



Berna 20 giugno 2025

Nuova ordinanza concernente il sistema d'informazione sui controlli della circolazione stradale (OSICC)

Rapporto esplicativo
per l'avvio della procedura di consultazione



Compendio

Situazione iniziale

Con il presente rapporto si pone in consultazione l'avamprogetto della nuova ordinanza concernente il sistema d'informazione sui controlli della circolazione stradale (OSICC) e le conseguenti modifiche all'ordinanza del 28 marzo 2007¹ sul controllo della circolazione stradale (OCCS). Con la creazione dell'OSICC viene attuata la disposizione di cui all'articolo 89t della legge federale del 19 dicembre 1958² sulla circolazione stradale (LCStr) che delega al Consiglio federale il disciplinamento degli aspetti organizzativi e operativi del sistema d'informazione sui controlli della circolazione stradale.

Contenuto del progetto

Il presente progetto normativo riguarda la regolamentazione a livello di ordinanza del sistema di informazione sui controlli della circolazione stradale, in virtù degli articoli 89o-89t LCStr.

L'OSICC riprende in larga misura la struttura dell'ordinanza del 30 novembre 2018³ concernente il sistema d'informazione sugli incidenti stradali (OSIStr) e dell'ordinanza del 30 novembre 2018⁴ concernente il sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (OSIAC).

Oltre all'organizzazione, alla struttura e al contenuto del sistema informativo, l'OSICC disciplina la registrazione dei dati raccolti durante i controlli della circolazione stradale e in azienda, i diritti di trattamento e di accesso e l'analisi dei dati. Il nuovo sistema d'informazione (SICC) sostituisce in particolare la banca dati centrale (ETC)⁵ di cui agli articoli 47 e 48 OCCS e, fatte salve alcune eccezioni, riprende lo stesso volume di dati.

¹ RS 741.013

² RS 741.01

³ RS 741.57

⁴ RS 741.58

⁵ Easy Way for Traffic Control

Rapporto esplicativo

1 Situazione iniziale

1.1 Necessità di agire e obiettivi

Nell'ambito del pacchetto «Via sicura. Maggiore sicurezza sulle strade» (10.092), la LCStr è stata integrata con una nuova sezione, «Titolo quarto a: Sistemi d'informazione», comprendente tre capi dedicati al sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC; art. 89a–89h), al sistema d'informazione sugli incidenti stradali (SIStr; art. 89i–89n) e al sistema d'informazione sui controlli della circolazione stradale (SICC; art. 89o–89t). Per ciascuno di essi la LCStr prevede la delega al Consiglio federale della regolamentazione dei dettagli a livello di ordinanza. Per il SIAC e il SIStr esistono già le relative ordinanze, che ne disciplinano l'organizzazione, la gestione e l'utilizzo. Sono state inoltre sviluppate e implementate con successo le rispettive applicazioni tecniche.

Per il SICC mancano attualmente sia le disposizioni esecutive richieste dall'articolo 89t LCStr sia l'applicativo.

Attualmente per conservare i dati raccolti durante i controlli della circolazione stradale e aziendali l'Ufficio federale delle strade (USTRA), in collaborazione con i Cantoni e l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC), gestisce una banca dati centrale denominata ETC e disciplinata dagli articoli 47 e 48 OCCS. L'ETC viene utilizzata solo per compilare statistiche sulle attività di controllo (art. 47 cpv. 2 lett. a OCCS) e redigere rapporti sulle stesse attività per la Commissione europea e l'IFT (International Transport Forum; art. 47 cpv. 2 lett. b OCCS). L'articolo 47 capoverso 3 OCCS esclude il trattamento in ETC di dati relativi a una persona identificata o identificabile. Inoltre, la banca dati è ormai obsoleta, non può essere ampliata e deve essere sostituita dalla nuova applicazione tecnica SICC.

Per soddisfare i requisiti legali degli articoli 89o–89t LCStr è quindi necessario un adeguamento a livello sia tecnico sia normativo, ossia occorre sviluppare un nuovo sistema d'informazione, emanare la relativa ordinanza e modificare di conseguenza l'OCCS.

Conformemente all'articolo 89o capoverso 2 LCStr, l'applicazione SICC, sviluppata e gestita dall'USTRA, sarà composta da due sistemi distinti, uno di rilevazione e l'altro di valutazione. I dati potenzialmente sensibili acquisiti in occasione di un controllo stradale o aziendale saranno trattati solo nel primo sistema, e tenendoli quindi separati dai dati pseudonimizzati o anonimizzati contenuti nel sistema di valutazione e utilizzati per compilare le statistiche.

1.2 Alternative esaminate e opzione scelta per quanto riguarda l'adozione delle direttive europee in materia di politica dei trasporti

L'accordo del 21 giugno 1999⁶ fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (di seguito ATT) mira a coordinare la politica dei trasporti svizzera con quella dell'Unione europea e a creare condizioni ampiamente comparabili nel settore⁷. L'OSICC e la relativa applicazione tecnica perseguono questi obiettivi. L'attuale progetto SICC è trattato separatamente

⁶ RS 0.740.72

⁷ Articolo 30 ATT (Titolo IV: Politica coordinata dei trasporti).

dal recepimento della direttiva 2014/47/UE⁸ nell'ATT. Per la Svizzera rimane pertanto valida la direttiva 2000/30/CE⁹ riportata nell'allegato dell'ATT.

1.3 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario nonché con le strategie del Consiglio federale

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 24 gennaio 2024¹⁰ sul programma di legislatura 2023–2027 né nel decreto federale del 6 giugno 2024¹¹ sul programma di legislatura 2023–2027.

L'emanazione dell'OSICC è tuttavia opportuna, in quanto nell'ambito del pacchetto normativo «Via sicura. Maggiore sicurezza sulle strade» (10.092) il Consiglio federale era stato incaricato di implementare tre sistemi di informazione disciplinandone organizzazione e gestione. Le disposizioni sui sistemi SIAC (art. 89a–89h LCStr) e SIStr (art. 89i–89n LCStr) e sulle deleghe in merito sono entrate in vigore rispettivamente il 1° gennaio 2019 e il 1° gennaio 2013, contemporaneamente alla messa in funzione delle applicazioni corrispondenti. È ora giunto il momento di rendere operativo anche il SICC e mettere in vigore le relative disposizioni esecutive.

2 Punti essenziali del progetto

La normativa proposta

La nuova ordinanza disciplina organizzazione, gestione e utilizzo del SICC nonché le rilevazioni statistiche connesse. Le disposizioni sulla banca dati centrale (ETC) di cui agli articoli 47 e 48 OCCS possono quindi essere abrogate.

Inoltre, ai fini di un'armonizzazione con il diritto UE, le disposizioni relative all'obbligo di presentare rapporti alla Commissione europea e all'ITF nell'ambito di accordi internazionali sono trasferite dall'articolo 46 OCCS nell'OSICC.

3 Commento ai singoli articoli

Ingresso

L'OSICC si fonda sulle norme di delega di cui agli articoli 89o capoverso 4, 89r capoverso 3, 89t e 106 capoverso 1 LCStr. In considerazione del fatto che il SICC consente anche di verificare le prestazioni previste dalle convenzioni stipulate con i Cantoni per l'esecuzione dei controlli sul traffico pesante, esiste anche un nesso con le disposizioni dell'articolo 10 capoverso 1 della legge del 19 dicembre 1997¹² sul traffico pesante (LTTP) e dell'articolo 53a LCStr, che non sono tuttavia citati nell'ingresso in quanto non contengono nessuna delega specifica. In conformità agli articoli 5 capoverso 1 e 7 capoverso 1 della legge del 9 ottobre 1992¹³ sulla statistica federale (LStat), l'OSICC disciplina le rilevazioni statistiche necessarie e la partecipazione dei Cantoni. Le disposizioni dell'OSICC relative alla protezione dei dati si basano sulle norme di delega di

⁸ Direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE, GU L 342 del 27.9.2021, pag. 45.

