

Ordinanza sulla guida automatizzata (OGA)

del ...

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 12 capoverso 4, 25a–25g, 103 capoverso 1 e 106 capoverso 2^{bis} della legge federale del 19 dicembre 1958¹ sulla circolazione stradale (LCStr),

ordina:

Capitolo 1: Oggetto e definizioni

Art. 1 Oggetto

La presente ordinanza disciplina i requisiti per l'immatricolazione e l'utilizzo di veicoli a motore a guida automatizzata nonché il trattamento dei dati connessi a tali veicoli.

Art. 2 Definizioni

Nella presente ordinanza s'intende per:

- a. *veicolo con richiesta di ripresa del controllo*: veicolo dotato di un sistema di automazione (veicolo a guida automatizzata) che informa il conducente quando raggiunge i limiti dell'ambito di impiego previsto;
- b. *veicolo con sistema di parcheggio automatico*: veicolo a guida automatizzata progettato per spostarsi senza conducente e senza la sua sorveglianza dalla zona di consegna allo stallo di sosta e da questo alla zona di ritiro;
- c. *veicolo privo di conducente*: veicolo a guida automatizzata progettato per percorrere almeno determinati tratti, dall'inizio alla fine, senza la presenza di un conducente; un veicolo dotato unicamente di sistema di parcheggio automatico non è considerato come privo di conducente.

RS

¹ RS 741.01

2022-...

«%ASFF_YYYY_ID»

Capitolo 2: Disposizioni generali**Sezione 1: Requisiti dei veicoli a guida automatizzata****Art. 3** Requisiti generali

¹ Il sistema di automazione deve:

- a. essere in grado di guidare il veicolo in senso longitudinale e laterale;
- b. poter azionare i sistemi del veicolo necessari per la guida e, se del caso, per la ripresa in sicurezza del comando da parte del conducente;
- c. poter essere disattivato in modo intuitivo e in qualsiasi momento;
- d. poter fornire risposte inequivocabili;
- e. essere di facile utilizzo;
- f. essere dotato di funzioni per la prevenzione di incidenti;
- g. essere protetto da interventi illeciti da parte di terzi;
- h. saper gestire, nell'ambito di impiego previsto, tutti gli scenari di traffico come da:
 1. casi di applicazione contenuti nelle normative internazionali riconosciute dalla Svizzera di cui all'allegato 2 numero 12 dell'ordinanza del 19 giugno 1995² concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV),
 2. allegato III parte 1 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426³, oppure
 3. metodologia della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) secondo le linee guida e raccomandazioni relative a requisiti di sicurezza, valutazioni e metodi di prova per sistemi di guida automatizzata⁴,
- i. essere in grado, nell'ambito di impiego previsto, di rilevare i seguenti elementi:
 1. condizioni meteorologiche generali,
 2. ora del giorno,
 3. intensità della luce,
 4. demarcazioni e tipo di area di circolazione,
 5. zona geografica.

² RS 741.41

³ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426 della Commissione, del 5 ago. 2022, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda procedure e disposizioni tecniche uniformi per l'omologazione del sistema di guida automatizzata di veicoli completamente automatizzati, GU L 221 del 26 ago. 2022, pag. 1.

⁴ Documento di lavoro ECE/TRANS/WP.29/2024/39 relativo alla 193ª riunione del WP.29.

² Per l'intera durata di funzionamento, il sistema di automazione, non appena attivato, deve:

- a. assumere il comando del veicolo in modo continuo, integrale e affidabile nel proprio ambito di impiego previsto;
- b. rispettare tutte le norme della circolazione stradale pertinenti per la guida;
- c. riconoscere e rispettare i limiti dell'ambito di impiego previsto;
- d. rilevare qualsiasi malfunzionamento tecnico che comprometta il comando del veicolo da parte del sistema di automazione;
- e. indicare con sufficiente anticipo l'eventuale necessità di un intervento umano;
- f. avviare una manovra per minimizzare i rischi quando:
 1. il veicolo raggiunge i limiti dell'ambito di impiego previsto,
 2. nel caso dei veicoli con richiesta di ripresa del controllo, non si reagisce alla richiesta,
 3. si verifica un grave malfunzionamento del veicolo o del sistema di automazione.

³ Per rispettare le norme della circolazione stradale di cui al capoverso 2 lettera b, il sistema di automazione deve in particolare:

- a. mantenere una velocità adeguata e rispettare i limiti di velocità applicabili al veicolo;
- b. mantenere una distanza adeguata dagli altri utenti della strada;
- c. adeguare la guida alle condizioni del traffico in modo da garantire la sicurezza;
- d. adeguare la guida ai rischi connessi alla sicurezza e dare la massima priorità alla tutela della vita umana;
- e. attivare i sistemi del veicolo, quali dispositivi di illuminazione e tergicristalli, quando necessario.

Art. 4 Ambito di impiego previsto

¹ Il costruttore determina e dichiara, per tipi di sistemi di automazione o di veicoli, l'ambito specifico per il quale è tecnicamente previsto l'utilizzo di un determinato sistema di automazione (ambito di impiego previsto).

² L'approvazione del tipo deve contenere una descrizione dell'ambito di impiego previsto. La descrizione deve consentire di confrontare le condizioni d'uso reali previste con le caratteristiche del sistema e se del caso adeguarle.

³ I proprietari e i gestori di infrastrutture non sono tenuti a effettuare adeguamenti per soddisfare i requisiti dell'ambito di impiego previsto di determinati sistemi di automazione.

Art. 5 Applicabilità delle prescrizioni

¹ Per l'applicazione delle prescrizioni tecniche relative ai sistemi di automazione contenute nelle normative internazionali fanno stato le versioni vincolanti per la Svizzera di cui all'allegato 2 numeri 11 e 12 OETV⁵.

² In deroga all'articolo 3b capoverso 1 OETV, l'immatricolazione dei veicoli privi di conducente è disciplinata dalle prescrizioni tecniche internazionali relative ai sistemi di automazione in vigore al momento della prima messa in circolazione.

Art. 6 Applicabilità di prescrizioni ai veicoli già in circolazione

¹ Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni può dichiarare applicabili a veicoli già in circolazione le nuove prescrizioni relative ai sistemi di automazione, purché ciò prevenga un pericolo per la circolazione stradale.

² Un pericolo per la circolazione stradale sussiste se il tipo di veicolo in questione o un altro tipo dello stesso costruttore con un'architettura di sistema identica o comparabile:

- a. è stato oggetto di uno o più ciberattacchi che hanno richiesto misure di protezione aggiuntive;
- b. ha causato un incidente con danni a persone o con un elevato potenziale di danno nella modalità di guida automatizzata; oppure
- c. è stato coinvolto in diversi incidenti rilevanti per la sicurezza, analoghi ed evitabili.

Art. 7 Registratore di guida in generale

¹ I veicoli a guida automatizzata devono essere dotati di un registratore di guida.

² Le registrazioni avvengono soltanto quando il sistema di automazione è attivato.

