



8 novembre 2023

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione

Prescrizioni per i veicoli – Revisione parziale di quattro ordinanze in materia di circolazione stradale

Consultazione svoltasi dal 29 giugno 2022 al 20 ottobre 2022

Numero documento: ASTRA-D-0CB13401/111



Premessa

Oltre all'introduzione della seconda versione del tachigrafo intelligente, la consultazione 2022/42 «Prescrizioni per i veicoli – Revisione parziale di quattro ordinanze in materia di circolazione stradale» riguardava diversi altri argomenti, fra cui l'allineamento alle prescrizioni internazionali relative ai veicoli più recenti, l'adeguamento della velocità massima di veicoli di lavoro dotati di freni adatti e i requisiti d'esame agevolati per i veicoli d'epoca modificati. A causa delle scadenze UE pubblicate solo dopo l'inizio della procedura di consultazione, si è dovuto introdurre anticipatamente il nuovo tachigrafo intelligente UE, per cui il pacchetto di revisione ha dovuto essere frazionato. Il presente rapporto riporta pertanto i pareri inerenti a tutte le modifiche del progetto tranne a quella che riguarda l'introduzione del nuovo tachigrafo (domanda 10 del questionario), che per motivi di urgenza è stata trattata in un rapporto separato.

L'intera documentazione relativa alla consultazione è disponibile sul sito del Consiglio federale all'indirizzo:

www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2022 > DATEC > Procedura di consultazione «Prescrizioni per i veicoli – Revisione parziale di quattro ordinanze in materia di circolazione stradale»; [link diretto: 2022/42](#)

Indice

1	Sintesi dei risultati	5
2	Oggetto della consultazione	6
3	Svolgimento della procedura di consultazione	7
4	Il progetto in dettaglio	8
4.1	Sistemi di assistenza alla guida obbligatori e requisiti di sicurezza più elevati	12
4.2	Registratore dati incidenti obbligatorio	14
4.3	Sicurezza degli autobus in caso di incendio e ribaltamento	16
4.4	Prescrizioni tecniche per i sistemi di automazione dei veicoli	18
4.5	Rimorchi con dispositivo di propulsione	19
4.6	Etichetta di avvertenza per pneumatici invernali	22
4.7	Sistema di classificazione dei veicoli di lavoro	24
4.8	Trasporto di veicoli a motore per mezzo di autoveicoli di lavoro	28
4.9	Velocità massima di 40 km/h per autoveicoli di lavoro agricoli e forestali	29
4.10	Prescrizioni in materia di veicoli agricoli e forestali	31
4.11	Deroga all'obbligo di immatricolazione per carri di lavoro con velocità di 6 km/h	32
4.12	Sbalzo anteriore	34
4.13	Sostituzione di unità di propulsione sui veicoli d'epoca	35
4.14	Esame successivo eccezionale in caso di modifiche ai veicoli – sistema cantonale congiunto e liberalizzazione per cerchi compatibili	39
4.15	Potere di emanare disposizioni esecutive	45
5	Allegati	47
5.1	Partecipanti alla consultazione e relative abbreviazioni utilizzate	47
5.2	Elenco delle altre abbreviazioni	49
5.3	Modulo di risposta al questionario sottoposto per la consultazione	51

Elenco delle tabelle

Tabella 1 questionario)	Posizione di principio nei confronti del progetto (cfr. domanda 1 del 5	
Tabella 2	Riepilogo del numero di pareri ricevuti	7
Tabella 3	Pareri in merito alla domanda 1 del questionario	8
Tabella 4	Pareri in merito alla domanda 2 del questionario	12
Tabella 5	Pareri in merito alla domanda 3 del questionario	14
Tabella 5	Pareri in merito alla domanda 4 del questionario	16
Tabella 7	Pareri in merito alla domanda 5 del questionario	17
Tabella 8	Pareri in merito alla domanda 6 del questionario	18
Tabella 9	Pareri in merito alla domanda 7 del questionario	19
Tabella 10	Pareri in merito alla domanda 8 del questionario	20
Tabella 11	Pareri in merito alla domanda 9 del questionario	22
Tabella 12	Pareri in merito alla domanda 11 del questionario	24
Tabella 13	Pareri in merito alla domanda 12 del questionario	26
Tabella 14	Pareri in merito alla domanda 13 del questionario	28

