



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,  
dell'energia e delle comunicazioni DATEC**

Ufficio federale delle strade USTRA

Berna, 21 settembre 2021

## **Commento alla modifica dell'ordinanza per gli autisti (OLR 1)**

# Commento alla modifica dell'ordinanza per gli autisti (OLR 1)

## 1 Situazione iniziale, motivi e finalità della revisione

La presente revisione si concentra principalmente sugli adeguamenti normativi resi necessari a seguito della modifica dei regolamenti UE facenti parte dell'accordo sui trasporti terrestri (ATT; RS 0.740.72) tra la Svizzera e l'UE. L'8 luglio 2020 il Parlamento europeo ha approvato il primo Pacchetto mobilità (trasporto su strada), adottato dal Consiglio dell'Unione europea il 7 aprile 2020, con cui sono state disposte, fra l'altro, le modifiche al regolamento (CE) n. 561/2006 sui periodi di lavoro, guida e riposo (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1) e al regolamento (UE) n. 165/2014 relativo ai tachigrafi (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1). Gli aggiornamenti, entrati in vigore il 20 agosto 2020 e con applicazione scaglionata, sono stati introdotti con il regolamento (UE) 2020/1054 (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1).

Dopo aver esaminato le modifiche apportate dall'UE nel summenzionato regolamento (UE) 2020/1054, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ritiene opportuno creare prescrizioni equivalenti per la Svizzera, in particolare in materia di trasporto transfrontaliero. Una volta adeguata l'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (ordinanza per gli autisti, OLR 1; RS 822.221), le novità introdotte con il regolamento (UE) 2020/1054 potranno essere recepite nell'ATT. A tal fine, le norme svizzere dovranno essere riconosciute dall'UE come equivalenti alle proprie. Poiché al momento le disposizioni in materia di trasporto transfrontaliero tra la Svizzera e l'UE differiscono da quelle relative al traffico interno dell'UE, si vogliono creare prescrizioni equivalenti in tempi rapidi.

L'obiettivo di questa revisione è quello di trasporre nell'OLR 1 le modifiche relative ai periodi di lavoro, guida e riposo che nell'UE sono già vigenti dal 20 agosto 2020 o lo saranno dal 2022 o 2025. I restanti adeguamenti, che produrranno effetti solo in un momento successivo e sono di maggiore portata, saranno proposti nel quadro di una procedura separata.

In questa sede si propone anche una modifica riguardante il servizio invernale sul territorio nazionale, richiesta dal settore economico e volta a tenere conto delle esigenze dei proprietari delle strade.

## 2 Commenti ai singoli articoli

### 2.1 Adeguamenti a seguito delle modifiche del diritto UE [regolamento (UE) 2020/1054]

#### **Articolo 2 Definizioni**

##### *Lettera l:*

L'articolo 2 definisce i concetti utilizzati nell'OLR 1. L'espressione «non commerciale» è già presente all'articolo 4 capoverso 1 lettere d, h e i nonché capoverso 2 lettere e ed f. Tuttavia, a causa delle incertezze e delle applicazioni differenti derivanti da un'interpretazione non uniforme, risulta necessario introdurre una definizione.

Si considera non commerciale qualsiasi trasporto per il quale non è percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta, che non genera direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per terzi e che non è legato a un'attività commerciale o professionale. Si tratta solo di una precisazione che non incide sul campo di applicazione delle eccezioni già previste dall'ordinanza; per argumentum a contrario, sono considerati commerciali i trasporti effettuati per conto proprio o di terzi.

#### **Articolo 4 Eccezioni**

##### *Capoverso 1 lettere h e j:*

In occasione della revisione del 2015, per i veicoli e le combinazioni di veicoli fino a 7,5 t è stata introdotta la cosiddetta «regolamentazione per gli artigiani» alla vigente lettera h (n. 2). Poiché tale esenzione per le attività artigianali sarà ora estesa alla consegna di merci prodotte artigianalmente, è opportuno incorporarla dalla lettera h e inserire una nuova lettera j.