³ Il registratore di guida deve registrare i seguenti eventi:

- a. l'inizio e la fine di una manovra di emergenza;
- b. l'attivazione del registratore di dati di evento;
- c. collisioni;
- d. malfunzionamenti tecnici del sistema di automazione rilevanti per la sicurezza;
- e. malfunzionamenti tecnici del veicolo rilevanti per la sicurezza;
- f. l'esecuzione di una manovra di minimizzazione dei rischi da parte del sistema di automazione;
- g. l'inizio di un'operazione di cambio corsia o di un attraversamento pianificato della linea di demarcazione della corsia, se avvenuto;

⁵ RS 741.41

1. nei 30 secondi precedenti una manovra di minimizzazione dei rischi o un evento di cui alle lettere a-c o h, oppure
 2. nei cinque secondi precedenti l'intervento del conducente sul sistema;
- h. l'interruzione di un'operazione di cambio corsia;
- i. la fine di un'operazione di cambio corsia o di un attraversamento pianificato della linea di demarcazione della corsia, se avvenuta nei 30 secondi precedenti una manovra di minimizzazione dei rischi o un evento di cui alle lettere a-c.
- ⁴ Devono essere registrati i seguenti elementi di dati:
- a. natura dell'evento ed eventuale motivo;
 - b. data nel formato AAAA/MM/GG;
 - c. marca temporale nel formato hh/mm/ss con indicazione del fuso orario e una precisione di +/- 1 s;
 - d. per i veicoli privi di conducente, la posizione del veicolo mediante indicazione delle coordinate GNSS.
- ⁵ Per ogni evento registrato devono essere chiaramente riconoscibili il numero di identificazione del software RX (RXSWIN) o le versioni del software del sistema di automazione, indicando la versione in uso al momento dell'evento.
- ⁶ Nel caso di più eventi registrati contemporaneamente è consentita una sola marca temporale a seconda del formato degli elementi di dati specifici. Se vengono registrati più eventi con la stessa marca temporale, le informazioni devono indicare l'ordine cronologico dei singoli eventi.
- ⁷ Il registratore di guida deve essere conforme a una delle seguenti prescrizioni:
- a. regolamenti internazionali dell'UNECE di cui all'allegato 2 numero 12 OETV⁶;
 - b. requisiti per la registrazione di dati da parte del sistema di guida automatizzata secondo l'allegato II punto 9 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426⁷;
 - c. disposizioni quadro vincolanti dell'UNECE.
- ⁸ Qualora le prescrizioni UNECE e UE sul registratore di guida di cui al capoverso 7 e all'allegato 2 OETV prevedano requisiti diversi da quelli indicati ai capoversi 3 e 4, prevalgono i requisiti delle corrispondenti normative internazionali.

Art. 8 Sistemi di gestione

¹ Per mantenere e migliorare la sicurezza operativa e dei dati, i costruttori di veicoli a guida automatizzata devono essere in possesso, per l'intera durata di funzionamento ad assistenza garantita, di certificati validi rilasciati da un'autorità nazionale di approvazione del tipo per i seguenti sistemi di gestione:

⁶ RS 741.41

⁷ V. nota a piè di pagina relativa all'art. 3 cpv. 1 lett. h n. 2.

- a. cibersicurezza secondo il regolamento UNECE n. 155⁸;
- b. aggiornamento del software secondo il regolamento UNECE n. 156⁹;
- c. per i sistemi di automazione dei veicoli privi di conducente, un sistema di gestione della sicurezza secondo l'allegato III parte 2 punto 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426¹⁰.

² Se il certificato per un sistema di gestione di cui al capoverso 1 non è più valido, i sistemi di automazione corrispondenti non possono più essere utilizzati. Per continuare a usare il sistema di automazione il costruttore deve dimostrare che la tutela della sicurezza operativa e dei dati è garantita registrando il sistema di automazione in un nuovo sistema di gestione o in quello di un altro costruttore.

Sezione 2: Istruzioni e avvertenze di sicurezza del costruttore

Art. 9 Accessibilità delle istruzioni d'uso

¹ Chiunque affidi a terzi un veicolo a guida automatizzata deve informarli della presenza del sistema di automazione e della funzione di registrazione del registratore di guida nonché mettere a loro disposizione le istruzioni d'uso del costruttore.

² Nel caso di veicoli privi di conducente, il detentore deve mettere le istruzioni d'uso a disposizione dell'operatore (art. 34) e dell'eventuale persona che comanda manualmente il veicolo.

³ Nel caso di veicoli con sistema di parcheggio automatico, il gestore dell'area di parcheggio deve mettere le istruzioni d'uso a disposizione delle persone aventi funzioni di sorveglianza o di intervento.

Art. 10 Osservanza delle istruzioni d'uso

¹ Le persone cui spettano doveri in relazione al funzionamento di un veicolo a guida automatizzata devono osservare le istruzioni e avvertenze di sicurezza del costruttore pertinenti riportate nelle istruzioni d'uso.

² Chiunque attivi un sistema di automazione deve aver preso visione delle istruzioni d'uso del costruttore e conoscere le funzionalità e le condizioni di utilizzo del sistema.

⁸ Regolamento UNECE n. 155, del 22 gen. 2021, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la cibersicurezza e il relativo sistema di gestione; modificato dal complemento 1, in vigore dall'8 ott. 2022 (Add.154 Emend.1).

⁹ Regolamento UNECE n. 156, del 22 gen. 2021, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda gli aggiornamenti del software e il relativo sistema di gestione (Add.155).

¹⁰ V. nota a piè di pagina relativa all'art. 3 cpv. 1 lett. h n. 2.

Sezione 3: Approvazione del tipo e verifiche della conformità

Art. 11 Obbligo di approvazione del tipo

¹ I sistemi di automazione e i veicoli a guida automatizzata sono soggetti all'obbligo di approvazione del tipo.

² In deroga all'articolo 4 dell'ordinanza del 19 giugno 1995¹¹ concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV), non sono ammessi esoneri dall'obbligo di approvazione del tipo.

³ L'ambito di impiego previsto e gli scenari di traffico secondo l'articolo 3, capoverso 1 lettera h devono essere dichiarati nella documentazione di approvazione del tipo.

Art. 12 Rilascio dell'approvazione del tipo

¹ Le approvazioni del tipo sono rilasciate dalle seguenti autorità:

- a. approvazioni generali per veicoli privi di conducente e veicoli con sistema di parcheggio automatico secondo il regolamento (UE) 2018/858¹²; dalle competenti autorità degli Stati membri dell'Unione europea (UE) e dello Spazio economico europeo;
- b. approvazioni del tipo di sistemi di automazione secondo i regolamenti dell'UNECE: dalle competenti autorità delle Parti contraenti dell'Accordo del 20 marzo 1958¹³ concernente l'adozione di regolamenti tecnici armonizzati delle Nazioni Unite per i veicoli a ruote, gli equipaggiamenti e i pezzi che possono essere installati o usati in veicoli a ruote, nonché le condizioni per il riconoscimento reciproco di omologazioni concesse sulla base di tali regolamenti delle Nazioni Unite.

² In deroga all'articolo 13, capoverso 1 OATV¹⁴, le approvazioni del tipo sono rilasciate solo se il tipo di veicolo dà tutte le garanzie di sicurezza ed è disponibile un'approvazione generale UE.

Art. 13 Mantenimento della sicurezza stradale e operativa: compiti e competenze dell'USTRA

¹ Nell'ambito della verifica della conformità, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) coordina le misure volte a garantire la sicurezza stradale e operativa dei sistemi di automazione.

¹¹ RS 741.511

¹² Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 mag. 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE, GU L 151 del 14 giu. 2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2024/1257, GU L 2024/1257 dell'8.5.2024.

¹³ RS 0.741.411

¹⁴ RS 741.511

² Può analizzare gli incidenti rilevanti per la sicurezza aventi un nesso con sistemi di automazione e disporre o effettuare controlli a campione.

³ Può chiedere ai detentori di veicoli privi di conducente la consegna delle informazioni necessarie per valutare la sicurezza stradale e operativa dopo l'immatricolazione.

⁴ Per verifiche della conformità può chiedere ai costruttori di veicoli privi di conducente:

- a. la fornitura gratuita della documentazione e delle informazioni necessarie nonché di altre specifiche tecniche;
- b. l'accesso a software, dati di addestramento pertinenti e definizione degli scenari di prova testati.

⁵ Può ricorrere a organi di controllo per la verifica dei sistemi di automazione.

Art. 14 Mantenimento della sicurezza stradale e operativa: obblighi di segnalazione

¹ I costruttori o gli importatori di veicoli privi di conducente e veicoli con sistema di parcheggio automatico devono segnalare all'USTRA gli incidenti rilevanti per la sicurezza. Concordano con i detentori dei veicoli o i titolari di autorizzazioni di aree per il parcheggio automatico come ottenere le informazioni richieste.

² Gli incidenti critici per la sicurezza devono essere segnalati immediatamente. Sono considerati critici gli incidenti in cui:

- a. almeno una persona a bordo del veicolo o comunque coinvolta nell'incidente è ferita e necessita di soccorso medico;
- b. il veicolo privo di conducente, altri veicoli od oggetti fissi subiscono ingenti danni materiali; oppure
- c. si attiva l'airbag di un veicolo coinvolto nell'incidente.