Tabella 15	Pareri in merito alla domanda 14 del questionario	29
Tabella 16	Pareri in merito alla domanda 15 del questionario	31
Tabella 17	Pareri in merito alla domanda 16 del questionario	32
Tabella 18	Pareri in merito alla domanda 17 del questionario	34
Tabella 19	Pareri in merito alla domanda 18 del questionario	35
Tabella 20	Pareri in merito alla domanda 19 del questionario	37
Tabella 21	Pareri in merito alla domanda 20 del questionario	39
Tabella 22	Pareri in merito alla domanda 21 del questionario	41
Tabella 23	Pareri in merito alla domanda 22 del questionario	43
Tabella 24	Pareri in merito alla domanda 23 del questionario	45
Tabella 25	Pareri in merito alla domanda 24 del questionario	46

1 Sintesi dei risultati

Il sostegno o l'opposizione al progetto sono stati determinati sulla base della risposta alla corrispondente domanda del questionario. Alcuni dei partecipanti alla consultazione non hanno compilato il modulo di risposta predisposto e hanno trasmesso il proprio parere sotto forma di lettera. Per determinarne la posizione si è quindi tenuto conto, in tali casi, delle dichiarazioni contenute nella lettera di risposta.

Tutti i Cantoni sono sostanzialmente d'accordo con le modifiche proposte.

In totale, 40 fra associazioni, partiti rappresentati nell'Assemblea federale e organizzazioni appoggiano sostanzialmente il progetto di revisione, sei lo rifiutano e tre non hanno inviato un parere.

Si oppone invece al progetto la maggior parte dei privati cittadini, delle autofficine e dei rivenditori che hanno fatto pervenire un riscontro. Solo in due pareri si appoggia sostanzialmente il progetto.

N. B. Alcune delle autofficine e dei rivenditori che vedono il proprio modello aziendale particolarmente toccato dalla normativa proposta hanno inviato lo stesso parere dell'associazione cui appartengono anche a proprio nome. Per chiarezza, questi pareri sono stati raggruppati e indicati nel testo come «COO1» (40 pareri) e «COO2» (30 pareri), ove «COO» sta per «pareri coordinati». I nominativi dei singoli partecipanti sono riportati alle voci corrispondenti nell'elenco dei destinatari e delle relative abbreviazioni allegato al presente rapporto.

Tabella 1 Posizione di principio nei confronti del progetto (cfr. domanda 1 del questionario)

Partecipanti	Favorevoli	Contrari	Nessun parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	40	6	3
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	2	72	0

2 Oggetto della consultazione

Il presente progetto di revisione prevede una sostanziale armonizzazione delle prescrizioni svizzere in materia di requisiti tecnici dei veicoli con le più recenti evoluzioni normative europee. Si tratta principalmente di misure volte a migliorare la sicurezza della circolazione stradale.

Per quanto il parco veicoli svizzero sia composto principalmente da autoveicoli di trasporto e dai relativi rimorchi, anche i veicoli di lavoro ne rappresentano una quota rilevante. Tuttavia, a differenza di quanto avviene per i primi, per questi ultimi non esistono prescrizioni internazionali uniformi riguardo all'immatricolazione. I criteri di classificazione dei veicoli di lavoro (escavatori, mietitrebbiatrici, autogrù, piattaforme elevatrici mobili ecc.) previsti dalla normativa svizzera risalgono agli anni Sessanta e pertanto non comprendono i modelli moderni soprattutto nel settore delle costruzioni e agricolo, con conseguenti ambiguità e incertezze di comprensione. Vi è dunque necessità di adeguare le prescrizioni relative ai veicoli di lavoro agricoli e forestali.

La mozione Nantermod (18.3078 Autorizzare il rimorchio di autovetture con veicoli da lavoro) trasmessa dal Parlamento incaricava inoltre il Consiglio federale di modificare la normativa a livello di ordinanza al fine di autorizzare l'uso di autovetture come rimorchi di veicoli di lavoro (ad es. autocarri con gru, piattaforme semoventi ecc.). Anche questa richiesta è attuata con la presente proposta di revisione.