Questa modifica intende rappresentare una semplificazione per le attività artigianali. Nella versione attuale gli artigiani che consegnano personalmente le merci prodotte senza bisogno di lavorarle a destinazione sono

soggetti alle prescrizioni dell'OLR 1. Poiché nella stessa giornata lo stesso conducente effettua con lo stesso veicolo sia spostamenti soggetti all'OLR 1 sia spostamenti non soggetti, in alcuni casi risulta complicato circoscrivere le varie attività. Estendendo l'esenzione alla consegna delle merci prodotte artigianalmente si agevolano le attività interessate in quanto non devono più preoccuparsi di distinguere le due casistiche. Come ulteriore criterio di delimitazione, sono esclusi da questo articolo i trasporti effettuati per conto terzi, ossia da parti terze. Le condizioni vigenti (peso totale 7,5 t, raggio 100 km, guida del veicolo non superiore alla metà del tempo medio di lavoro settimanale) rimangono invariate e si applicano sia alla consegna di merci prodotte artigianalmente sia al trasporto di materiale o attrezzature utilizzati dal conducente per l'esercizio della sua professione. L'eccezione si applica ai prodotti realizzati artigianalmente, come per esempio mobili fatti su misura per un singolo cliente.

Nel testo francese sono state apportate alcune correzioni per garantire la coerenza fra le tre versioni linguistiche, ma non costituiscono modifiche nel merito.

### **Articolo 9 Periodo di riposo giornaliero**

*Capoverso 2, prima frase:*

Si introduce il concetto di «periodo di riposo giornaliero regolare», per distinguerlo dal periodo di riposo giornaliero ridotto disciplinato nel capoverso 3.

### **Articolo 11 Periodo di riposo settimanale**

*Capoverso 1:*

Il concetto di periodo di riposo settimanale regolare era stato introdotto nell'OLR 1 con la revisione del 2011 (cfr. art. 9 cpv. 5 e art. 11a cpv. 1 e 3), ma finora mancava un'apposita definizione. Per maggiore chiarezza, il periodo di riposo settimanale regolare è ora definito nel capoverso 1, analogamente al capoverso 2, che illustra il concetto di periodo di riposo settimanale ridotto. Tale integrazione è necessaria per evitare difficoltà di delimitazione legate all'introduzione del nuovo capoverso 6 (cfr. sotto).

*Capoverso 6:*

I periodi di riposo settimanale pari o superiori a 45 ore non potranno più essere effettuati a bordo del veicolo, a differenza della prassi corrente in Svizzera. La disposizione di divieto vigente nel diritto UE e in quello nazionale dava adito a interpretazioni differenti; finora in Svizzera non era sanzionabile chi trascorrevà il periodo di riposo settimanale pari o superiore a 45 ore a bordo del veicolo. Con il chiarimento apportato dall'UE non sono più possibili interpretazioni divergenti. Anche la Svizzera è tenuta a precisare la propria regolamentazione per consentire un'attuazione uniforme del divieto. Questa disposizione ha lo scopo di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, facendo trascorrere loro i periodi di riposo più lunghi in alloggi adeguati anziché a bordo del veicolo. Affinché l'alloggio sia considerato adeguato, le strutture devono fornire sufficiente privacy individuale ed essere dotate di opportune soluzioni per il riposo e servizi igienici. A titolo esemplificativo, può trattarsi di una stanza d'albergo, un monolocale in un motel o un appartamento privato. Per tenere conto delle specificità di genere, invece, i servizi igienici per esempio devono essere separati. Le spese di alloggio al di fuori del veicolo sono a carico del datore di lavoro; in Svizzera quest'obbligo è sancito dal Codice delle obbligazioni (art. 327a CO).