³ I termini per le segnalazioni periodiche e il loro contenuto sono disciplinati dall'allegato III parte 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426¹⁵ e, nel caso dei sistemi di parcheggio automatico, anche dall'allegato V punto 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426.

⁴ Entro 14 giorni la polizia registra gli incidenti in cui sono coinvolti veicoli privi di conducente nel sistema d'informazione sugli incidenti stradali, segnalandolo all'USTRA. Se non può rispettare il termine, ne informa l'USTRA prima della scadenza, comunicando le informazioni anonimizzate sull'incidente già disponibili.

⁵ I Cantoni e le autorità federali competenti per gli esami dei veicoli segnalano all'USTRA, entro 30 giorni dalla constatazione, i veicoli senza conducente nel cui sistema di automazione sono state riscontrate irregolarità nel corso di esami periodici (art. 33 OETV¹⁶) o straordinari (art. 34 OETV).

¹⁵ V. nota a piè di pagina relativa all'art. 3 cpv. 1 lett. h n. 2.

¹⁶ RS 741.41

Art. 15 Mantenimento della sicurezza stradale e operativa: esami straordinari

¹ A seguito di incidenti critici per la sicurezza aventi un nesso con il sistema di automazione, i veicoli privi di conducente coinvolti devono essere sottoposti a esame straordinario (art. 34 OETV¹⁷). L'USTRA segnala alle autorità di immatricolazione cantonali e federali i veicoli da sottoporre a esame straordinario.

² Dopo l'adozione di misure per il ripristino della sicurezza stradale e operativa nel quadro di una procedura ai sensi delle clausole di salvaguardia di cui all'articolo 16, le competenti autorità cantonali o federali effettuano un esame straordinario prima che i veicoli interessati tornino a essere utilizzati. La convocazione è effettuata dalle autorità di immatricolazione.

Art. 16 Clausole di salvaguardia per la sospensione del riconoscimento di approvazioni del tipo

Le clausole di salvaguardia di cui al capitolo 12 sezione V paragrafo 4 dell'Accordo del 21 giugno 1999¹⁸ tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità e all'articolo 4 dell'Accordo del 20 marzo 1958¹⁹ concernente l'adozione di regolamenti tecnici armonizzati delle Nazioni Unite per i veicoli a ruote, gli equipaggiamenti e i pezzi che possono essere installati o usati in veicoli a ruote, nonché le condizioni per il riconoscimento reciproco di approvazioni concesse in virtù di tali regolamenti possono essere applicate in relazione ad approvazioni generali dei veicoli a guida automatizzata o approvazioni parziali dei sistemi di automazione se:

- a. la sicurezza stradale è direttamente messa a rischio dal funzionamento dei veicoli dotati dei suddetti sistemi e di approvazione del tipo;
- b. nonostante il verificarsi di incidenti critici o il ripetersi di incidenti rilevanti per la sicurezza, il costruttore non adotta misure sufficienti per evitarli;
- c. i dati personali relativi a incidenti rilevanti per la sicurezza segnalati non sono trattati in conformità con le prescrizioni svizzere sulla protezione dei dati o sono trasmessi a Stati che non dispongono di un livello di protezione equivalente a quello svizzero;
- d. il traffico è notevolmente intralciato da ripetute manovre insolite o sono prevedibili simili intralci alla circolazione.

¹⁷ RS 741.41

¹⁸ RS 0.946.526.81

¹⁹ RS 0.741.411

Sezione 4: Delega di esami

Art. 17

¹ I Cantoni e le autorità federali di immatricolazione possono chiedere che gli esami tecnici siano eseguiti da un organo di controllo di cui all'allegato 2 OATV²⁰ o farli eseguire a spese del detentore del veicolo.

² Se per l'esecuzione di un esame tecnico non è riconosciuto alcun organo di controllo ai sensi dell'articolo 17 OATV, l'USTRA decide in merito al riconoscimento di attestazioni di altri organi.

³ Gli articoli 32 e 34a OETV²¹ non sono applicabili ai veicoli privi di conducente.

Sezione 5: Trattamento dei dati

Art. 18 Finalità del trattamento dei dati del registratore di guida

¹ Il trattamento dei dati di cui all'articolo 25g capoverso 1 LCStr è consentito esclusivamente per la redazione di perizie relative al veicolo o al suo utilizzo su strada da parte di periti nell'ambito del Codice di procedura civile²².

² Il trattamento dei dati di cui all'articolo 25g capoverso 3 LCStr è consentito esclusivamente per le seguenti finalità:

- a. analisi degli incidenti da parte delle autorità di perseguimento penale o di periti da esse incaricati;
- b. indagini penali su infrazioni alle norme della circolazione stradale nell'ambito del Codice di procedura penale²³;
- c. indagini delle autorità amministrative in relazione a infrazioni alle norme della circolazione stradale.

Art. 19 Trattamento dei dati nell'ambito dell'esecuzione

¹ L'USTRA, l'Ufficio federale delle comunicazioni, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC), l'Aggruppamento Difesa nonché le autorità cantonali e comunali possono trattare i seguenti dati personali:

- a. nome, domicilio, data di nascita e autorizzazioni a condurre di operatori (art. 34);
- b. nome e domicilio o azienda e sede di detentori di veicoli;
- c. nome e domicilio o azienda e sede di richiedenti;

²⁰ RS 741.511

²¹ RS 741.41

²² RS 272

²³ RS 312.0

- d. nome e domicilio o azienda e sede nonché numeri dei fondi di proprietari terzi;
- e. nome e domicilio o azienda e sede di titolari di approvazioni;
- f. numeri di targa;
- g. numeri di telaio.

² I dati di cui al capoverso 1 possono essere trattati esclusivamente per le seguenti finalità:

- a. esame di domande relative all'autorizzazione di ambiti di impiego e aree di parcheggio;
- b. concessione, sospensione e revoca di autorizzazioni di ambiti di impiego e aree di parcheggio;
- c. rilevamento dello stato dei veicoli nel quadro di verifiche della conformità;
- d. rilevamento e analisi degli incidenti rilevanti per la sicurezza.

³ I dati di cui al capoverso 1 possono essere comunicati solo mediante le seguenti procedure:

- a. consultazione e comunicazione ai sensi del regolamento relativo al trattamento;
- b. comunicazione mediante e-mail.

⁴ L'USTRA può trattare i seguenti dati personali:

- a. numeri di targa;
- b. numeri di telaio.

⁵ I dati di cui al capoverso 4 possono essere trattati esclusivamente per le seguenti finalità:

- a. disposizione e monitoraggio di misure nel quadro di verifiche della conformità;
- b. rilevamento e analisi degli incidenti rilevanti per la sicurezza;
- c. valutazione delle misure per mantenere e migliorare la sicurezza operativa.

⁶ I dati di cui al capoverso 4 possono essere comunicati solo mediante le seguenti procedure:

- a. consultazione da parte delle autorità con compiti esecutivi ai sensi della presente ordinanza e comunicazione alle stesse;
- b. consultazione e comunicazione su piattaforme di autorità estere di approvazione del tipo e di vigilanza sul mercato nonché della Commissione europea, se richiesto dalle prescrizioni sull'approvazione del tipo riconosciute secondo l'allegato 2 numeri 11 e 12 OETV²⁴;
- c. consultazione tramite accesso remoto sicuro da parte di costruttori di veicoli privi di conducente;

²⁴ RS 741.41

- d. richiesta di costruttori di veicoli privi di conducente mediante e-mail crittografate o provviste di firma digitale.

Art. 20 Durata di conservazione

I dati relativi a rilasci, rifiuti e revoche di autorizzazioni di ambiti di impiego e aree di parcheggio devono essere distrutti dieci anni dopo il passaggio in giudicato.

Art. 21 Distruzione dei dati del registratore di guida

I dati contenuti nel registratore di guida possono essere distrutti ai fini della rottamazione del veicolo, purché non siano necessari per accertamenti relativi a incidenti o per giudicare infrazioni alle norme della circolazione stradale. Non è richiesto il consenso delle persone interessate.