⁹ Direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità, nella versione vincolante per la Svizzera secondo l'allegato 1 sezione 3 ATT (RS 0.740.72).

¹⁰ FF 2024 525

¹¹ FF 2024 1440

¹² RS 641.81

¹³ RS 431.01

cui agli articoli 8 capoverso 3 e 33 della legge federale del 25 settembre 2020¹⁴ sulla protezione dei dati (LPD), secondo cui il Consiglio federale deve emanare disposizioni sui requisiti minimi per la sicurezza dei dati e disciplinare procedure di controllo e responsabilità nel caso in cui un organo federale tratti dati personali congiuntamente ad altri organi federali o autorità cantonali. Dal 1° settembre 2023 il trattamento dei dati di persone giuridiche non rientra più nella LPD, ma è disciplinato dalla legge del 21 marzo 1997¹⁵ sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA). Per questo motivo nell'ingresso si rimanda all'articolo 57r LOGA, il cui capoverso 1 stabilisce che gli organi federali possono trattare dati concernenti persone giuridiche, compresi dati degni di particolare protezione, se lo esige l'adempimento di compiti definiti in una legge in senso formale. La pertinente disposizione giuridica formale per il trattamento dei dati di persone giuridiche si ricava dall'articolo 89q LCStr, che elenca i dati contenuti nel SICC, tra cui i dati di veicoli e soggetti interessati e quindi anche dei detentori, che sono spesso persone giuridiche.

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto

L'OSICC disciplina i punti secondo le disposizioni di delega di cui agli articoli 89o capoverso 4, 89r capoverso 3 e 89t LCStr.

Art. 2 Struttura e finalità del sistema d'informazione

Cpv. 1: in conformità all'articolo 89o capoverso 2 lettere a e b LCStr, il SICC è composto da un sistema di rilevazione e un sistema di valutazione. Il primo contiene dati personali, il secondo dati fattuali e dati pseudonimizzati e anonimizzati. Secondo l'articolo 5 lettera c numero 5 LPD, i dati personali acquisiti dalle autorità di controllo sono considerati particolarmente degni di protezione in quanto, insieme ai risultati dei controlli, rimandano al perseguimento penale e in parte al sanzionamento della persona controllata. La suddivisione dei sistemi permette di elaborare i dati sensibili separatamente da quelli statistici in un ambiente chiuso e quindi di garantire la sicurezza ai sensi dell'articolo 8 capoverso 1 LDP, il quale stabilisce l'obbligo di adottare provvedimenti tecnici (e organizzativi) adeguati per proteggere i dati in funzione del rischio.

Cpv. 2: il presente capoverso riguarda i fini del sistema di rilevazione elencati nelle lettere seguenti.

Lett. a: essendo usato per registrare e archiviare i dati sui controlli secondo l'OCCS, il sistema di rilevazione contiene i dati raccolti nell'ambito di un accertamento stradale o aziendale¹⁶. In questo contesto le autorità possono anche effettuare analisi operative interne delle attività di controllo nel loro ambito di competenza, ad esempio riguardo a numero o tipo di veicoli controllati e infrazioni o alla durata media degli interventi.

Lett. b: il sistema di rilevazione è uno strumento di supporto nell'esecuzione di procedimenti amministrativi e penali contro i conducenti, in quanto permette alle autorità competenti di registrare nel SICC irregolarità constatate e infrazioni.

¹⁴ RS 235.1

¹⁵ RS 172.010

¹⁶ Secondo gli art. 22 e 27 OCCS, i controlli in azienda rappresentano una sottocategoria dei controlli della circolazione stradale.

Lett. c: il sistema funge inoltre da banca dati di rendicontazione nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni che, secondo l'articolo 53a LCStr, mirano ad attuare le norme del diritto stradale e a conseguire gli obiettivi della legge del 19 dicembre 2008¹⁷ sul trasferimento del traffico (LTrasf). In base all'articolo 10 capoverso 3 LTTP, la Confederazione è tenuta a versare ai Cantoni contributi per il finanziamento dei controlli dei mezzi pesanti; i relativi importi sono calcolati in base a quanto definito, secondo l'articolo 99 capoverso 2 dell'ordinanza del 27 marzo 2024¹⁸ sul traffico pesante (OTTP), nelle convenzioni sulle prestazioni che il DATEC stipula con i Cantoni.

Lett. d: il sistema rappresenta infine una fonte per i dati anonimizzati o pseudonimizzati e fattuali contenuti nel sistema di valutazione.

Nella precedente banca dati ETC non era possibile trattare dati personali in quanto vietato dall'articolo 47 capoverso 3 OCCS, che ora viene abrogato e sostituito dal trattamento previsto dei dati personali anonimizzati o pseudonimizzati e fattuali nel sistema di valutazione SICC. L'obbligo di stilare rapporti e la compilazione di statistiche sono trasferiti nell'articolo 2 capoverso 4 come finalità del sistema di valutazione.

Cpv. 3: in relazione all'utilizzo della banca dati come prova dell'adempimento delle convenzioni sulle prestazioni ai sensi del capoverso 2 lettera c, non sono trattati dati personali.

Cpv. 4: il presente capoverso riguarda i fini del sistema di valutazione elencati nelle lettere seguenti.

Lett. a: la lettera a, relativa all'obbligo di stilare rapporti previsto dalla direttiva 2000/30/CE attualmente menzionata nell'ATT, sostituisce l'articolo 46 lettera a OCCS, oggetto di abrogazione.

Lett. b: la lettera b, relativa all'obbligo di stilare rapporti all'attenzione dell'ITF dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE), sostituisce gli articoli 46 lettera b e 47 capoverso 3 lettera b OCCS, oggetto di abrogazione.

Lett. c: la lettera c, relativa alla compilazione di statistiche sull'attività di controllo secondo l'OCCS, sostituisce l'articolo 47 capoverso 2 lettera a OCCS, oggetto di abrogazione.

Per consentire un'analisi approfondita dell'attività di controllo, i dati nel sistema di valutazione potranno essere esaminati sotto vari aspetti e collegati con altre fonti di dati e i risultati delle analisi potranno essere rappresentati mediante tabelle, grafici e cartine.

Lett. d: la lettera d si riferisce alla possibilità di valutare e analizzare l'attività di controllo ai sensi dell'articolo 89p lettera b numero 2 LCStr.

Lett. e: la lettera e si riferisce alla possibilità di elaborare valutazioni e analisi ai sensi dell'articolo 89p lettera b numero 3 LCStr.

Art. 3 Autorità coinvolte e competenze

¹⁷ RS 740.1

¹⁸ RS 641.811

Cpv. 1 e 2: secondo l'articolo 89o capoverso 2 LCStr, l'USTRA gestisce il SICC in collaborazione con i Cantoni. Il Consiglio federale si avvale inoltre dell'articolo 89o capoverso 4 LCStr per affidare questo compito anche all'UDSC, in considerazione della competenza attribuita a quest'ultimo dall'articolo 4 capoverso 1 OCCS per i controlli di polizia stradale presso i valichi doganali. Il sistema di valutazione è gestito esclusivamente dall'USTRA. Gli organi responsabili del SICC sono quindi l'USTRA, le autorità competenti in base al diritto cantonale (di norma le autorità di polizia e, nel caso di controlli aziendali, spesso anche gli ispettorati cantonali del lavoro) e l'UDSC nel settore del traffico transfrontaliero.