L'USTRA ha esaminato, mediante una gap analysis, i possibili effetti sull'infrastruttura derivanti dall'introduzione del divieto di pernottamento nei veicoli. L'analisi mostra che, in linea di principio, le strutture di pernottamento disponibili dovrebbero essere sufficienti. Fattori come i prezzi più elevati rispetto ai Paesi limitrofi o la possibilità futura di effettuare due riposi settimanali ridotti consecutivi lasciano inoltre presumere che i riposi settimanali di 45 ore o più trascorsi in Svizzera tenderanno a diminuire in confronto a oggi. Questa supposizione trova conferma anche nei risultati di un sondaggio condotto fra le imprese di spedizione estere nel quadro dell'analisi: già oggi i periodi di riposo settimanali regolari sono raramente programmati in Svizzera e, con l'introduzione del divieto di pernottamento, è probabile che diminuiranno ulteriormente.

*Capoversi 7 e 8:*

Analogamente a quanto previsto dal diritto europeo, la nuova possibilità di effettuare due periodi di riposo settimanali ridotti consecutivi varrà solo per il trasporto transfrontaliero di cose. In questo caso vi è un cambiamento rispetto al principio vigente, secondo cui su due periodi di riposo nell'arco di due settimane uno

deve sempre essere un riposo settimanale regolare. I due riposi ridotti consecutivi potranno essere effettuati esclusivamente all'estero. Esiste tuttavia anche la possibilità di iniziarli all'estero e finirli nello Stato di domicilio del conducente o in cui ha sede l'impresa (ipotizzabile in caso di tratte in treno o traghetto). La limitazione all'estero è motivata dalla volontà di non costringere il conducente ad assentarsi dal suo domicilio troppo a lungo e di consentirgli di trascorrere a casa i periodi di riposo lunghi. Resta invariato il principio secondo cui nell'arco di quattro settimane consecutive si devono effettuare almeno due periodi di riposo settimanale regolari. Inoltre, le due riduzioni dovranno essere compensate nella settimana che segue il secondo riposo settimanale ridotto. La compensazione in blocco deve essere effettuata prima del periodo di riposo settimanale regolare obbligatorio, unendola a quest'ultimo. Il momento in cui termina la compensazione in blocco e inizia il periodo di riposo settimanale regolare non può superare la fine del sesto periodo di 24 ore. Il periodo di riposo settimanale include un riposo giornaliero, ricordando tuttavia che si deve sempre osservare il lasso di 24 ore dall'inizio del servizio. La compensazione in blocco deve pertanto cominciare al più tardi dopo 13 o 15 ore dall'ultimo periodo di attività.

### **Articolo 11d Trasporti combinati**

Il conducente che accompagna un veicolo trasportato con traghetto o per ferrovia (cosiddetto trasporto combinato) potrà effettuare a bordo, oltre a un periodo di riposo giornaliero, anche un periodo di riposo settimanale ridotto alle stesse condizioni. A bordo di treni e traghetti sarà possibile effettuare, in linea di principio, sia periodi di riposo ridotti che regolari.

I capoversi 2 e 3 disciplinano le interruzioni dei periodi di riposo. Come già previsto per i riposi giornalieri regolari, in virtù del capoverso 2 anche i riposi settimanali ridotti potranno essere interrotti fino a due volte durante un trasporto combinato, a condizione che la durata totale delle interruzioni non superi l'ora. Di solito queste interruzioni servono a caricare o scaricare il veicolo dal treno o dal traghetto. Ai sensi del capoverso 3, un periodo di riposo settimanale regolare effettuato durante un trasporto combinato può essere interrotto fino a due volte se la durata prevista del viaggio in traghetto o treno è di almeno otto ore e la durata totale delle interruzioni non supera l'ora. Il conducente deve inoltre disporre di una cuccetta al di fuori del veicolo. Una branda o un posto dove stendersi non sono sufficienti in quanto non forniscono una privacy individuale equivalente e al periodo di riposo settimanale regolare si applicano requisiti più elevati.

Nel testo francese sono state apportate alcune correzioni per garantire la coerenza fra le tre versioni linguistiche.

### **Articolo 12 D deroghe in caso d'emergenza e in circostanze eccezionali**

La rubrica dell'articolo è integrata in modo da chiarire che le deroghe sono possibili sia in caso di emergenza sia in circostanze eccezionali.