Capitolo 3: Veicoli con richiesta di ripresa del controllo

Sezione 1: Diritti e doveri nel caso di veicoli con richiesta di ripresa del controllo

Art. 22 Consegna del veicolo

¹ Chiunque vende, noleggia o dà in leasing a titolo professionale un veicolo con richiesta di ripresa del controllo deve informare esplicitamente la parte contraente sull'uso conforme del sistema di automazione e farle firmare una conferma dell'avvenuta informazione.

² La conferma della parte contraente deve essere conservata per cinque anni e, su richiesta, essere messa a disposizione delle autorità di perseguimento penale.

Art. 23 Effetti dell'utilizzo del sistema di automazione in autostrada

¹ L'attivazione del sistema di automazione deve essere effettuata secondo le istruzioni del costruttore.

² Dopo la corretta attivazione del sistema di automazione, su autostrade con sensi di marcia separati il conducente può lasciare lo sterzo e affidare il comando del veicolo al sistema di automazione.

³ Quando il sistema di automazione è attivato, il conducente non è tenuto a sorvegliare continuamente il veicolo e il traffico, ma deve essere pronto e trovarsi in una posizione idonea a riprendere il comando del veicolo in qualsiasi momento. Il campo visivo deve rimanere libero. Non è consentito svolgere attività che potrebbero ritardare l'adempimento del dovere di cui al capoverso 4.

⁴ Il conducente deve riprendere il comando del veicolo non appena:

- a. è richiesto dal sistema di automazione; oppure
- b. si accorge o, sulla base di circostanze evidenti, dovrebbe accorgersi che non sussistono più le condizioni per un utilizzo sicuro e conforme alle norme della circolazione del sistema di automazione.

Sezione 2: Registratore di guida dei veicoli con richiesta di ripresa del controllo

Art. 24

Il registratore di guida dei veicoli con richiesta di ripresa del controllo deve registrare, oltre agli eventi di cui all'articolo 7 capoverso 3, i seguenti eventi:

- a. l'attivazione del sistema di automazione;
- b. la disattivazione del sistema di automazione e il motivo, scegliendo tra quelli di seguito elencati:
 1. azionamento da parte del conducente di un dispositivo di disattivazione appositamente previsto,
 2. contromanovra azionando lo sterzo,
 3. contromanovra azionando il pedale dell'acceleratore e tenendo il dispositivo di guida,
 4. contromanovra frenando e tenendo il dispositivo di guida;
- c. la richiesta di ripresa del controllo e il motivo, scegliendo tra quelli di seguito elencati:
 1. evento previsto,
 2. evento imprevisto,
 3. indisponibilità del conducente,
 4. assenza del conducente o cintura di sicurezza non allacciata,
 5. errore di sistema,
 6. esclusione del sistema attraverso frenata,
 7. esclusione del sistema attraverso azionamento del pedale dell'acceleratore,
 8. azionamento manuale dell'indicatore di direzione lampeggiante;
- d. l'annullamento o l'attenuazione da parte del sistema di automazione di interventi del conducente.

Capitolo 4: Veicoli con sistema di parcheggio automatico

Sezione 1: Diritti e doveri in relazione al parcheggio automatico

Art. 25 Conducenti

¹ Il sistema di parcheggio automatico può essere attivato solo nelle aree di parcheggio autorizzate per il tipo di veicolo corrispondente.

² Per parcheggiare il veicolo, il sistema di automazione può essere attivato solo in zone di consegna all'interno dell'area di parcheggio autorizzata.

³ Se il sistema di parcheggio automatico è utilizzato a veicolo parcheggiato, quest'ultimo può essere ripreso solo in una zona di ritiro all'interno dell'area di parcheggio autorizzata. Sono eccettuati i guasti al veicolo e al sistema di parcheggio automatico.

Art. 26 Gestori di aree per il parcheggio automatico

¹ I gestori di aree per il parcheggio automatico devono garantire la sorveglianza delle zone accessibili ai veicoli con sistema di parcheggio automatico.

² Se nell'area di parcheggio si verifica un incidente in cui è coinvolto un veicolo con sistema di parcheggio automatico, devono informarne immediatamente la polizia.

³ Devono assicurarsi che i doveri derivanti dall'approvazione del tipo del veicolo ed eventualmente dal sistema di gestione per l'infrastruttura esterna al veicolo siano adempiuti, laddove non spettino ad altre persone coinvolte nella gestione, quali il costruttore.

Sezione 2: Requisiti tecnici specifici

Art. 27 Requisiti generali per il parcheggio automatico

¹ La procedura di parcheggio può essere eseguita solo se:

- a. l'area di parcheggio è stata autorizzata per il tipo di veicolo corrispondente;
- b. il veicolo dispone di una delle approvazioni del tipo menzionate nella gestione della sicurezza come parte della domanda;
- c. al momento del parcheggio il veicolo si trova nella zona di consegna; e
- d. al momento del parcheggio sono disponibili stalli liberi.

² Il sistema di automazione dei veicoli con sistema di parcheggio automatico deve riconoscere e rispettare i limiti delle aree di parcheggio autorizzate.

³ Le operazioni parziali necessarie per il parcheggio automatico, in particolare l'identificazione di uno stallone libero e la pianificazione del percorso, devono essere eseguite interamente dal veicolo oppure con il supporto dell'infrastruttura esterna.

Art. 28 Requisiti delle aree per il parcheggio automatico

¹ Le aree per il parcheggio automatico devono:

- a. essere separate dalle altre corsie, dai marciapiedi e dai percorsi pedonali e ciclabili;
- b. disporre di apposite aree di circolazione per l'accesso e l'uscita.

² Le zone di consegna e di ritiro devono:

- a. trovarsi in punti idonei in termini di sicurezza stradale;

- b. essere contrassegnate con il simbolo «Veicoli a guida automatizzata» secondo l'allegato 2 numero 5.44 dell'ordinanza del 5 settembre 1979²⁵ sulla segnaletica stradale (OSStr).

³ Gli stalli di sosta devono essere contrassegnati come posti di parcheggio o posti con divieto di parcheggio.

⁴ Tutti gli accessi pedonali e carrabili all'area di parcheggio devono essere contrassegnati con il segnale «Veicoli a guida automatizzata» secondo l'allegato 2 numero 4.91^{bis} OSStr.

Art. 29 Infrastruttura esterna al veicolo e scambio di informazioni con il sistema di automazione

¹ Se non tutte le operazioni parziali di parcheggio automatico sono eseguite interamente dal veicolo, l'infrastruttura esterna deve soddisfare i requisiti derivanti dal sistema di gestione della sicurezza del veicolo.

² Se il veicolo è guidato interamente o parzialmente dall'infrastruttura esterna, durante la manovra automatizzata l'identificazione e la localizzazione del veicolo devono essere continue.

³ La connessione necessaria tra il sistema di parcheggio automatico e l'infrastruttura esterna deve essere garantita durante l'intera permanenza all'interno dell'area di parcheggio.

⁴ In caso di gravi guasti all'infrastruttura esterna e di un'interruzione rilevante dello scambio di informazioni, il veicolo deve eseguire una manovra di minimizzazione dei rischi.

Art. 30 Registratore di guida dei veicoli con sistema di parcheggio automatico

Il registratore di guida dei veicoli con sistema di parcheggio automatico deve registrare per analogia, oltre agli eventi di cui all'articolo 7 capoverso 3, anche gli eventi di cui all'articolo 41.

Sezione 3: Autorizzazione di aree per il parcheggio automatico

Art. 31 Domanda di autorizzazione di un'area per il parcheggio automatico

¹ I proprietari e i gestori di un'area di parcheggio possono presentare una domanda di autorizzazione della propria area per il parcheggio automatico di determinati tipi di veicoli.

² La domanda è presentata presso il Cantone nel cui territorio si trova l'area di parcheggio. Il Cantone può trasferire la competenza di autorizzazione ai Comuni.

