



ad 17.304

## Iniziativa cantonale Strade più sicure subito

**Rapporto della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del  
Consiglio nazionale del 18 gennaio 2021**

**Parere del Consiglio federale**

del «\$SmartDocumentDate»

---

Onorevoli presidente e consiglieri,

conformemente all'articolo 112 capoverso 3 della legge sul Parlamento, vi presentiamo il nostro parere in merito al rapporto della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N) del 18 gennaio 2021 sull'iniziativa cantonale 17.304 «Strade più sicure subito».

Gradite, onorevoli presidente e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

«\$SmartDocumentDate»

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Guy  
Parmelin

Il cancelliere della Confederazione, Walter  
Thurnherr

## Parere

### 1 Situazione iniziale

Il 22 marzo 2017 il Cantone Ticino ha presentato l'iniziativa «Strade più sicure subito» (17.304), che chiede di vietare quanto prima il transito nelle gallerie e sui passi delle Alpi svizzere agli autocarri che non dispongono dei sistemi di sicurezza menzionati nell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali in vigore dal 2015.

L'8 gennaio 2018 la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-S) ha deciso di dare seguito all'iniziativa, seguita dalla sua omologa del Consiglio nazionale il 6 novembre 2018. Nella sessione invernale del 2018 la CTT-N è stata incaricata di elaborare un disegno di legge, concretizzato nella proposta di modificare la legge federale del 19 dicembre 1958<sup>1</sup> sulla circolazione stradale, in modo tale che sulle strade di transito nella regione alpina gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone debbano soddisfare standard minimi in relazione all'equipaggiamento con sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti. I veicoli non conformi alle più recenti prescrizioni potranno circolare sulle strade summenzionate al massimo ancora per cinque anni. Per determinati trasporti non transfrontalieri il Consiglio federale potrà prevedere un termine più lungo.

Dopo aver adottato il progetto preliminare, la CTT-N ha avviato la procedura di consultazione, svoltasi dal 5 giugno al 30 settembre 2020<sup>2</sup>, da cui non è emerso un chiaro consenso favorevole o contrario. Una netta maggioranza ha tuttavia respinto la proposta di un termine più lungo per i trasporti transalpini non transfrontalieri particolarmente importanti per l'economia della Svizzera meridionale o del Cantone del Vallese.

Nella riunione del 18 gennaio 2021 la CTT-N ha preso atto del rapporto sui risultati della consultazione relativa al progetto preliminare per l'attuazione dell'iniziativa del Cantone Ticino e ha deciso, con 15 voti contro 10, di mantenere la propria posizione e di sottoporre al Consiglio nazionale un progetto di revisione della legge federale sulla circolazione stradale.<sup>3</sup> Nel contempo ha sottoposto il rapporto e il disegno di legge al Consiglio federale per parere.

### 2 Parere del Consiglio federale

Il Consiglio federale condivide l'obiettivo principale del progetto, considerando il continuo miglioramento della sicurezza stradale una questione di primaria importanza.

<sup>1</sup> RS 741.01

<sup>2</sup> I documenti relativi alla consultazione e il rapporto sui risultati della consultazione sono disponibili su [www.fedlex.admin.ch](http://www.fedlex.admin.ch) > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2020 > CP [Commissioni parlamentari]

<sup>3</sup> FF 2021 136

I numerosi centri di controllo del traffico pesante (CCTP), medi e grandi, distribuiti nei punti strategici della rete stradale consentono oggigiorno controlli efficaci del traffico pesante. Entro il 2023 sarà operativo l'ottavo centro, ovvero il maxi centro di Giornico, nel Cantone Ticino. Oltre ai controlli nei CCTP, la Confederazione sostiene attività di controllo supplementari della polizia (controlli su strada). Anche l'elevata qualità di infrastrutture stradali e gallerie contribuisce alla sicurezza stradale.

Il regolamento (UE) 2019/2144<sup>4</sup> (il cosiddetto General Safety Regulation, GSR) garantisce un obbligo universale di equipaggiamento con sistemi di assistenza per i veicoli provenienti dall'Unione europea (UE) e dalla Svizzera. Il Consiglio federale prevede di introdurre questi sistemi contemporaneamente all'UE per garantire la sicurezza stradale su tutto il territorio. Nell'UE i nuovi requisiti previsti dal GSR in relazione ai sistemi di assistenza saranno applicati dal 6 luglio 2022 ai nuovi tipi di veicoli e dal 7 luglio 2024 a tutti i veicoli di nuova immatricolazione, siano essi automobili o veicoli commerciali. I mezzi pesanti dovranno ad esempio disporre di rilevatori di stanchezza, sistemi di adattamento intelligente della velocità e di monitoraggio della pressione degli pneumatici, luci di arresto di emergenza, interfacce per etilometri blocca-motore, nonché assistenti alla retromarcia, sistemi di monitoraggio dell'angolo cieco e di avviso anticollisione per proteggere pedoni e ciclisti.

Un'agevolazione per i trasporti interni, come prevista nel progetto (art. 45a cpv. 3), non è tuttavia compatibile con gli obblighi internazionali della Svizzera e non sarebbe giustificabile nemmeno oggettivamente. Lo conferma anche un parere legale<sup>5</sup> redatto su incarico dell'Ufficio federale delle strade: un «trattamento speciale» come quello previsto dal progetto rappresenta una discriminazione sulla base della nazionalità, di fatto vietata e in contrasto con l'accordo sui trasporti terrestri<sup>6</sup> (ATT) fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea. In base a tale parere, l'incompatibilità deriva in particolare anche dall'«indivisibilità» dell'obiettivo della misura nel complesso: o lo standard di sicurezza elevato è ritenuto necessario e va garantito oppure non lo è.

Analisi statistiche mostrano che, in ragione del chilometraggio elevato e del conseguente potenziale di risparmio (ad es. minor consumo di carburante, risparmio in termini di TTPCP), i veicoli commerciali pesanti impiegati nel traffico internazionale sono più moderni di quelli in circolazione nel trasporto interno con chilometraggio nettamente inferiore. I mezzi di recente produzione, al contrario di quelli più vecchi,

<sup>4</sup> Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione, versione della GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1.

<sup>5</sup> Epiney / Frei, nov. 2019: Völkerrechtliche Schranken der Einführung neuer Sicherheitsnormen im alpenquerenden Strassenverkehr – Zur Umsetzung der Standesinitiative TI 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!».

<sup>6</sup> Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS **0.740.72**).

sono dotati in maggiore misura di sistemi di assistenza. Privilegiare veicoli tendenzialmente meno attrezzati non è giustificabile dal punto di vista della sicurezza stradale.

In passato il Consiglio federale si è espresso sulla questione della compatibilità con l'ATT già nel quadro di diversi interventi parlamentari. Ad esempio, nella risposta all'interpellanza 19.3771 Grossen del 20 giugno 2019 («Introduzione di una tassa sui transiti alpini. Integrare la politica svizzera di trasferimento con uno strumento da attuare in tutto l'Arco alpino»), ha spiegato che l'introduzione di una tassa sul transito alpino dovrebbe rispettare i principi vigenti dell'ATT, in particolare di non discriminazione, di proporzionalità e di assenza di distorsioni dei flussi di traffico nella regione alpina.

### **3 Proposte del Consiglio federale**

Il Consiglio federale propone di approvare il progetto della CTT-N, tuttavia con la seguente modifica:

*Art. 45a cpv. 3*

*Stralciare*