Attualmente i veicoli d'epoca su cui è installato un gruppo propulsore di periodo diverso devono essere conformi alle disposizioni più recenti in materia. Poiché l'onere economico risulta sproporzionato, si continuano a montare su queste macchine vecchi motori d'epoca, che presentano tuttavia un cattivo bilancio in fatto di emissioni di scarico. La proposta di revisione intende contribuire ad aggiornare l'attuale diritto svizzero anche in quest'ambito.

Il progetto posto in consultazione tiene infine conto della richiesta degli uffici cantonali della circolazione stradale di semplificare l'esecuzione dell'esame successivo dei cerchioni compatibili.

Le novità in parola riguardano l'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV, RS 741.41), e di riflesso anche l'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11), l'ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC; RS 741.51) e l'ordinanza del 20 novembre 1959 sull'assicurazione dei veicoli (OAV; RS 741.31).

3 Svolgimento della procedura di consultazione

Il 29 giugno 2022 il Consiglio federale ha avviato una procedura di consultazione sulla «Revisione parziale di quattro ordinanze in materia di circolazione stradale», conclusasi il 20 ottobre 2022.

Sono stati invitati a partecipare 178 destinatari, tra cui tutti i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le organizzazioni mantello nazionali dell'economia, nonché altre organizzazioni e cerchie interessate. Dai soggetti invitati sono pervenuti 67 riscontri, uno dei quali di esplicita rinuncia a esprimere un parere sul progetto globale. 82 fra privati cittadini e imprese hanno inoltre presentato un parere senza esservi stati espressamente invitati.

Tabella 2 Riepilogo del numero di pareri ricevuti

Categorie	Invitati	Pareri ricevuti
Cantoni	26	26
Partiti	11	2
Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	0
Organizzazioni mantello dell'economia	8	5
Altri destinatari	130	34
Ulteriori pareri pervenuti	0	82
Totale	178	149

Tutti i pareri sono consultabili al sito del Consiglio federale alla voce Consultazioni concluse 2022.

L'elenco dei partecipanti alla consultazione con le relative abbreviazioni utilizzate nel rapporto è riportato in allegato.

4 Il progetto in dettaglio

Sono riassunte qui di seguito le singole modifiche d'ordinanza così come elencate nel rapporto esplicativo, con i risultati relativi a ciascuna delle domande riportate nel questionario.

Testo domanda 1: Siete fundamentalmente d'accordo con la proposta di modifica dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) e dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC)?

Tabella 3 Pareri in merito alla domanda 1 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni e organizzazioni	40	6	3
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	2	72	0

Favorevoli:

Cantoni: Tutti i Cantoni appoggiano sostanzialmente la proposta di revisione.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, AGRO, OLRAG, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, upi, SPIA, BFH, ECOSW, INFRA, IGDHS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROV, PROM, PUSCH, USS, SLV, UCS, SVLT, SIK, PSS, TCS, TS, USC, VCS, LOHN, ASFP, VSBM, DTC, EFINS, FAKT, SUVA e ONEX.

Contrari:

Associazioni, partiti e organizzazioni: ATVSL, ECONS, UDC, SGV, EAIVT e VFAS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA, RTE, COO1 e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: CASU, NGF e RVS.

Osservazioni dei favorevoli:

- Il Cantone NE fa notare che, così come è formulato l'art. 4 cpv. 3 OAC, in riferimento ai veicoli di categoria G non sarà più possibile guidare veicoli agricoli con velocità fino a 40 km/h con un permesso G40. Bisognerà in ogni caso prevedere una disposizione transitoria.
- Il Cantone VD chiede di semplificare l'art. 4 cpv. 4 lett. b P-OETV poiché di difficile interpretazione.
- Il Cantone GR aggiunge che occorre integrare l'art. 27 cpv. 1^{bis} OETV: va adottata la larghezza di 2.25 m adeguando di conseguenza l'equipaggiamento degli pneumatici di manutenzione: specie con barre irroratrici larghe si migliorerebbe notevolmente la stabilità e la sicurezza dei mezzi sui pendii e si permetterebbe una coltivazione più rispettosa del suolo con un numero minore di passaggi. Va modificato analogamente anche l'art. 27 cpv. 1^{ter} OETV.
- Il Cantone GR fa inoltre presente che l'art. 38 cpv. 1^{bis} lett. c OETV andrebbe integrato in base alla scheda tecnica USTRA per la valutazione degli impianti di telegonfiaggio in ambito agroforestale, in modo da far chiarezza anche quanto all'esecuzione. In futuro questi sistemi diventeranno obbligatori per permettere una coltivazione rispettosa del suolo e in particolare per spargere i liquami più vicino al terreno.
- I Cantoni AG, AI, GR, JU, NW, OW, SH, TG, ZH, AR, LU, NE, UR, VD, VS, ZG nonché asa, ACVS, KAPOW, KSSD e UCS sottolineano che inserire nell'art. 45 cpv. 2 P-OETV un semplice rimando al regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 per quanto riguarda il montaggio delle targhe crea difficoltà alle autorità di polizia preposte all'esecuzione. L'altezza minima dovrebbe pertanto essere esplicitamente fissata a 10 cm dal suolo.
- I Cantoni AR, AI, GR, JU, LU nonché ACVS e asa chiedono che nel quadro dell'attuale revisione dell'ONC vengano elencati nell'art. 73 cpv. 2 lett. d ONC, invece che i soli «velocipedi», anche i «ciclomotori leggeri» o i «ciclomotori» in modo tale che anche questi possano essere trasportati sulla parte posteriore di un veicolo sporgendo più di 20 cm sui lati.
- Anche i Cantoni NW, SH, SZ, UR, VD e VS sono a favore di un adeguamento analogo, che consenta in futuro di trasportare su un portabici posteriore anche delle e-bike. Un'integrazione

in tal senso, aggiunge il Cantone LU, sarebbe di chiarimento non solo per le autorità di controllo, ma anche per i cittadini.

- Il Cantone VD chiede di adeguare l'art. 82 cpv. 1^{bis} P-OETV in modo tale da poter imporre anche in Svizzera, in analogia all'UE, l'obbligo di utilizzare sistemi di avviso acustico. Nel testo il verbo «potere» va dunque sostituito con «dovere».
- I Cantoni NE e VD propongono un adeguamento dell'art. 109 cpv. 1^{ter} P-OETV: l'eccezione per i veicoli con velocità massima per costruzione di 45 km/h deve valere anche per i veicoli fabbricati non conformemente alle norme UE o UNECE.
- I Cantoni AG, AR, AI, GR, JU, LU, NE, SH, SZ, TG, UR, VS e ZG nonché asa osservano che nell'art. 209 cpv. 5 OETV [si intendeva P-OETV] non è chiaro se nel caso di rimorchi muniti di pneumatici larghi vi sia l'obbligo di montare dei parafanghi e se questi, posteriormente, debbano coprire la parte superiore della ruota fino a 10 cm sopra il centro dell'asse. Chiedono pertanto o di inserire un chiarimento al riguardo nel rapporto esplicativo o di adeguare il testo della disposizione.
- Il Cantone LU propone inoltre di integrare nel progetto il carico utile minimo dei veicoli adibiti ad abitazione.
- È del parere che i requisiti relativi al carico utile dei veicoli adibiti ad abitazione dell'OETV vadano equiparati alle percentuali di carico utile previste nel diritto UE anche il Cantone ZG.
- Riguardo all'art. 104 cpv. 3 P-OETV, DTC fa notare che il regolamento (UE) 2019/2144 non fissa attualmente alcun requisito per i sistemi di protezione frontale. Ritiene peraltro poco comprensibili i riferimenti ai pesi delle diverse persone di cui all'all. 9 n. 25. Nell'art. 46 cpv. 2 P-OETV [si intendeva OETV] si deve inoltre poter rinunciare alla misurazione della potenza massima su 30 minuti nel caso di potenze di punta superiori. Propone infine di modificare l'art. 41 cpv. 5 P-OETV come segue: «Se per un veicolo trasformato non esiste una garanzia conformemente al capoverso 2, essa può essere fornita da chi ha effettuato la trasformazione se un organo di controllo riconosciuto dall'USTRA attesta la sicurezza di funzionamento e della circolazione stradale.»
- KSSD chiede di prendere in esame un programma che promuova l'equipaggiamento a posteriori con sistemi di monitoraggio dell'angolo cieco dei veicoli di grandi dimensioni immessi sul mercato prima del 2024.
- USS fa presente che secondo la mozione Dittli (20.4478 Pari trattamento in materia di durata di lavoro e riposo)¹ adottata dal Parlamento, il Consiglio federale è incaricato di introdurre le modifiche necessarie, in particolare a estendere le prescrizioni sugli orari di lavoro e di riposo ai conducenti professionali di veicoli con peso totale a partire da 2.5 t nel traffico merci internazionale, di pari passo con l'UE. C'è quindi da attendersi a tempo debito l'apertura di un'ulteriore procedura di consultazione sui relativi cambiamenti al diritto d'ordinanza.
- TS chiede che l'intera revisione proposta sia riesaminata approfonditamente alla luce dei punti sollevati dalla mozione Pfister (18.3898 Garantire l'applicazione della legge sui cartelli nel commercio di autoveicoli)². Fa inoltre presente che, sebbene la normativa proposta inciderà sull'attività dei rivenditori d'auto indipendenti specializzati in veicoli non destinati al mercato europeo, avrà presumibilmente solo un impatto molto limitato sui loro posti di lavoro.