³ La domanda deve contenere:

²⁵ RS 741.21

- a. denominazione dei tipi di veicoli oggetto della domanda;
- b. descrizione precisa dell'area di parcheggio, comprese zone di consegna e di ritiro, nonché indicazioni relative a punti particolarmente impegnativi;
- c. valutazione della conformità dell'area di parcheggio con i requisiti derivanti dal sistema di gestione della sicurezza dei veicoli;
- d. descrizione del processo di segnalazione di incidenti rilevanti per la sicurezza e indicazione del centro di contatto nonché dichiarazione delle parti interessate;
- e. descrizione delle modalità di sorveglianza delle zone accessibili ai veicoli con sistema di parcheggio automatico attivato;
- f. descrizione delle modalità di adempimento dei doveri normalmente spettanti al conducente in caso di incidente.

⁴ Se sono eseguite operazioni parziali necessarie per il parcheggio automatico con il supporto dell'infrastruttura esterna al veicolo, la domanda deve inoltre contenere:

- a. descrizione delle operazioni parziali eseguite dall'infrastruttura esterna;
- b. denominazione del fornitore dell'infrastruttura;
- c. valutazione della conformità dell'infrastruttura esterna con i requisiti del sistema di gestione della sicurezza del costruttore del veicolo;
- d. descrizione delle informazioni scambiate tra il sistema di automazione e l'infrastruttura esterna;
- e. attestazione di un collegamento radio affidabile con latenza adeguata.

⁵ L'autorità competente può richiedere informazioni complementari se necessarie per la valutazione della domanda.

Art. 32 Valutazione della domanda di autorizzazione di un'area per il parcheggio automatico

¹ La domanda di autorizzazione di un'area per il parcheggio automatico è approvata se contiene le informazioni di cui all'articolo 31 e garantisce che i veicoli con sistema di parcheggio automatico non pregiudicano la sicurezza stradale. In particolare, ne deve risultare l'adempimento dei doveri di cui all'articolo 26 e dei requisiti tecnici di cui agli articoli 27–29.

² Gli articoli 45 capoversi 3 e 4, 46 lettere b–d, 47 e 48 capoversi 1–5 sono applicabili per analogia. Il diritto di accesso ai sensi dell'articolo 48 capoverso 2 si riferisce ai locali delle persone con funzioni di sorveglianza o di intervento.

³ Il Comune di ubicazione deve essere consultato sempre che non gli spetti la competenza per l'autorizzazione.

Capitolo 5: Veicoli privi di conducente**Sezione 1: Diritti e doveri nel caso di veicoli privi di conducente****Art. 33** Controllo alla partenza

¹ Prima dell'utilizzo quotidiano di un veicolo privo di conducente, deve essere effettuato un controllo alla partenza.

² Il controllo alla partenza consiste nell'esecuzione manuale di una manovra. Parti del controllo possono essere effettuate automaticamente mediante un sistema diagnostico.

³ Durante il controllo devono essere verificati:

- a. pneumatici, ruote e sospensioni;
- b. freni, sterzo e dispositivi di illuminazione;
- c. in relazione a errori constatati durante l'autodiagnosi, i sistemi elettronici del veicolo rilevanti per la sicurezza e le emissioni.

Art. 34 Operatori

¹ Durante l'utilizzo, un veicolo privo di conducente deve essere sorvegliato da una persona fisica (operatore).

² Gli operatori esercitano la propria attività conformemente alle istruzioni d'uso. Hanno in particolare i seguenti doveri:

- a. verificare all'inizio del lavoro disponibilità e funzionamento dell'infrastruttura necessaria per lo svolgimento dei propri compiti;
- b. avviare e arrestare il sistema di automazione secondo le indicazioni del costruttore; prima di avviarlo, assicurarsi che il veicolo privo di conducente si trovi nell'ambito di impiego autorizzato e sia stato effettuato il controllo alla partenza;
- c. controllare le manovre suggerite dal sistema di automazione e confermarle oppure proporre un'altra o avviarne una di minimizzazione dei rischi;
- d. suggerire manovre al sistema di automazione quando richiesto dal veicolo;
- e. avviare una manovra di minimizzazione dei rischi e disattivare il sistema di automazione, quando necessario;
- f. se è stata eseguita una manovra di minimizzazione dei rischi, verificare, prima di far proseguire il veicolo, se la causa di detta manovra è stata eliminata;
- g. se il sistema di automazione avvia una manovra di minimizzazione dei rischi, mettersi in contatto con gli occupanti del veicolo e adottare le misure necessarie per garantire la sicurezza stradale;
- h. ricevere i messaggi loro inviati dagli occupanti del veicolo e da terzi attraverso l'interfaccia audiovisiva del veicolo o un canale di comunicazione alternativo (art. 38 cpv. 3 lett. f) e adottare le misure necessarie;

- i. informare immediatamente la polizia se su una strada pubblica si verifica un incidente in cui è coinvolto il veicolo privo di conducente.

³ Gli operatori devono effettuare tempestivamente le operazioni necessarie.

⁴ Il luogo di lavoro degli operatori deve trovarsi in Svizzera. Può essere al di fuori o all'interno del veicolo privo di conducente.

Art. 35 Comando manuale di un veicolo privo di conducente

¹ Il comando manuale può essere effettuato tramite comandi presenti nel veicolo o con comando a distanza.

² Chi comanda manualmente un veicolo privo di conducente:

- a. è considerato un conducente;
- b. non è considerato un operatore.

³ Se il veicolo non dispone di comandi convenzionali per la guida, può essere comandato manualmente solo secondo le indicazioni del costruttore o nell'ambito del controllo alla partenza.

⁴ Il passaggio tra comando automatizzato e comando manuale può avvenire solo a veicolo fermo.

Art. 36 Requisiti dell'operatore e della persona che comanda manualmente il veicolo privo di conducente

¹ L'operatore e la persona che comanda manualmente il veicolo privo di conducente devono:

- a. essere idonei alla guida e capaci di condurre;
- b. durante l'esercizio della loro attività, essere abili alla guida e non trovarsi sotto l'influsso dell'alcol secondo l'articolo 2a capoverso 2 dell'ordinanza del 13 novembre 1962²⁶ sulle norme della circolazione stradale (ONC); e
- c. possedere una licenza di condurre che autorizzi a guidare la categoria di veicoli cui è assegnato il veicolo privo di conducente, tuttavia almeno la categoria B.

² Devono aver completato la formazione di cui all'articolo 37 e seguire corsi di perfezionamento secondo le indicazioni del costruttore.

Art. 37 Formazione

¹ Il costruttore deve organizzare formazioni relative alle attività degli operatori e, se il veicolo non dispone di comandi convenzionali, al funzionamento manuale del veicolo. Devono essere trasmesse tutte le nozioni sul funzionamento tecnico del veicolo e sul sistema di automazione, nella misura necessaria allo svolgimento dei compiti corrispondenti e all'utilizzo sicuro del veicolo.

² Il costruttore deve rilasciare un'attestazione alle persone che hanno completato la formazione.

³ Se il costruttore non ha stabile organizzazione in Svizzera, la formazione può essere organizzata dall'importatore del veicolo privo di conducente. In questo caso l'attestazione è rilasciata dall'importatore.

Art. 38 Doveri del detentore del veicolo

¹ Il detentore del veicolo deve provvedere all'aggiornamento e alla manutenzione del sistema di automazione del veicolo privo di conducente secondo le indicazioni del costruttore.

² Il detentore deve assicurarsi che venga effettuato il controllo alla partenza prima dell'utilizzo quotidiano del veicolo.

³ Il detentore deve assicurarsi che:

- a. il veicolo sia utilizzato solo in un ambito appositamente autorizzato;
- b. il veicolo sia utilizzato sotto la sorveglianza di un operatore;
- c. sia disponibile l'infrastruttura necessaria per lo svolgimento dei compiti dell'operatore in conformità con le indicazioni del costruttore;
- d. siano disponibili personale idoneo e l'infrastruttura necessaria per comandare manualmente il veicolo privo di conducente in caso di necessità, laddove il costruttore abbia previsto tale funzione;
- e. l'operatore e l'eventuale persona che comanda manualmente il veicolo privo di conducente abbiano completato le formazioni richieste;
- f. gli organi di controllo possano mettersi in contatto con l'operatore attraverso l'interfaccia audiovisiva del veicolo o, in assenza di quest'ultima, attraverso un canale di comunicazione alternativo.