Cpv. 3: secondo l'articolo 33 LPD, il Consiglio federale deve disciplinare le procedure di controllo e la responsabilità in materia di protezione dei dati nei casi in cui un organo federale tratta dati personali congiuntamente ad altri organi federali o cantonali o a privati. Il capoverso 3 stabilisce quindi che l'USTRA mette a disposizione delle autorità coinvolte il sistema di rilevazione ed è responsabile del suo perfetto funzionamento e del suo perfezionamento.

Cpv. 4: l'USTRA è competente per le attività di rilascio, modifica, controllo e revoca delle autorizzazioni di accesso.

Art. 4 Regolamento per il trattamento dei dati

Poiché, secondo l'articolo 89t lettera a LCStr, il Consiglio federale deve disciplinare l'organizzazione e la gestione del SICC, si avvale della facoltà di cui all'articolo 106 capoverso 1 LCStr di delegare all'USTRA la definizione dei dettagli. L'USTRA emana pertanto un regolamento per stabilire in particolare l'organizzazione e il funzionamento del SICC e definire le interfacce tecniche e le procedure per il confronto dei dati. Il regolamento deve tra l'altro essere redatto, ai sensi dell'articolo 6 capoverso 1 dell'ordinanza del 31 agosto 2022¹⁹ sulla protezione dei dati (OPDa), quando dati personali degni di particolare protezione vengono trattati in un sistema automatizzato che contiene, ad esempio, anche le misure organizzative e tecniche adottate.

Sezione 2: Sistema di rilevazione

Art. 5 Contenuto

Il sistema di rilevazione conterrà i dati raccolti nell'ambito dei controlli di cui all'articolo 89q LCStr. Le rispettive categorie di dati sono riportate nell'allegato che potrà, se necessario, essere modificato dall'USTRA per reagire rapidamente a eventuali nuove esigenze o innovazioni tecniche (cfr. art. 23).

Lett. a–d: i dati di cui alle lettere a–d servono a identificare e plausibilizzare un controllo. Una panoramica degli attributi è riportata nell'allegato numeri 1–4.

Lett. e: la lettera e riguarda i dati dei vari settori di controllo elencati nell'allegato numero 5 e raccolti dalle autorità competenti nell'ambito dei controlli stradali in base alle disposizioni dell'OCCS in combinato disposto con le disposizioni dell'ordinanza del 13 novembre 1962²⁰ sulle norme della circolazione stradale (ONC).

Lett. f: la lettera f riguarda i dati raccolti in occasione di un controllo in azienda ai sensi dell'articolo 22 OCCS (tempi di lavoro, guida e riposo). In base all'articolo 20 capoverso

¹⁹ RS 235.11

²⁰ RS 741.11

2 OCCS, devono essere effettuati controlli per almeno il 3 per cento dei giorni lavorativi dei conducenti soggetti all'ordinanza del 19 giugno 1995²¹ per gli autisti (OLR 1), dei quali almeno il 30 per cento nel quadro di controlli stradali e almeno il 50 per cento nel quadro di controlli nell'azienda. Tale obbligo deriva dall'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE²² ripresa nell'ATT. Secondo l'articolo 3 della direttiva, la Svizzera deve stilare ogni due anni rapporti destinati alla Commissione europea sui dati statistici raccolti. Gli attributi figurano nell'allegato numero 6. In relazione ai controlli aziendali di merci pericolose di cui all'articolo 27 OCCS, non sussiste ancora alcun obbligo di redigere rapporti, motivo per cui questi dati non devono essere registrati nel SICC.

Lett. g: i verbali d'interrogatorio e i rapporti di denuncia potranno essere registrati nel SICC.

Art. 6 Registrazione o trasmissione dei dati

Cpv. 1: per determinati controlli le autorità competenti saranno tenute a registrare i dati raccolti di cui all'allegato numeri 1–6 nel sistema di rilevazione o a trasmetterli a quest'ultimo.

Secondo l'OCCS, rientrano tra i controlli della circolazione stradale anche le ispezioni aziendali ai sensi degli articoli 22 (periodi di lavoro, guida e riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore) e 27 OCCS (merci pericolose). Per ottemperare agli obblighi di stilare rapporti e statistiche, dovranno tuttavia essere registrati nel SICC solo i dati sui controlli relativi a tempi di lavoro, guida e riposo.

Il SICC è destinato da un lato alle autorità competenti per svolgere le attività di controllo e dall'altro all'adempimento degli obblighi nazionali e internazionali di reporting e per effettuare analisi statistiche. Sebbene per definizione il sistema d'informazione riguardi sostanzialmente tutti i controlli della circolazione stradale, le autorità competenti saranno tenute a registrare o trasmettere solo i dati effettivamente necessari per gli scopi menzionati, ossia solo i dati di cui all'allegato numeri 1–6, qualora sia soddisfatta almeno una delle seguenti condizioni:

Lett. a: controlli di conducenti che sottostanno all'OLR 1.

Lett. b: controlli di **autoveicoli** e relativi rimorchi **con immatricolazione commerciale** (targa bianca). L'immatricolazione commerciale è definita giuridicamente in modo tale da differenziarsi da quella dei veicoli agricoli e forestali di cui all'articolo 86 ONC²³. Anche i carri a motore e i trattori con una velocità massima rispettivamente di 30 e 40 km/h possono essere immatricolati a scopo commerciale; tuttavia, per questi mezzi è riscossa una tassa sul traffico pesante forfettaria e non è richiesto il tachigrafo. I numeri 1–3 specificano le caratteristiche e i criteri di classificazione applicabili in Svizzera per i veicoli e le combinazioni di veicoli interessati.

N. 1: controlli di autoveicoli pesanti e combinazioni di veicoli composte da autoveicoli pesanti. Il termine «autoveicolo pesante» non va inteso come tipo di veicolo, come nel caso di alcuni mezzi senza uno scopo univoco, ma si riferisce al peso totale autorizzato

²¹ RS 822.221

²² Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio, nella versione vincolante per la Svizzera secondo l'allegato 1 sezione 2 ATT (RS 0.740.72).

²³ RS 741.11

secondo l'articolo 10 capoverso 2 dell'ordinanza del 19 giugno 1995²⁴ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV). Rientrano in questa categoria, ad esempio, trattori a sella pesanti, autocarri, autoveicoli da lavoro, camper, autobus, trattori e veicoli con interno adibito a locale (art. 11 e 13 OETV), con e senza rimorchio, oltre a tutti i trasporti commerciali con targa bianca.

In seguito a una revisione parziale dell'OETV nell'ambito della quale sono stati adeguati i criteri di classificazione per gli autoveicoli da lavoro²⁵, anche questi mezzi possono trasportare cose entro certi limiti e, in alcuni casi, trainare rimorchi con veicoli destinati alla mobilità dell'operatore. Poiché a questi mezzi si applicano frequenze per la revisione periodica più lunghe rispetto agli autocarri (5-3-3-3 rispetto a 2-2-1-1 anni), i controlli tecnici su strada sono particolarmente importanti e dovranno essere registrati nel SICC.