Osservazioni dei contrari:

- ATVSL, ECONS, EAVT, SGV, VFAS e COO1 aggiungono che la revisione dell'OETV proposta va contro gli obiettivi della concorrenza in quanto, uno, inibisce la concorrenza a livello di economia di mercato e, due, isola il mercato svizzero. Occorre dunque una normativa che consenta di immatricolare in Svizzera anche i veicoli non fabbricati per il mercato europeo che soddisfano sostanzialmente i requisiti del regolamento (UE) 2019/2144. Chiedono pertanto di escludere i veicoli importati direttamente dagli obblighi di cui negli articoli del P-OETV seguenti:
 - art. 58 cpv. 8 P-OETV (ruote);
 - art. 59 cpv. 2 P-OETV (ruote di scorta);
 - art. 82 cpv. 1^{bis} P-OETV (sistema di avviso acustico);
 - art. 104a cpv. 1 e 2 P-OETV (requisiti in materia di protezione dei pedoni);
 - art. 104b cpv. 1 P-OETV (requisiti in materia di protezione degli occupanti);

¹ Consultabile su www.parlament.ch > Attività parlamentare > Curia Vista > Mozioni > 20.4478 Mozione | Pari trattamento in materia di durata di lavoro e riposo.

² Consultabile su www.parlament.ch > Attività parlamentare > Curia Vista > Mozioni > 18.3898 Mozione | Garantire l'applicazione della legge sui cartelli nel commercio di autoveicoli.

- art. 109 cpv. 1^{ter} P-OETV (sistema di arresto di emergenza).

Propongono inoltre di modificare l'art. 104a cpv. 3 P-OETV come segue: «... devono essere conformi al regolamento (UE) 2019/2144; sono applicabili agevolazioni nazionali per gli organi di controllo accreditati nell'UE.» Fanno pure due ulteriori proposte di modifica dell'OETV. Primo, chiedono di modificare l'art. 30 cpv. 1 lett. b OETV come segue: «un certificato di conformità in formato elettronico o cartaceo secondo l'articolo 37 del 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...]». Questo come soluzione transitoria fino all'attuazione dell'immatricolazione facilitata mediante e-CoC (Progetto-IVI 2026). Va inoltre modificato come segue l'art. 30 cpv. 2 lett. b OETV: «immatricolati all'estero da non più di anno, se il chilometraggio non è superiore a 6000 km o le ore di servizio non sono più di 150». Questa precisazione è necessaria perché l'attuale restrizione del chilometraggio (2000 km) limita dal punto di vista economico l'importazione auspicata, mentre una sua estensione consentirebbe agli importatori di immatricolare più veicoli da soli e sgraverebbe i servizi della circolazione stradale.