⁴ Il detentore deve garantire a livello organizzativo che i doveri del conducente siano adempiuti. Non è necessario collocare un segnale di veicolo fermo secondo l'articolo 23 capoverso 2 ONC²⁷ se sono attivati i dispositivi di avvertimento a luce lampeggiante, né avere a bordo la licenza di circolazione secondo l'articolo 10 capoverso 4 LCStr.

⁵ Il detentore è responsabile della corretta sistemazione del carico (art. 30 LCStr e art. 73 ONC).

⁶ In caso di arresto del veicolo d'ostacolo alla circolazione, il detentore deve provvedere a farlo rimuovere immediatamente dalla carreggiata da un servizio di rimorchio o soccorso stradale se non può essere condotto altrimenti fuori dall'area di circolazione.

⁷ Se il detentore è una persona giuridica, deve nominare una persona fisica responsabile dell'adempimento dei doveri ai sensi del presente articolo.

Sezione 2: Requisiti tecnici specifici

Art. 39 Peso a vuoto

Nel caso dei veicoli privi di conducente senza posto di guida, il peso del conducente non è calcolato nel peso a vuoto (art. 7 cpv. 1 lett. c OETV²⁸).

Art. 40 Comandi

¹ I veicoli privi di conducente non devono necessariamente presentare comandi convenzionali per il conducente.

² Nel caso di veicoli senza comandi convenzionali, l'autorità di immatricolazione indica nella licenza di circolazione l'eventuale presenza e relativa posizione di comandi per il comando manuale.

Art. 41 Registratore di guida dei veicoli privi di conducente

Il registratore di guida dei veicoli privi di conducente deve registrare, oltre agli eventi di cui all'articolo 7 capoverso 3, i seguenti eventi:

- a. attivazione o riavvio del sistema di automazione;
- b. disattivazione del sistema di automazione;
- c. istruzioni inviate dal sistema di automazione all'operatore;
- d. comandi impartiti e informazioni inviate dall'operatore;
- e. manovre di minimizzazione dei rischi eseguite dal veicolo;
- f. interruzione del collegamento di comunicazione con l'operatore.

Art. 42 Rispetto dei limiti dell'ambito di impiego autorizzato

Il sistema di automazione dei veicoli privi di conducente deve riconoscere e rispettare i limiti dell'ambito di impiego autorizzato.

Sezione 2: Autorizzazione dell'ambito di impiego di veicoli privi di conducente

Art. 43 Domanda di autorizzazione di ambiti di impiego per veicoli privi di conducente

¹ Chiunque, in qualità di persona giuridica con sede o stabile organizzazione in Svizzera o di persona fisica domiciliata in Svizzera, intenda detenere veicoli privi di conducente può presentare una domanda di autorizzazione di ambiti di impiego al Cantone di immatricolazione o alla competente autorità dell'esercito.

² La domanda può riguardare un solo veicolo o più veicoli dello stesso tipo.

²⁸ RS 741.41

³ La domanda deve contenere:

- a. descrizione degli ambiti di impiego per i quali si richiede l'autorizzazione, compresi percorsi, delimitazioni nonché indicazioni relative a punti particolarmente impegnativi e agli elementi attesi di cui all'articolo 3 capoverso 1 lettera i;
- b. valutazione della conformità delle caratteristiche degli ambiti di impiego richiesti con quelle dell'ambito di impiego previsto; gli scenari valutati, i punti particolarmente impegnativi e l'idoneità devono essere attestati dal costruttore o dall'importatore dei veicoli da questi autorizzato;
- c. indicazione relativa all'eventuale esistenza di limitazioni operative;
- d. descrizione delle funzioni di tele-intervento del veicolo e attestazione di un collegamento radio affidabile con latenza adeguata nell'intero ambito di impiego per il quale si richiede l'autorizzazione;
- e. piano operativo per l'impiego degli operatori e dichiarazione del futuro detentore del veicolo su come saranno soddisfatti i requisiti di personale e formali;
- f. certificato di conformità UE del veicolo o dei veicoli secondo il regolamento (UE) 2018/858²⁹ e allegato dell'approvazione del tipo riportante le informazioni dettagliate sul sistema di automazione;
- g. consenso delle parti tenute alla segnalazione e all'informazione (art. 13 cpv. 3 e 4 nonché 14 cpv. 1–3) a trasmettere tempestivamente all'USTRA le pertinenti informazioni.

⁴ Le domande di immatricolazione di nuovi tipi di veicoli in ambiti di impiego già autorizzati dalle autorità non richiedono le informazioni di cui al capoverso 3 lettere a ed e.

⁵ Le domande di modifica delle autorizzazioni di ambiti di impiego rilasciate riguardo al numero di veicoli dello stesso tipo necessitano solo dell'indicazione dei nuovi numeri di telaio o di quelli eliminati.

⁶ L'autorità cantonale competente può richiedere informazioni complementari se necessarie per la valutazione della domanda.

Art. 44 Competenza per il trattamento della domanda

¹ Il Cantone di immatricolazione è responsabile dell'esame e del coordinamento delle domande nonché dell'autorizzazione degli ambiti di impiego. Se un ambito di impiego di veicoli dell'esercito è limitato ad aree di proprietà della Confederazione gestite dal Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS), l'autorizzazione compete all'autorità di immatricolazione dell'esercito.

² Se un ambito di impiego si estende al territorio di un altro Cantone o alle strade nazionali, il Cantone di immatricolazione chiede il consenso dell'altro Cantone o dell'USTRA.

²⁹ V. nota a piè di pagina relativa all'art. 12 cpv. 1 lett. a.

³ I Comuni interessati dagli ambiti di impiego richiesti devono essere consultati. Se un ambito di impiego si estende a:

- a. aree gestite dal DDPS, deve essere consultata l'autorità di immatricolazione dell'esercito;
- b. tratte del trasporto di persone in concessione o autorizzato, deve essere consultato l'UFT;
- c. il territorio di un altro Stato o un'enclave doganale di cui all'articolo 3 capoverso 3 della legge del 18 marzo 2005³⁰ sulle dogane, deve essere consultato l'UDSC.

Art. 45 Valutazione della domanda

¹ La domanda di autorizzazione di ambiti di impiego deve contenere le indicazioni di cui all'articolo 43 capoverso 3 e dimostrare che:

- a. i veicoli privi di conducente sono in grado di svolgere autonomamente le attività di guida negli ambiti di impiego interessati;
- b. l'infrastruttura del percorso in questione soddisfa i requisiti tecnici per la circolazione dei veicoli privi di conducente;
- c. il traffico non è ostacolato o congestionato dalla circolazione dei veicoli privi di conducente, la sicurezza stradale è garantita e si tiene sufficientemente conto delle esigenze della mobilità ciclistica e pedonale;
- d. sono previsti abbastanza operatori sufficientemente qualificati che dispongono in ogni momento di un accesso sufficiente ai dati e alle informazioni sulla circolazione del veicolo necessari in base al piano operativo nonché di postazioni di lavoro adeguatamente attrezzate;
- e. la comunicazione tra gli operatori e gli occupanti del veicolo attraverso un'interfaccia audiovisiva è garantita in ogni momento; e
- f. i doveri del detentore (art. 38) sono soddisfatti.

² La domanda è approvata se i requisiti di cui al capoverso 1 sono soddisfatti e non vi si oppongono motivi legati alle condizioni locali quali la pianificazione della mobilità, la viabilità o la garanzia del trasporto pubblico o della qualità della vita, in particolare nei quartieri residenziali.

³ Per la valutazione dei requisiti di cui al capoverso 1 l'autorità di rilascio dell'autorizzazione può consultare il gruppo di accompagnamento dell'USTRA (art. 50 cpv. 6) o incaricare il richiedente di farla eseguire da un'organizzazione riconosciuta o accreditata.

⁴ La documentazione completa per la valutazione delle domande deve essere inviata all'USTRA.

Art. 46 Comunicazione della decisione

La decisione relativa alla domanda di autorizzazione di ambiti di impiego per veicoli privi di conducente è notificata al richiedente e comunicata alle seguenti autorità:

- a. competente autorità di immatricolazione;
- b. autorità cantonali e federali incaricate di esaminare la domanda e direzioni della sicurezza dei Cantoni interessati;
- c. competenti autorità dei Comuni il cui territorio è interessato dall'ambito di impiego autorizzato;
- d. USTRA.