N. 2: controlli di autoveicoli leggeri che trainano un rimorchio per il trasporto di cose con peso totale senza carico d'appoggio o carico della sella superiore a 750 kg e peso del convoglio ai sensi dell'articolo 7 capoverso 6 OETV di oltre 3,5 t, ossia autotreni costituiti da un rimorchio da trasporto di peso superiore a 750 kg (dalla categoria O₂, cfr. art. 21 cpv. 1 OETV) e il cui peso totale, comprendente veicolo trattore e rimorchio, supera le 3,5 t. I rimorchi fino a 0,75 t (categoria O₁) hanno una capacità di trasporto limitata e sono tecnicamente molto semplici (per lo più senza freno di servizio). Sono quindi di secondaria importanza per i trasporti commerciali e i controlli tecnici su strada. Poiché, secondo il sistema di omologazione UE, la classificazione dei rimorchi si basa solo sul carico per asse, non si prende in considerazione il carico d'appoggio o della sella trasferito al veicolo trattore (cfr. art. 21 cpv. 5 OETV). Non sarà pertanto necessario registrare i controlli di furgoni leggeri, pick-up ecc. fino a 2,5 t o SUV (veicoli fuoristrada) fino a un peso totale di 3,5 t se viene trainato solo un rimorchio leggero per il trasporto di cose (categoria O₁): questi veicoli, spesso utilizzati da artigiani e commercianti, ma anche da privati, hanno un carico utile troppo ridotto per effettuare servizi di trasporto e competere quindi con gli autocarri e i furgoni registrati di oltre 2,5 t.

N. 3: in caso di controllo di autoveicoli leggeri senza rimorchio non progettati principalmente per il trasporto di persone (art. 11 cpv. 1 e 3 OETV) e il cui peso totale secondo l'articolo 7 capoverso 4 OETV supera le 2,5 t, occorre effettuare una distinzione a seconda della destinazione d'uso del mezzo. I controlli di furgoni e veicoli con interno adibito a locale, come stand di vendita e simili, dovranno essere registrati a partire da un peso totale di 2,5 t, in modo da includere anche eventuali furgoni soggetti alle prescrizioni sui tempi di lavoro, guida e riposo nel traffico internazionale con l'UE. Non dovranno essere inseriti nel SICC gli accertamenti effettuati su veicoli per il trasporto di persone fino a 3,5 t, ad eccezione dei minibus (che rientrano nella lett. c).

I criteri di cui alla lettera b sono in linea con le convenzioni sulle prestazioni stipulate dalla Confederazione con i Cantoni nell'ambito dei controlli del traffico pesante.

Lett. c: controlli di **autoveicoli e combinazioni di veicoli per il trasporto di persone con più di nove posti a sedere**, compreso quello del conducente. Diversamente dalla lettera b, non è definita una velocità minima, per cui dovranno essere registrati anche i veicoli che raggiungono meno di 40 km/h (ad es. i trenini turistici).

²⁴ RS 741.41

²⁵ RU XXXX xx

Lett. d: controlli aziendali relativi ai periodi di lavoro, di guida e di riposo secondo l'articolo 22 OCCS, ma non quelli concernenti le merci pericolose secondo l'articolo 27 OCCS, in quanto non sussistono obblighi di reporting.

Nel caso di controlli su veicoli per il trasporto di cose sono registrati i dati relativi alla velocità solo se il veicolo trattore o la combinazione di veicoli hanno una velocità massima di oltre 40 km/h o se sono immatricolati per uso commerciale. Questa norma secondo la quale devono essere registrati solo i mezzi menzionati e non le automobili si applica anche al **trasporto di merci pericolose**. Nonostante l'articolo 2, lettera a, della direttiva (UE) 2022/1999²⁶ di cui all'allegato dell'ATT stabilisca che rientrano nel campo di applicazione delle disposizioni sulle merci pericolose tutti i veicoli con quattro ruote e una velocità massima per costruzione superiore a 25 km/h, il numero di veicoli a motore a quattro ruote con velocità massima compresa tra 25 e 40 km/h impiegati per il trasporto di merci pericolose è piuttosto ridotto. Pertanto, per motivi di proporzionalità e di coerenza, non è richiesta la registrazione nel SICC. Si ricorda che questo articolo stabilisce solo **i dati da inserire nel SICC e non prescrive quali veicoli devono essere controllati dalle autorità**.

Cpv. 2: è possibile inserire nel sistema di rilevazione verbali d'interrogatorio e rapporti di denuncia.

Cpv. 3: questa disposizione disciplina le procedure di controllo e la responsabilità ai sensi dell'articolo 33 LPD. Sono responsabili della qualità e della correttezza dei dati in primo luogo le autorità competenti per la loro registrazione. Se un'autorità constata dati errati o incompleti, dovrà provvedere immediatamente alla loro rettifica o integrazione.

Cpv. 4: l'inserimento e la trasmissione dei dati sono soggetti a scadenze al fine di consentire la redazione tempestiva dei rapporti e la pubblicazione della statistica sui controlli della circolazione stradale. Si basano sull'articolo 44 capoverso 1 lettere a–c ed e OCCS e sull'articolo 37 capoverso 1 lettera a dell'ordinanza dell'USTRA del 22 maggio 2008²⁷ concernente l'ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS-USTRA) che disciplina la forma delle notifiche e la relativa procedura ai sensi dell'articolo 44 capoverso 2 OCCS. È inoltre ripresa la deroga di cui all'articolo 37 capoverso 2 OCCS-USTRA relativa a eventuali termini di notifica differenti in virtù di una convenzione sulle prestazioni.

Le notifiche dei Cantoni all'USTRA di infrazioni alle prescrizioni sui periodi di lavoro, guida e riposo commesse da conducenti stranieri in Svizzera e delle sanzioni inflitte, di cui all'articolo 44 capoverso 1 lettera e OCCS, sono volte a soddisfare i requisiti di cui all'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006²⁸ ripreso nell'ATT, secondo il quale l'USTRA deve fornire regolarmente alla Commissione europea informazioni pertinenti (sotto forma di dati statistici) sull'interpretazione e l'applicazione nazionali del suddetto regolamento. Poiché le infrazioni riscontrate saranno registrate nel SICC, le notifiche dei Cantoni non sono più esplicitamente richieste.

²⁶ Direttiva (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 ottobre 2022, relativa a procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose, nella versione vincolante per la Svizzera secondo l'allegato 1 sezione 3 ATT (RS **0.740.72**).

²⁷ RS **741.013.1**

²⁸ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, nella versione vincolante per la Svizzera secondo l'allegato 1 sezione 3 ATT (RS **0.740.72**).

Anche l'obbligo di notificare le sanzioni per le infrazioni commesse da conducenti svizzeri in uno Stato membro dell'Unione europea di cui all'articolo 44 capoverso 1 lettera e OCCS può essere abrogato, essendo ora sancito dall'articolo 22 OSICC (*Notifiche all'USTRA*).

Cpv. 5: la rettifica e l'integrazione di dati d'intesa con l'USTRA sono intese a garantire statistiche e rapporti contenenti dati di base corretti e significativi.

Cpv. 6: è stabilito l'obbligo di rettifica e integrazione di dati nel sistema di rilevazione attraverso le interfacce e le procedure definite nel regolamento per il trattamento dei dati.

Art. 7 Collegamento con dati contenuti in altre fonti

Secondo l'articolo 89s lettera a LCStr, i dati provenienti da altri sistemi di informazione nell'ambito della circolazione stradale possono essere ripresi nel sistema di rilevazione o collegati ad esso per verificare e completare i set di dati. Le autorità saranno supportate nella registrazione dei dati dalla possibilità di collegare le informazioni dei sottosistemi SIAC Persone e SIAC Veicoli con il SICC e quindi di riprendere direttamente, ad esempio, il codice di identificazione personale PIN o i dati dei veicoli già presenti. Sarà inoltre possibile controllare lo stato della carta del conducente nel SIAC Persone. Ne beneficeranno la qualità dei dati e la durata delle procedure di controllo.