#### **Capoverso 1<sup>bis</sup> lettera a:**

Il conducente avrà la possibilità di superare di un'ora il periodo di guida giornaliero e settimanale per raggiungere il proprio domicilio o la sede dell'impresa da cui dipende, a condizione che non sia compromessa la sicurezza stradale e il ritardo sia dovuto a circostanze eccezionali (p. es. incidenti, chiusure stradali impreviste, chiusura delle frontiere). Se usufruisce di tale estensione, all'arrivo il conducente dovrà effettuare un periodo di riposo settimanale.

#### **Capoverso 1<sup>bis</sup> lettera b:**

Alle stesse condizioni il conducente avrà la possibilità di superare al massimo di due ore il periodo di guida giornaliero e settimanale, purché abbia effettuato una pausa di almeno 30 minuti consecutivi prima del tempo aggiuntivo necessario a raggiungere la meta. Se usufruisce di tale estensione, all'arrivo il conducente dovrà effettuare un periodo di riposo settimanale regolare.

#### **Nota:**

Il conducente potrà usufruire di queste nuove eccezioni se, a causa di circostanze impreviste e indipendenti dalla sua volontà o da quella del datore di lavoro (p. es. incidenti, chiusure stradali impreviste, chiusura delle frontiere), non è in grado di raggiungere il proprio domicilio o la sede dell'impresa da cui dipende per effettuare un periodo di riposo settimanale senza violare le prescrizioni in materia.

La formulazione delle lettere a e b potrebbe suggerire la violazione del principio secondo cui si deve fare una pausa di almeno 45 minuti dopo 4,5 ore di guida (art. 8 cpv. 1), ma non è così. La frase introduttiva del ca-

povero <sup>1bis</sup> chiarisce a quali principi si può derogare. Di conseguenza, quanto stabilito dall'articolo 8 capoverso 1 prevale sulla pausa di 30 minuti prevista dall'eccezione. Lo stesso vale tra l'altro per il tempo complessivo di guida che non deve superare 90 ore nell'arco di due settimane consecutive e per il rispetto del periodo di riferimento di 24 ore.

*Capoverso 1<sup>ter</sup>:*

Le estensioni del periodo di guida ai sensi del presente articolo devono essere compensate da un periodo di riposo equivalente entro la fine della terza settimana successiva a quella in cui si è usufruito della deroga. Il periodo di compensazione deve essere effettuato unitamente a un qualsiasi periodo di riposo giornaliero o settimanale.

#### **Articolo 14a    Uso del tachigrafo analogico**

*Capoverso 1 lettera f:*

Se un veicolo è dotato di tachigrafo analogico, è necessario inserire un'annotazione manuale sul disco quando si attraversa la frontiera. Si tratta di un adeguamento al tachigrafo digitale intelligente versione 2, che registra automaticamente queste informazioni. Nel caso di attraversamento in traghetto o treno, si considera come prima sosta utile il porto o la stazione di destinazione.

#### **Articolo 14b    Uso del tachigrafo digitale**

*Capoverso 1:*

Se un veicolo è dotato di tachigrafo digitale (senza sistema di posizionamento), il conducente deve inserire gli attraversamenti di frontiera a partire dal **2 febbraio 2022**, in conformità con le disposizioni dell'UE. Si tratta di un adeguamento al tachigrafo digitale intelligente versione 2, che registra automaticamente queste informazioni. Il tachigrafo intelligente versione 1 introdotto nel 2019 ancora non registra gli attraversamenti di frontiera in modo automatico, per cui l'inserimento va effettuato manualmente.

#### **Articolo 14c    Presentazione dei documenti o dei dati riguardanti il tachigrafo**

*Capoversi 1 e 3 lettera b:*

Dal **31 dicembre 2024**, i conducenti di veicoli dotati di tachigrafi analogici dovranno avere a bordo i dischi degli ultimi 56 giorni e non più solo degli ultimi 28. Si tratta di un adattamento al tachigrafo digitale intelligente versione 2, le cui carte del conducente saranno in grado di memorizzare i 56 giorni precedenti dal momento dell'introduzione.