Art. 47 Pubblicazione degli ambiti di impiego autorizzati

Gli ambiti di impiego autorizzati sono pubblicati nell'organo di pubblicazione ufficiale dell'autorità di rilascio dell'autorizzazione. Se altre autorità hanno dato il loro consenso, anch'esse pubblicano la propria decisione nel proprio organo di pubblicazione ufficiale.

Art. 48 Vigilanza

¹ Le autorità di rilascio dell'autorizzazione e quelle che danno il proprio consenso possono verificare le informazioni riportate nella domanda in qualsiasi momento, anche dopo l'autorizzazione. Il titolare dell'autorizzazione deve, su richiesta, concedere all'autorità competente l'accesso ai dati e documenti necessari per la circolazione del veicolo e fornire tutte le informazioni necessarie per l'applicazione dell'ordinanza e il controllo.

² Alle autorità competenti deve essere consentito l'accesso ai locali contenenti l'infrastruttura degli operatori e delle persone che in caso di necessità comandano manualmente il veicolo.

³ L'autorizzazione può essere sospesa se le condizioni di rilascio non sono temporaneamente più soddisfatte.

⁴ Nel caso in cui si verifichino le condizioni per invocare le clausole di salvaguardia (art. 16), l'autorizzazione è sospesa.

⁵ L'autorizzazione è sospesa finché non è dimostrato che le condizioni per il rilascio sono nuovamente soddisfatte o che non sono più soddisfatte le condizioni per l'applicazione delle clausole di salvaguardia.

⁶ L'autorità di rilascio dell'autorizzazione comunica entro cinque giorni all'autorità di immatricolazione competente le autorizzazioni sospese o revocate.

Capitolo 6: Disposizioni penali e finali

Art. 49 Disposizioni penali

¹ La punibilità della violazione dei doveri del conducente di cui all'articolo 23 si fonda sull'articolo 90 LCStr.

² È punito con la multa chiunque:

- a. vende, noleggia o dà in leasing a titolo professionale un veicolo con richiesta di ripresa del controllo e:
 1. non informa esplicitamente la parte contraente sull'uso conforme del sistema di automazione (art. 22 cpv. 1), o
 2. non conserva oppure distrugge prima della scadenza del termine di cinque anni la conferma della parte contraente sull'avvenuta informazione (art. 22 cpv. 2).
- b. viola i doveri di cui all'articolo 38;
- c. intenzionalmente comanda manualmente un veicolo privo di conducente senza aver completato la formazione richiesta (art. 36 cpv. 2).

³ È punito con la multa l'operatore che intenzionalmente:

- a. viola un dovere di cui all'articolo 34 capoverso 2 lettere a–i;
- b. sorveglia un veicolo privo di conducente senza disporre dell'idoneità alla guida, della capacità di condurre o di una licenza di condurre per la categoria corrispondente, tuttavia almeno la categoria B (art. 36 cpv. 1 lett. a e c);
- c. sorveglia un veicolo privo di conducente nonostante non sia abile alla guida o si trovi sotto l'influsso dell'alcol (art. 36 cpv. 1 lett. b);
- d. sorveglia un veicolo privo di conducente senza aver completato la formazione richiesta (art. 36 cpv. 2).

Art. 50 Esecuzione

¹ L'USTRA può emanare istruzioni per l'attuazione della presente ordinanza e disciplinare i dettagli, in particolare per garantire la compatibilità con il diritto internazionale ed europeo.

² In singoli casi specifici può autorizzare deroghe per veicoli con sistema di parcheggio automatico e veicoli privi di conducente alle seguenti disposizioni:

- a. articolo 3 capoverso 1 lettera h;
- b. articolo 4 capoverso 2;
- c. articolo 7 capoverso 7;
- d. articolo 8;
- e. articolo 11;
- f. articolo 26 capoverso 3;

- g. articolo 27 capoverso 1 lettera b;
- h. articolo 43 capoversi 3 lettera f, 4 e 5.

³ Nei casi di cui al capoverso 2 può stabilire requisiti alternativi se si dimostra che è garantito un livello di sicurezza comparabile.

⁴ In caso di deroghe secondo il capoverso 2 lettera d può limitare la durata dell'autorizzazione.

⁵ L'USTRA può disporre, su richiesta del costruttore o dell'importatore, che per l'immatricolazione di veicoli privi di conducente, invece delle approvazioni del tipo internazionali, siano utilizzabili dichiarazioni di conformità del costruttore con rapporto d'esame secondo l'OATV³¹, se è possibile dimostrare che gli esami sono stati effettuati in conformità alle regolamentazioni internazionali riconosciute dalla Svizzera di cui all'allegato 2 numeri 11 e 12 OETV³².

⁶ L'USTRA costituisce un gruppo di accompagnamento che assiste i Cantoni nella valutazione delle domande di autorizzazione di ambiti di impiego per veicoli privi di conducente e di aree per il parcheggio automatico. Il gruppo si compone di rappresentanti delle autorità di immatricolazione, della polizia, delle autorità preposte alle costruzioni, alla pianificazione territoriale e all'ambiente nonché altri soggetti coinvolti.

⁷ L'USTRA valuta gli effetti della presente ordinanza entro cinque anni dalla sua entrata in vigore. Pubblica i risultati della valutazione.

Art. 51 Diritto alla valutazione delle domande

Fino a tre anni dopo l'entrata in vigore della presente ordinanza non sussiste alcun diritto alla valutazione di domande di autorizzazione di aree per il parcheggio automatico e di ambiti di impiego per veicoli privi di conducente.

Art. 52 Modifica di altri atti normativi

La modifica di altri atti normativi è disciplinata nell'allegato.

Art. 53 Entrata in vigore

¹ Fatto salvo il capoverso 2, la presente ordinanza entra in vigore il 1° marzo 2025.

² La modifica degli allegati 11 e 12 dell'ordinanza del 27 ottobre 1976³³ sull'ammissione alla circolazione (all. n. 3) entra in vigore il 1° luglio 2025.

³¹ RS 741.511

³² RS 741.41

³³ RS 741.51

...

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Viola
Amherd

Il cancelliere della Confederazione, Viktor
Rossi

Fa fede soltanto la versione che sarà pubblicata ufficialmente

Allegato
(art. 52)

Modifica di altri atti normativi

Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue:

1. Ordinanza del 5 settembre 1979³⁴ sulla segnaletica stradale

Art. 62 cpv. 8

⁸ Il segnale «Veicoli a guida automatizzata» (4.91^{bis}) è collocato presso tutti gli accessi pedonali e carrabili alle aree di parcheggio autorizzate per il parcheggio automatico.

Art. 79a cpv. 1

¹ Le linee vietanti il parcheggio applicate sul bordo della carreggiata (gialle, interrotte da croci; 6.22) e i posti con divieto di parcheggio (linee gialle con due diagonali che s'incrociano; 6.23) vietano la sosta nel punto contrassegnato. Se sul posto con divieto di parcheggio sono riportati una scritta come «Taxi» o un numero di targa, il simbolo «Invalidi» (5.14), «Stazione di ricarica» (5.42) o «Veicoli a guida automatizzata», è consentita la fermata per far scendere o salire i passeggeri nonché caricare o scaricare le merci soltanto se i veicoli autorizzati non ne sono ostacolati.

All. 2 n. 4.91^{bis} e 5.44



4.96 Veicoli a guida automatizzata (art. 62)



4 Veicoli a guida automatizzata (art. 64)

³⁴ RS 741.21

2. Ordinanza del 19 giugno 1995³⁵ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

Art. 33 cpv. 2 lett. a n. 5

² Vigono i seguenti intervalli d'esame:

- a. la prima volta un anno dopo la prima messa in circolazione, in seguito ogni anno, per:
 - 5. veicoli privi di conducente;

All. 2

L'allegato 2 è modificato secondo la versione qui annessa.

3. Ordinanza del 27 ottobre 1976³⁶ sull'ammissione alla circolazione (OAC)

Art. 25 cpv. 2 lett. c

² Il permesso per il trasporto professionale di persone non è necessario per:

- c. trasporti professionali di persone effettuati con veicoli privi di conducente, se questi sono guidati con strumenti diversi rispetto ai comandi convenzionali.