Art. 8 Trasferimento dei dati al sistema di valutazione

Uno degli scopi principali del SICC è quello di elaborare analisi significative sui controlli. A tal fine, i dati di cui all'allegato numeri 1–6 dovranno essere trasferiti dal sistema di rilevazione al sistema di valutazione, dotato di apposite funzioni. La pseudonimizzazione sarà effettuata tenendo conto delle linee guida sulle misure tecniche e organizzative per la protezione dei dati (TOM) dell'Incaricato federale della protezione dei dati e della trasparenza (IFPDT).

Art. 9 Autorizzazioni di accesso

Cpv. 1: i servizi dell'USTRA competenti per il SICC avranno accesso ai dati del sistema di rilevazione. Gli accessi al sistema e ai dati saranno registrati in conformità all'articolo 21 capoverso 4.

Cpv. 2: le autorità cantonali competenti avranno accesso ai dati da esse registrati o trasmessi tramite il loro sistema cantonale a monte, conformemente alle disposizioni dell'articolo 89r capoverso 1 lettera b LCStr.

Cpv. 3: nel quadro della sua competenza ai sensi dell'articolo 4 OCCS, l'UDSC avrà accesso ai dati da esso registrati o trasmessi nel sistema di rilevazione mediante il proprio sistema a monte.

Cpv. 4: dovranno essere comunicate all'USTRA tutte le persone autorizzate ad accedere.

Art. 10 Distruzione e archiviazione dei dati

Cpv. 1: i dati del sistema di rilevazione saranno conservati per cinque anni dalla data del controllo, dopodiché saranno contrassegnati come destinati alla distruzione, purché

abbiano soddisfatto la finalità del trattamento e non siano più necessari (in conformità all'art. 6 cpv. 4 LPD).

Cpv. 2: nell'ambito dell'obbligo di offerta di dati di cui all'articolo 38 capoverso 1 LPD e in combinato disposto con l'articolo 6 della legge del 26 giugno 1998²⁹ sull'archiviazione (LAr), i dati non più necessari e destinati alla distruzione saranno offerti all'Archivio federale per essere archiviati prima della distruzione.

Cpv. 3: l'USTRA distruggerà i dati dopo verifica del valore archivistico da parte dell'Archivio federale ed eventuale trasmissione a quest'ultimo.

Sezione 3: Sistema di valutazione

Art. 11 *Contenuto*

Il sistema di valutazione contiene i dati di cui all'allegato numeri 1–6 in forma pseudonimizzata o anonimizzata, ma non i verbali di interrogatorio e rapporti di polizia secondo l'allegato numero 7.

Art. 12 *Autorizzazioni di accesso*

Cpv. 1: i competenti servizi dell'USTRA avranno accesso ai dati del sistema di valutazione.

Cpv. 2 e 3: nel sistema di valutazione, le autorità responsabili secondo il diritto cantonale e l'UDSC avranno accesso ai dati da loro registrati.

Art. 13 *Valutazione*

Cpv. 1: l'USTRA potrà analizzare i dati del sistema di valutazione per i fini di cui all'articolo 2 capoverso 4.

Cpv. 2 e 3: le autorità cantonali, così come l'UDSC, potranno analizzare i dati a cui hanno accesso nell'ambito dei loro compiti legali, tra cui la redazione di statistiche operative e rapporti.

Art. 14 *Collegamento con dati contenuti in altre fonti*

Cpv. 1: ai fini dell'analisi e della valutazione di determinati fattori che influenzano la sicurezza stradale, i dati provenienti da altri sistemi informativi del settore stradale potranno essere trasferiti al sistema di valutazione o collegati ad esso.

Lett. a–d: a seconda dello scopo dell'analisi, tra quelli definiti all'articolo 2 capoverso 4, i dati dei controlli potranno essere collegati con i dati del SIAC, del Sistr e/o i dati sull'infrastruttura stradale e sul traffico, mentre rimane esclusa la possibilità di risalire a una persona fisica identificabile. Collegando selettivamente i dati dei controlli con dati anonimizzati provenienti da altre fonti, sarà possibile effettuare analisi più approfondite, ad esempio sull'influsso di precedenti provvedimenti amministrativi o della potenza dei veicoli sulla reiterazione di reati stradali. I risultati di queste analisi fungeranno da base per la politica sanzionatoria e il miglioramento della sicurezza stradale, in quanto permetteranno di rispondere con maggiore precisione alle domande del mondo politico e, ad esempio, di simulare l'impatto di una modifica sulla circolazione stradale in vista di

²⁹ RS 152.1

una revisione normativa. Sarà infatti possibile identificare nessi e acquisire conoscenze sulle cause e i retroscena delle infrazioni o individuare, mediante il collegamento con i dati anonimizzati del Sistr, importanti correlazioni tra i dati dei controlli stradali e quelli degli incidenti e adottare misure adeguate. In tal modo, il SICC fornirà un importante contributo per aumentare la sicurezza generale sulle strade svizzere.

Il risultato di tale collegamento si concretizzerà in una rappresentazione statistica che non consente di risalire a persone o veicoli specifici, né rivela il numero di identificazione personale (PIN SIAC Persone) o il numero di telaio o di matricola.

Cpv. 2: l'accesso e l'utilizzo dei dati sull'infrastruttura e sulla circolazione stradali sono disciplinati dalla legge del 5 ottobre 2007³⁰ sulla geoinformazione (LGI) e dall'ordinanza del 21 maggio 2008³¹ sulla geoinformazione (OGI) per quanto riguarda i geodati, e dalla legge federale dell'8 marzo 1960³² sulle strade nazionali (LSN) e dall'ordinanza del 7 novembre 2007³³ sulle strade nazionali (OSN) per quanto riguarda i dati tecnici relativi alle infrastrutture stradali nazionali. In tal modo sarà possibile effettuare analisi su base geografica, come la frequenza di infrazioni o di riversamenti del traffico su un particolare tratto stradale.

Cpv. 3: per il collegamento con i dati raccolti nell'ambito della legge sulla statistica federale si rimanda all'articolo 14a LStat.

Art. 15 Distruzione e archiviazione dei dati

Cpv. 1: poiché i dati pseudonimizzati possono teoricamente ancora essere collegati a una persona specifica e sono quindi dati personali, si applica, come per il sistema di rilevazione, il termine di distruzione di cinque anni.

Cpv. 2: non essendo soggetti a un termine di distruzione predefinito, i dati anonimizzati nel sistema di valutazione potranno essere utilizzati anche per serie storiche di dati.

Cpv. 3 e 4: nell'ambito dell'obbligo di offerta dei dati secondo l'articolo 6 LAr, i dati non più necessari e destinati alla distruzione saranno offerti all'Archivio federale per l'archiviazione. Quest'obbligo si applica anche ai dati anonimizzati e ai dati fattuali.

Sezione 4: Disposizioni comuni

Art. 16 Diritto di informazione e di rettifica

I Cantoni e l'UDSC saranno responsabili dei dati che raccolgono e/o trasmettono e dovranno garantire i diritti di rettifica e di informazione delle persone interessate ai sensi degli articoli 6 capoverso 5 e 25 LPD. Le informazioni dovranno essere fornite entro 30 giorni, per iscritto (anche per via elettronica) e gratuitamente, e potranno essere richieste in un formato elettronico comune ai sensi dell'articolo 28 LPD. In alcuni casi la fornitura di informazioni potrà essere rifiutata, limitata o differita, in particolare per i motivi di cui all'articolo 26 LPD.