- RTE propone un allineamento alla legislazione UE riguardo alle velocità massime dei trattori. L'art. 5 cpv. 1 lett. b ONC prevede per i trattori industriali una velocità massima di 60 km/h. L'art. 12 cpv. 5 lett. b OETV distingue invece i trattori in base a una velocità massima di 40 km/h. Il regolamento (UE) n. 167/2013 distingue a sua volta tra velocità massima per costruzione fino o superiore ai 40 km/h. Con una limitazione a 60 km/h si creerebbero di conseguenza degli ostacoli al commercio che escluderebbero l'uso di trattori per impieghi speciali, per esempio sulle autostrade.
- SIK chiede che nell'art. 103 cpv. 7 P-OETV, esattamente come nell'art. 103 cpv. 5 P-OETV, oltre ai veicoli con una velocità massima per costruzione di 45 km/h siano aggiunte alle eccezioni anche le «piccole serie prodotte in meno di 100 unità all'anno». Fa notare che i sistemi di assistenza alla retromarcia non devono necessariamente essere sistemi di monitoraggio dotati di avviso acustico poiché le diverse apparecchiature montate sul retro del veicolo potrebbero modificarne il campo di rilevamento. Al loro posto potrebbe risultare più funzionale, in taluni casi, anche una telecamera per la retromarcia a posizione flessibile. Suggerisce inoltre di mantenere, come nell'UE, l'eccezione all'obbligo di dotarsi di sistemi di assistenza per i veicoli fino a una velocità massima di 60 km/h.
- COO2 fanno presente che gli standard di sicurezza dei modelli di veicoli USA sono in genere più elevati che in altri Paesi o in Europa. A ridurre gli incidenti non sarebbero tanto i nuovi accorgimenti di sicurezza, come ad esempio i sistemi di telecamere per la retromarcia, quanto piuttosto la capacità di guida del conducente. La causa più frequente di incidente non sarebbe inoltre la sicurezza del veicolo bensì la distrazione del conducente dovuta alla manipolazione di smartphone, schermi tattili e altro. I costruttori USA offrono invece ancora interruttori convenzionali, di norma più facili da azionare. Un recepimento incondizionato della normativa UE sarebbe dunque sproporzionato e porterebbe a un isolamento del mercato svizzero. La normativa proposta comporterebbe inoltre una violazione della libertà economica e della proprietà individuale. Secondo l'art. 4 cpv. 2 LOTC, le prescrizioni tecniche devono essere elaborate in modo da essere compatibili con quelle dei principali partner commerciali della Svizzera. Vista la rapidità con cui cambiano i requisiti tecnici, non sarebbe comunque il caso di menzionare esplicitamente i dettagli nella legge o in un'ordinanza. Sono gli organi di controllo tecnico che dovrebbero al contrario decidere caso per caso se gli standard di sicurezza sono rispettati. Non è chiaro inoltre se la Svizzera possa definire anche tipi di veicoli prodotti in piccole serie (art. 41 e 42 regolamento (UE) 2018/858) e se l'attuale esenzione dell'esame del tipo svizzero corrisponda all'omologazione individuale UE (art. 44 e 45 regolamento (UE) 2018/858). La normativa proposta non prevede peraltro che le omologazioni individuali secondo l'art. 44 del regolamento (UE) 2018/898 [si intendeva il regolamento (UE) 2018/858] possano essere rilasciate anche per le conferme delle autorità di sicurezza americane o per altre procedure d'esame alternative, il che crea incertezza nell'interpretazione del diritto. Qualora venisse meno la richiesta esenzione dalle approvazioni del tipo, ci si dovrà attendere un enorme rincaro dei veicoli messi in circolazione con omologazioni individuali UE. Dal momento che la normativa proposta non parla né di piccole serie né di omologazione individuale, è difficile valutare le

ripercussioni che se ne avranno, specie per le piccole e medie imprese svizzere attive nel settore. La normativa proposta è peraltro in contraddizione con l'art. 12 cpv. 3 LCStr e quindi contraria alla legge. Il tenore dell'art. 220 P-OETV è troppo restrittivo; vi si dovrebbero almeno esplicitamente recepire i veicoli importati per uso proprio. Si chiede inoltre che, prima dell'attuazione della normativa proposta, vengano risolte in via legislativa questioni fondamentali come l'accesso e la memorizzazione dei dati registrati dal veicolo.