Art. 71 cpv. 1 lett. f

¹ La licenza di circolazione e le targhe sono rilasciate se:

- f. il veicolo privo di conducente dispone dell'autorizzazione per l'ambito di impiego.

Allegati 11 e 12

Gli allegati 11 e 12 sono modificati secondo la versione qui annessa.

4. Ordinanza del 19 giugno 1995³⁷ per gli autisti

Art. 4 cpv. 2 lett. j

² Nel traffico interno, la presente ordinanza non si applica inoltre ai conducenti che eseguono unicamente corse con i seguenti veicoli o combinazioni di veicoli:

- j. veicoli privi di conducente, se guidati con strumenti diversi rispetto ai comandi convenzionali.

³⁵ RS 741.41

³⁶ RS 741.51

³⁷ RS 822.221

5. Ordinanza del 6 maggio 1981³⁸ sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti

Art. 4 cpv. 1 lett. e

¹ La presente ordinanza non è applicabile ai conducenti che eseguono trasporti professionali di persone:

- e. con veicoli privi di conducente, se questi sono guidati con strumenti diversi rispetto ai comandi convenzionali.

³⁸ RS 822.222

Annesso alla modifica dell'OETV
(art. 52/allegato n. 2)

Allegato 2
(art. 3a cpv. 1, 3b cpv. 1, 5 cpv. 1 lett. a, 30a cpv. 1 lett. b n. 2 e 4, 49 cpv. 5, 164 cpv. 2)

Versioni delle regolamentazioni internazionali vincolanti per la Svizzera

All. 2 n. 111

Atto legislativo di base UE	Titolo e data di pubblicazione dell'atto legislativo di base nonché atti modificatori con date di pubblicazione
Regolamento (UE) n. 2018/858	Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE, GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2022/2236, GU L 296 del 16.11.2022, pag. 1. Sono escluse le disposizioni sulla vigilanza del mercato, in particolare gli articoli 1 paragrafo 2, 6–11 nonché 13 paragrafo 4.
Regolamento (UE) n. 2020/683	Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione, del 15 aprile 2020, che attua il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, versione della GU L 163 del 26.5.2020, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362, GU L 205 del 5.8.2022, pag. 145.

All. 2 n. 112

Atto legislativo di base UE	Titolo e data di pubblicazione dell'atto legislativo di base nonché atti modificativi con date di pubblicazione
Regolamento (UE) n. 2022/1426	Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426 della Commissione, del 5 agosto 2022, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione del sistema di guida automatizzata di veicoli completamente automatizzati, GU L 221 del 26.8.2022, pag. 1.

Annesso alla modifica dell'OAC
(art. 52/allegato n. 3)

Allegato 11
(art. 13 e 21)

Verifica delle conoscenze teoriche

Cifra II n. 1.2.4

- 1.2.4 conoscenza dei sistemi di assistenza alla guida e di automazione per aumentare la sicurezza stradale e la fluidità del traffico, in particolare:
- differenza tra sistemi di assistenza alla guida e sistemi di automazione;
 - diverse funzioni (soprattutto di «assistenza continua»);
 - principali funzioni dei sistemi di assistenza alla guida e di automazione nonché relativi limiti e rischi;
 - uso dei sistemi di assistenza alla guida e di automazione;
 - importanza di mantenere un'attenzione costante e della prontezza di intervento o di ripresa del controllo.

Fa fede soltanto la versione che sarà pubblicata ufficialmente

Annesso alla modifica dell'OAC
(art. 52/allegato n. 3)

Allegato 12
(art. 22 cpv. 2 e 88 cpv. 1)

Esame pratico di conducente

Cifra III lett. B n. 1^{bis}

1^{bis} Conoscenza e utilizzo dei sistemi di assistenza alla guida (se disponibili) tenendo conto della sicurezza stradale e della fluidità del traffico:

1^{bis}.1 I candidati sanno utilizzare almeno i sistemi di assistenza alla guida elencati di seguito:

Funzione	Sistema di assistenza alla guida	Modalità di funzionamento
informazione e avviso	sistema di rilevamento angolo cieco	<i>sempre attivato</i>
assistenza continua	sospensioni semiattive; modalità di guida disponibili; cruise control convenzionale e adattivo	<i>l'esperto della circolazione può richiedere l'attivazione/disattivazione</i>
intervento temporaneo	sistema antibloccaggio (ABS) con cornering ABS integrato e ABS semplice; controllo della trazione	<i>sempre attivato</i>

1^{bis}.2 I candidati devono conoscere le diverse funzioni, i limiti e i rischi di questi sistemi e le ripercussioni sulla guida.

1^{bis}.3 Per conoscenza e utilizzo si intendono in particolare:

- attivazione e disattivazione e relative ripercussioni sulla guida;
- comprensione di limiti del sistema, rischi e informazioni (avvisi);
- rilevamento del mancato funzionamento dei sistemi di assistenza alla guida e assunzione immediata del compito di guida in questione;
- attenzione costante e prontezza di intervento anche durante l'utilizzo conforme dei sistemi di assistenza alla guida.

Cifra III lett. B n. 2, frase introduttiva

2 Padronanza di manovre particolari, tenendo conto della sicurezza stradale ed eventualmente utilizzando i sistemi di assistenza alla guida:

Cifra III lett. D n. 1^{bis}

1^{bis} Conoscenza e utilizzo dei sistemi di assistenza alla guida e di automazione (se disponibili) tenendo conto della sicurezza stradale e della fluidità del traffico:

1^{bis}.1 I candidati sanno utilizzare il sistema automatizzato di mantenimento della corsia (cosiddetto traffic jam pilot; funzione «assistenza continua»; l'esperto della circolazione può richiederne l'attivazione/disattivazione) e almeno i sistemi di assistenza alla guida elencati di seguito:

Funzione	Sistema di assistenza alla guida	Modalità di funzionamento
informazione e avviso	sistema di avviso di distenzione e stanchezza del conducente	<i>sempre attivato</i>
assistenza continua	sistema avanzato di mantenimento della corsia, cambio corsia, anticollisione e frenata automatica d'emergenza, cruise control adattivo incluso; sistema di mantenimento della corsia e cruise control adattivo; cruise control adattivo; sistema di adattamento intelligente della velocità	<i>l'esperto della circolazione può richiedere l'attivazione/disattivazione</i>
intervento temporaneo	sistema avanzato di frenata di emergenza; sistema anticollisione	<i>sempre attivato</i>

1^{bis}.2 I candidati devono conoscere le diverse funzioni, i limiti e i rischi di questi sistemi e le ripercussioni sulla guida.

1^{bis}.3 Per conoscenza e utilizzo si intendono in particolare:

- attivazione e disattivazione e relative ripercussioni sulla guida;
- comprensione di limiti del sistema, rischi e informazioni (avvisi);
- rilevamento del mancato funzionamento dei sistemi di assistenza alla guida e assunzione immediata del compito di guida in questione;
- attenzione costante e prontezza di intervento anche durante l'utilizzo conforme dei sistemi di assistenza alla guida;
- comportamento corretto durante l'utilizzo dei sistemi di automazione, in particolare nel passaggio del comando del veicolo e in caso di richieste del sistema.

Cifra III lett. D n. 2, frase introduttiva

2 Categoria B e sottocategoria B1: manovre particolari da verificare a campione (almeno due tra quelle indicate nei numeri 2.1–2.4, di cui una a marcia indietro), tenendo conto della sicurezza stradale ed eventualmente utilizzando i sistemi di assistenza alla guida e di automazione:

Cifra III lett. D n. 3, frase introduttiva

3 Categoria BE: manovre particolari da verificare tenendo conto della sicurezza stradale ed eventualmente utilizzando i sistemi di assistenza alla guida e di automazione:

Cifra VII n. 3.11

- 3.11 sistemi di assistenza alla guida e di automazione: utilizzo conforme, tenendo conto dei limiti del sistema e dei rischi; gestione adatta alla situazione; comportamento corretto in caso di sistema attivato.