Art. 17 Qualità e rettifica dei dati

³⁰ RS 510.62

³¹ RS 510.620

³² RS 725.11

³³ RS 725.111

Cpv. 1: le autorità coinvolte garantiranno la sicurezza delle informazioni e il trattamento legittimo dei dati per tutti i sistemi e le applicazioni a monte del SICC. Provvederanno al trattamento conforme dei dati raccolti, in particolare restringendo l'accesso ai soggetti necessari, adottando misure tecniche e organizzative e limitando la durata del trattamento allo stretto necessario.

Cpv. 2: in caso di constatazione di irregolarità, ad esempio nell'ambito della sicurezza delle informazioni nel SICC (ad es. perdita, falsificazione o divulgazione indesiderata), l'autorità dovrà immediatamente adottare misure tecniche e organizzative adeguate e informare l'USTRA dell'accaduto e dei provvedimenti adottati, come parte della sicurezza delle informazioni, il cui scopo è garantire riservatezza, disponibilità e integrità delle informazioni e stabilire le competenze.

Cpv. 3: l'USTRA si limiterà a controlli formali, verificando periodicamente completezza e plausibilità. Potrà apportare direttamente le integrazioni o correzioni necessarie nel SICC o affidare questo compito all'autorità che ha registrato i dati.

Art. 18 Statistica dei controlli della circolazione stradale

In base all'articolo 89o capoverso 1 LCStr, all'USTRA compete la compilazione della statistica dei controlli della circolazione stradale. In questo contesto l'Ufficio è responsabile dell'analisi dei dati raccolti in tutta la Svizzera, in quanto redige e pubblica la statistica annuale sui controlli del traffico pesante³⁴. Prima di pubblicarla, la mette a disposizione delle autorità cantonali e dell'UDSC.

Art. 19 Rapporti dell'USTRA

Let. a: gli obblighi di reporting ai sensi dell'articolo 46 OCCS, derivanti dall'allegato 1 sezioni 2 e 3 della versione vigente dell'ATT, sono inseriti nell'OSICC in virtù del contesto fattuale e abrogati nell'OCCS. Riguardano i rapporti sui controlli delle merci pericolose di cui all'articolo 9 della direttiva (UE) 2022/1999, dal 2025 biennali in virtù della decisione (UE) 2024/1254³⁵, i controlli OLR di cui all'articolo 3 della direttiva 2006/22/CE e all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 nonché i controlli tecnici su strada di cui all'articolo 6 della direttiva 2000/30/CE, che continua a fare fede per la Svizzera e prevede anch'essa una periodicità biennale.

Let. b: l'obbligo di redigere rapporti destinati all'ITF deriva dalle decisioni ministeriali. L'ultima decisione ministeriale, risalente al 1° maggio 2003, prevede la redazione ogni due anni di un rapporto sull'attuazione delle disposizioni dell'Accordo europeo del 1° luglio 1970³⁶ relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) o di regolamenti equivalenti.

Art. 20 Comunicazione dei dati

I dati contenuti nel sistema di rilevazione derivano dalle constatazioni effettuate dalla polizia durante i controlli stradali e sono successivamente utilizzati in denunce. Devono

³⁴ <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/traffico-pesante-e-trasporto-di-merci-pericolose/schwerverkehrskontrollen/statistica-traffico-pesante.html>.

³⁵ Decisione (UE) 2024/1254 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, che modifica le direttive 2009/12/CE, 2009/33/CE e (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/67/CE del Consiglio per quanto riguarda alcuni obblighi di comunicazione nei settori del trasporto aereo e su strada, nella versione vincolante per la Svizzera secondo l'allegato 1 sezione 3 ATT (RS 0.740.72).

³⁶ RS 0.822.725.22

pertanto essere classificati come dati personali potenzialmente degni di particolare protezione, la cui divulgazione richiede una base giuridica formale ai sensi dell'articolo 36 capoverso 1 LPD in combinato disposto con l'articolo 34 capoverso 2 lettera a LPD. Non essendovi una simile base negli articoli 89o–89r LCStr, saranno comunicati solo i dati anonimizzati e i dati fattuali, ossia quelli provenienti dal sistema di valutazione.

Cpv. 1 e 2: l'USTRA potrà comunicare i dati pertinenti, eventualmente sulla base di una convenzione sulle prestazioni e sulla protezione dei dati, in cui sono specificati in particolare lo scopo dell'utilizzo e il trattamento consentito e, facoltativamente, concessi i diritti di accesso al sistema di valutazione. A seconda dell'estensione della divulgazione, l'Ufficio potrà anche decidere di non stipulare alcuna convenzione.

La comunicazione dei dati avverrà principalmente tramite l'invio di set di dati grezzi o autorizzando un accesso protetto al sistema di valutazione, in cui potranno essere effettuate analisi statistiche entro determinati limiti.

Cpv. 3: i dati saranno resi noti solo dopo la pubblicazione, effettuata nella primavera dell'anno successivo.

Art. 21 Sicurezza delle informazioni

Cpv. 1: l'USTRA garantirà la sicurezza delle informazioni proteggendo il sistema da accessi non autorizzati, abusi, manipolazioni e perdite. In conformità con l'articolo 17 capoverso 3, effettuerà regolarmente verifiche di plausibilità, contribuendo così alla correttezza e alla qualità dei dati. L'attuazione dei provvedimenti tecnici e organizzativi è disciplinata dalle norme in materia di protezione dei dati, in particolare gli articoli 7 e 8 LPD e le disposizioni dell'OPDa.

Cpv. 2: gli enti autorizzati all'accesso dovranno garantire la protezione dei dati nel loro ambito di competenza adottando i necessari provvedimenti tecnici e organizzativi.

Cpv. 3: l'USTRA dovrà assicurarsi che attraverso la comunicazione dei dati anonimizzati non si possa risalire all'identità delle persone interessate.

Cpv. 4: data la sensibilità dei dati personali, le operazioni dovranno essere registrate per motivi di tracciabilità.

Art. 22 Notifiche all'USTRA

Let. a e b: il numero delle aziende e dei veicoli immatricolati nel Cantone i cui conducenti sono soggetti all'OLR 1 devono essere notificato all'USTRA per adempiere agli obblighi relativi alla densità dei controlli di cui all'articolo 20 capoverso 2 OCCS e in conformità alla direttiva 2006/22/CE³⁷ per quanto riguarda le verifiche dei periodi di lavoro, di guida e di riposo. Queste notifiche dei Cantoni all'USTRA, ovvero al SICC, sono necessarie per poter trasmettere all'UE il numero annuo effettivo delle imprese soggette all'OLR 1, in quanto nel SICC saranno registrate solo quelle controllate.

Let. c: la disposizione relativa alla notifica di sanzioni per infrazioni alle prescrizioni sui periodi di lavoro, di guida e di riposo commesse da conducenti svizzeri nell'Unione

³⁷ Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio, nella versione vincolante per la Svizzera secondo l'allegato 1 sezione 2 ATT (RS 0.740.72).

europea è ripresa dall'articolo 44 capoverso 1 lettera e OCCS, abrogato. Si vedano al riguardo i commenti all'articolo 6 capoverso 4.

Sezione 5: Disposizioni finali

Art. 23 *Adeguamento dell'allegato*

Le variabili del sistema di rilevazione di cui all'allegato OSICC potranno, se necessario, essere modificate dall'USTRA. Una tale modifica dell'allegato non richiederà pertanto una revisione ordinaria dell'ordinanza, ma potrà essere effettuata mediante procedura semplificata (in virtù dell'art. 106 cpv. 1 LCStr), in modo da poter rispondere più rapidamente a nuove esigenze.