#### **Articolo 17    Altri obblighi del datore di lavoro e del conducente**

*Capoverso 1<sup>bis</sup>:*

Il datore di lavoro è tenuto a organizzare l'attività dei propri dipendenti in modo tale che questi ultimi non siano assenti dal loro domicilio eccessivamente a lungo e possano prendere lunghi periodi di riposo a compensazione dei riposi settimanali ridotti. Il ritorno deve essere programmato in modo tale che sia possibile raggiungere la sede dell'impresa o il luogo di domicilio del lavoratore nell'arco di quattro settimane. Per sede dell'impresa dalla quale i lavoratori normalmente dipendono s'intende il luogo in cui il loro lavoro è organizzato, in cui solitamente inizia il periodo di riposo settimanale e a cui ritornano regolarmente, nel territorio nazionale dello Stato in cui il datore di lavoro è stabilito in modo effettivo e permanente. Questa specificazione è stata aggiunta perché le imprese possono avere sede in più Paesi.

Il conducente è tuttavia libero di decidere dove trascorrere il proprio periodo di riposo. Per comprovare il rispetto dell'obbligo di organizzare rientri regolari, il datore di lavoro dovrebbe poter utilizzare le registrazioni del tachigrafo, i piani di servizio dei conducenti o altra documentazione. Questi giustificativi dovrebbero essere disponibili nei locali dell'impresa per essere presentati alle autorità di controllo che ne facciano richiesta in occasione delle verifiche aziendali (si evince dall'art. 18 OLR 1).

*Capoverso 1<sup>ter</sup>:*

Questa disposizione si applica nei casi in cui il conducente abbia effettuato due periodi di riposo settimanali ridotti consecutivi. Il datore di lavoro è tenuto a organizzare l'attività in modo tale da consentire al conducente

te di ritornare al proprio domicilio o nella sede dell'impresa (per i termini «domicilio» e «sede dell'impresa» cfr. commento precedente al capoverso 1<sup>bis</sup>) già prima dell'inizio del periodo di riposo superiore a 45 ore effettuato a compensazione (compensazione delle due riduzioni + riposo settimanale regolare).

## **2.2 Altre modifiche**

### ***Articolo 20a Conducenti del servizio invernale***

Su richiesta del settore economico e per tenere conto delle esigenze dei proprietari delle strade, viene creata una disposizione che agevoli gli interventi del servizio invernale. La norma riguarda i conducenti che non effettuano esclusivamente trasporti esclusi dall'OLR e la cui attività nel servizio invernale è di conseguenza interamente soggetta alle prescrizioni sulla durata del lavoro, della guida e del riposo. In considerazione della crescente imprevedibilità delle operazioni con veicoli spargisale, che vengono disposte anche in via preventiva, spesso risulta problematico rispettare il requisito di effettuare un nuovo periodo di riposo giornaliero entro 24 ore dalla fine del periodo di riposo giornaliero o settimanale precedente (cfr. art. 9 cpv. 1 OLR 1).

Per questo motivo, per i conducenti soggetti alle prescrizioni sulla durata del lavoro, della guida e del riposo e impiegati nel servizio invernale si propone una regola specifica relativa al periodo di 24 ore. Tale periodo viene esteso (30 ore anziché 24) prevedendo una compensazione sotto forma di riposo giornaliero più lungo ed effettuato in blocco (12 ore consecutive anziché 11). Il conducente ha diritto di usufruire di questa eccezione al massimo una volta a settimana e deve effettuare un periodo di riposo settimanale regolare nella settimana in questione.

Questa regola si applica solo al periodo in cui il conducente interessato previsto per il servizio invernale in generale è chiamato a intervenire con breve preavviso in modo inatteso, per esempio per un cambiamento improvviso delle condizioni meteorologiche, per cui non riesca più effettuare il periodo di riposo giornaliero ridotto nell'arco delle 24 ore. La deroga è espressamente subordinata all'impiego esclusivo del conducente sul territorio nazionale.