Art. 24 *Modifica di un altro atto normativo*

L'articolo riguarda la modifica dell'ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (OCCS).

Art. 1 *Oggetto*

Le notifiche e le rilevazioni statistiche saranno disciplinate nell'OSICC, motivo per cui la disposizione è adeguata di conseguenza.

Art. 21 cpv. 2 *Controlli su strada*

L'elenco dei dati consultabili dalle autorità di controllo tramite la tecnologia di comunicazione DSRC è finora definito nell'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 165/2014³⁸ ripreso nell'ATT. Questo elenco, contenente inizialmente 11 voci e in seguito 12, non era stato redatto con precisione tecnica ed è stato pertanto aggiornato nel regolamento di esecuzione (UE) 2016/799³⁹ inserito nell'ATT, portandolo a 19 e infine a 25 elementi di dati. Per garantire la precisione desiderata per l'attività di controllo, l'elenco è adattato ai requisiti dettagliati di cui all'appendice 14, punto 5.4.5 del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 (tabella 14.3 Elementi di RtmData). Le indicazioni corrispondono alla versione modificata da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/980 secondo l'allegato 2 numero 114 OETV e contengono anche informazioni sui tempi di guida. Come previsto dalla normativa europea aggiornata, è aggiunta l'informazione in merito all'ultima geoposizione di cui il tachigrafo ha verificato l'autenticità (RTM20 o art. 21 cpv. 2 lett. t AP-OCCS).

Le condizioni insolite registrate dal tachigrafo non implicano necessariamente una violazione degli obblighi del conducente. Nelle lettere u–y sono pertanto aggiunte informazioni volte a indicare un eventuale superamento del tempo di guida secondo l'articolo 5 OLR 1 al momento della consultazione (RTM21–RTM25). Queste informazioni completano il quadro relativo alla corretta registrazione dei tempi di lavoro, guida e riposo nel processo di preselezione per i controlli su strada.

³⁸ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014 relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1, modificato dal regolamento (UE) n. 2020/1054, GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1, fatta eccezione per l'articolo 7 sulla protezione dei dati.

³⁹ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799, del 18 marzo 2016 che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti, GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1, modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/980, GU L 134 del 22.5.2023, pag. 28.

Indicando il numero di targa nel set di dati trasferiti, non è esclusa la possibilità di identificare persone fisiche. La lettura può essere effettuata solo dalle autorità di controllo che dispongono delle necessarie chiavi di accesso memorizzate sulla carta di controllo. Quest'ultima viene rilasciata alle autorità cantonali responsabili dei controlli stradali o aziendali e all'UDSC (art. 13e OLR 1). Secondo la frase introduttiva, lo scopo del trattamento dei dati è limitato alla preselezione dei mezzi da controllare su strada. Non è consentito l'utilizzo dei dati per ulteriori analisi o profilazione. Gli obblighi di cui all'articolo 21 capoverso 3 OCCS in merito alla distruzione dei dati rimangono applicabili.

Art. 44 Notifiche all'USTRA

Poiché le disposizioni relative alle notifiche dei Cantoni all'USTRA sono trasferite nell'OSICC in virtù del contesto fattuale, l'articolo 44 OCCS che le contiene è abrogato.

Sezione 2: Rapporti dell'USTRA

Art. 46

Essendo i rapporti nei confronti della Commissione europea e dell'ITF inseriti nell'articolo 19 OSICC, la sezione 2 e l'articolo 46 OCCS sono abrogati.

Sezione 3: Trattamento dei dati

Art. 47 Banca dati centrale

Art. 48 Contenuto della banca dati

Le disposizioni di cui agli articoli 47 e 48 OCCS sono trasferite nell'OSICC, motivo per cui tali articoli sono abrogati insieme all'intera sezione 3, mentre rimane l'articolo 45 relativo alle notifiche all'UFT.

Art. 25 Entrata in vigore

L'entrata in vigore dell'OSICC dovrà coincidere con la messa in funzione del SICC. La data sarà quindi fissata non prima di aver analizzato i risultati della procedura di consultazione e coordinandola con l'avvio previsto del sistema.

Commenti alle modifiche dell'OCCS-USTRA

La disposizione dell'articolo 37 (Termine per le notifiche all'USTRA) sarà trasferita negli articoli 6 e 22 OSICC. Inoltre, gli allegati 4 e 5 e l'articolo 35 (rapporti di controllo) saranno aggiornati. L'articolo 38 (Forma delle notifiche all'Ufficio federale dei trasporti), invece, rimarrà invariato. Trattandosi di un'ordinanza dell'Ufficio, l'OCCS-USTRA sarà modificata dall'USTRA in una procedura separata.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

4.1.1 Ripercussioni finanziarie

Parallelamente all'emanazione dell'OSICC, l'USTRA svilupperà e attiverà l'applicazione tecnica nell'ambito del progetto informatico SICC. Poiché la banca dati ETC attualmente gestita dall'USTRA per la registrazione dei controlli della circolazione stradale contiene solo dati statistici e l'articolo 47 capoverso 2 OCCS vieta il trattamento

di dati personali al suo interno, al momento non possono essere soddisfatti i requisiti di cui agli articoli 89o–89f LCStr. In particolare, l'ETC non dispone della protezione dei dati richiesta da un sistema di registrazione contenente dati personali concreti. Per questo motivo, l'applicazione tecnica SICC non può essere implementata sulla base dell'attuale applicativo, ma deve essere sviluppata ex novo nell'ambito di un progetto informatico specifico.

I costi di sviluppo una tantum si aggirano attorno ai 9 milioni di franchi. Per la manutenzione e l'aggiornamento del nuovo sistema nonché la gestione dei dati si prevedono spese ricorrenti di circa 900 000 franchi all'anno e quindi circa 550 000 franchi in più rispetto alla banca dati ETC. Ciò è dovuto alle prestazioni maggiori del SICC, che permettono tra l'altro il trattamento di dati personali particolarmente sensibili e richiedono pertanto requisiti di sicurezza delle informazioni più elevati.

I costi di sviluppo e operativi saranno finanziati con le risorse disponibili dell'USTRA. Essendo il SICC utilizzato principalmente per registrare i controlli dei mezzi pesanti, si tratta di spese legate all'applicazione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. I costi di sviluppo saranno quindi finanziati attraverso un aumento una tantum della quota della tassa destinata all'esecuzione, consistente nell'attribuzione di fondi all'USTRA. I costi operativi ricorrenti, invece, saranno sostenuti attraverso il Finanziamento speciale per il traffico stradale.

L'UDSC registrerà i dati nel proprio sistema d'informazione, completamente rielaborato nel quadro del programma di trasformazione DaziT⁴⁰, per poi trasmetterli al SICC. Gli oneri per la registrazione dei dati da parte dell'UDSC saranno paragonabili a quelli attuali. L'attuazione tecnica dello scambio di dati comporterà tuttavia costi aggiuntivi non inclusi nel messaggio relativo al DaziT⁴¹.

4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Poiché il SICC sostituirà la banca dati ETC, non si prevedono effetti significativi sull'organico a lungo termine. I collaboratori finora responsabili dell'ETC si occuperanno del SICC. Solo durante la fase di sviluppo e introduzione del sistema è ipotizzabile un aumento del volume di richieste e feedback, che dovrebbero ritornare al livello precedente una volta superata tale fase. Tuttavia, formando per tempo le persone responsabili della registrazione dei dati nel SICC, in particolare i superuser che potranno diffondere le nozioni acquisite, si potrà ridurre al minimo il lavoro aggiuntivo richiesto nella fase introduttiva e le attività potranno essere svolte senza aumenti dell'organico.

Durante l'introduzione del SICC è probabile che anche l'UDSC abbia bisogno di più personale tenuto conto dei corsi di formazione.

4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

A livello cantonale, la nuova ordinanza e il SICC hanno un impatto soprattutto sull'esecuzione.

L'inserimento di dati specifici relativi a persone, veicoli e aziende comporta un valore aggiunto per i Cantoni rispetto alla precedente applicazione ETC. Attraverso l'immissione dei dati direttamente nel sistema di rilevazione o il collegamento mediante interfaccia con i dati contenuti nel SIAC non sarà più necessario un inserimento doppio dei

⁴⁰ <https://www.bazg.admin.ch/bazg/it/home/temi/dazit.html>

⁴¹ Messaggio del 15 febbraio 2017 concernente il finanziamento della modernizzazione e digitalizzazione dell'Amministrazione federale delle dogane (Programma DaziT), FF 2017 1473.

dati, da cui deriveranno un significativo miglioramento della qualità, in particolare in termini di completezza dei set di dati, e una maggiore efficienza a livello di registrazione e gestione dei dati.

L'utilizzo dell'applicazione tecnica sarà gratuito. I dati dei controlli potranno essere registrati a schermo utilizzando un'applicazione web senza costi aggiuntivi. A seconda che gli organi esecutivi vogliano utilizzare direttamente il sistema di rilevazione per svolgere i loro compiti o che venga predisposta un'interfaccia tra il loro software e il SICC, sarà necessario apportare modifiche ai sistemi informativi interessati. Con l'introduzione del SICC i Cantoni avranno inizialmente maggiori esigenze formative, che potranno essere soddisfatte mediante workshop ed eventi introduttivi. L'USTRA fornirà assistenza tecnica alle autorità esecutive nell'inserimento e utilizzo della nuova applicazione.

Oltre ai vantaggi offerti dal nuovo sistema di rilevazione in relazione ai dati personali in esso contenuti, i Cantoni potranno beneficiare dell'uso gratuito degli strumenti di valutazione per realizzare statistiche e analisi risparmiando tempo e risorse.

Con la predisposizione di interfacce, soprattutto nei Centri di controllo del traffico pesante (CCTP), il processo di immissione sarà per quanto possibile automatizzato. Nonostante questo richieda l'adattamento delle applicazioni tecniche utilizzate dai Cantoni, si avrà una diminuzione dei costi per la registrazione manuale dei dati. Per i controlli della circolazione stradale che non sono già inseriti su dispositivo mobile o tramite interfaccia, l'immissione nel SICC non dovrebbe aumentare il carico di lavoro.

Infine, il SICC semplificherà i conteggi delle prestazioni nell'ambito delle apposite convenzioni tra la Confederazione e i Cantoni per la gestione dei CCTP e l'intensificazione dei controlli dei mezzi pesanti su strada e in azienda. Il sistema garantirà una migliore plausibilizzazione e una maggiore trasparenza delle ore di lavoro produttive effettuate e contribuirà a una contabilizzazione adeguata delle prestazioni e una distribuzione ottimale dei fondi federali stanziati per suddetta intensificazione.

A causa del finanziamento dei costi d'investimento del SICC (9 milioni di fr.) attraverso la tassa sul traffico pesante, i Cantoni sosterranno un terzo delle spese (cfr. art. 19 cpv. 1 LTTP).

4.3 Ripercussioni sull'economia, sulla società e sull'ambiente

Il miglioramento della qualità dei controlli associato al nuovo SICC avrà un effetto positivo sulla sicurezza dei veicoli, sull'osservanza dell'OLR 1 e sulla sicurezza stradale in generale. Contribuirà a garantire il rispetto sistematico delle prescrizioni vigenti e la conformità del maggior numero possibile di veicoli commerciali, in particolare pesanti, alle norme pertinenti. L'elevata qualità e la completezza dei dati nel SICC faciliteranno il riconoscimento e l'eliminazione dei principali aspetti pericolosi, ad esempio in termini di sicurezza dei veicoli, riducendo i rischi connessi ai mezzi pesanti e aumentando in generale la sicurezza sulle strade svizzere. Inoltre, migliorerà anche la verifica della conformità dei veicoli alle norme sulle emissioni, con un impatto positivo sull'ambiente.

Le funzioni di analisi e collegamento del sistema di valutazione consentiranno all'USTRA e alle altre autorità di acquisire nuove e complesse conoscenze sui principali pericoli causati da persone e veicoli e sul rapporto tra mezzi pesanti, tratti a rischio incidente, infrastrutture stradali e viabilità. Queste analisi sono un importante punto di partenza per la scelta di misure idonee a migliorare la sicurezza stradale e costituiscono quindi un elemento essenziale della politica in materia.

La presente revisione non comporterà costi aggiuntivi per i trasportatori svizzeri. Il SICC può tuttavia migliorare la qualità e la comparabilità dei controlli. La maggiore tracciabilità dei dati nel sistema di rilevazione consentirà di effettuare controlli cantonali più mirati presso le aziende di trasporto i cui veicoli o conducenti già in passato sono risultati non in regola, incrementandone la qualità senza ricorrere a un'ulteriore intensificazione. In tal modo aumenterà anche il livello di sicurezza stradale e operativa dei veicoli commerciali sulle strade svizzere, con un impatto positivo sul settore dei trasporti su gomma elvetici, in quanto le distorsioni della concorrenza causate da veicoli in cattivo stato di manutenzione potranno essere meglio contrastate.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

Il progetto riguarda la LCStr e modifiche dell'OCCS. Secondo l'articolo 82 capoverso 1 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera (Cost.)⁴², l'emanazione di prescrizioni sulla circolazione stradale è in linea di principio di competenza della Confederazione.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

L'ATT mira a un'attuazione equivalente delle prescrizioni europee e svizzere nel settore dei trasporti terrestri. L'OSICC e l'applicazione tecnica SICC sono conformi al diritto UE applicabile in Svizzera in base all'ATT.

5.3 Delega di competenze legislative

Secondo l'articolo 164 capoverso 2 Cost., possono essere delegate competenze legislative mediante legge federale, ad esempio all'Esecutivo. Nella fattispecie, l'articolo 89f LCStr delega al Consiglio federale la regolamentazione dell'organizzazione e dell'attuazione del SICC. Poiché, in virtù dell'articolo 106 capoverso 1 LCStr, il Consiglio federale può autorizzare l'USTRA a disciplinare i dettagli, gli affida l'organizzazione e l'attuazione del SICC di cui all'articolo 89f LCStr, che si riflette nell'articolo 4 OSICC. La proposta di emanazione dell'OSICC e le conseguenti modifiche all'OCCS rientrano nei limiti stabiliti da questi articoli.

5.4 Protezione dei dati

In ragione dell'ampio trattamento di dati personali particolarmente degni di protezione e considerando che la LPD rivista è entrata in vigore il 1° settembre 2023, un esperto esterno ha effettuato al 31 marzo 2023 una valutazione d'impatto sulla protezione dei dati ai sensi dell'articolo 22 LPD.

Dalla valutazione è risultato che il trattamento dei dati nel SICC non presenta un rischio elevato di violazione dei diritti fondamentali delle persone interessate. In particolare, non è prevista la divulgazione di dati personali non anonimizzati, né vengono effettuate profilazioni. La protezione è inoltre garantita dalla registrazione e conservazione dei dati personali separatamente dai dati anonimizzati in due sistemi indipendenti.