4.1 Sistemi di assistenza alla guida obbligatori e requisiti di sicurezza più elevati

Testo domanda 2: Siete d'accordo con l'obbligo generale di conformità con le disposizioni tecniche dell'UE relativamente ai sistemi di assistenza e alla protezione da attacchi informatici degli autoveicoli (art. 103 cpv. 5, 6 e 7 P-OETV)?

Tabella 4 Pareri in merito alla domanda 2 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	31	5	13
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	2	71	1

Favorevoli:

Cantoni: Tutti i Cantoni appoggiano sostanzialmente la proposta di revisione.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, upi, SPIA, IGDHS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROV, PUSCH, UCS, SVLT, SIK, PSS, TCS, USC, VCS, LOHN, ASFP, VSBM, DTC, EFINS, FAKT, SUVA e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e SPEZ.

Contrari:

Associazioni, partiti e organizzazioni: ATVSL, ECONS, SGV, EAVT e VFAS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA, COO1 e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, OLRAG, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROM, RVS, UDC, USS, SLV e TS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni AG, AI, AR, GR, LU, SH, SZ, TG, UR, VD, VS e ZG nonché asa fanno presente che nella pratica è impossibile per un servizio della circolazione stradale stabilire se un tipo di veicolo sia fabbricato in meno di 100 unità, il che rende anche difficile determinare se ad esso si applichi la normativa in deroga.
- Il Cantone TI chiede che sia il DATEC a definire come debba svolgersi praticamente la verifica.
- Secondo il Cantone BE, occorre circoscrivere più precisamente i criteri applicabili per stabilire le eccezioni, precisando in particolare se rientrano fra queste anche i veicoli che sono stati ad esempio trasformati/modificati da imprese di tuning (ad es. ABT, Brabus ecc.).
- Secondo il Cantone AR, i diversi sistemi di assistenza non devono compromettere la prontezza operativa dei veicoli adibiti alla manutenzione (in particolare al servizio invernale).
- Per il Cantone BL, manca una normativa che consenta alla polizia e alle autorità di perseguimento penale di leggere e valutare i dati memorizzati da un veicolo in caso di incidente della circolazione.
- Il Cantone LU e ACVS notano che non sono previste disposizioni transitorie, il che fa presumere che i veicoli conformi al diritto anteriore non debbano essere equipaggiati a posteriori. Acquistare veicoli conformi al nuovo diritto risulterà dunque più caro.
- I Cantoni LU, SZ e ZG chiedono che vengano adeguate o integrate le istruzioni del 27 febbraio 2014 sull'esonero dall'approvazione del tipo.
- Manca inoltre, secondo UPSA, una normativa in deroga per i veicoli prodotti su mercati al di fuori dell'UE. Limitando, per esempio a 100 unità, il numero di veicoli dello stesso modello importati annualmente si potrebbe lasciare aperta almeno una parziale possibilità di immatricolare dei veicoli da collezione in Svizzera anche in futuro. La quota di mercato dei veicoli da collezione importati a destinazione di mercati al di fuori dell'UE è molto bassa e non ha quindi un impatto rilevante sulla circolazione stradale.

Osservazioni dei contrari:

- ATVSL, ECONS, SGV, EAIVT, VFAS e COO1 chiedono di modificare il tenore dell' art. 103 cpv. 5 P-OETV come segue: «... Fanno eccezione i veicoli che non rientrano nel campo d'applicazione del regolamento UE menzionato che sono importati direttamente in Svizzera per uso proprio e i veicoli di un tipo di cui non vengono prodotte più di 100 unità all'anno.». Va pure modificato come segue l'art. 103 cpv. 7 P-OETV: «...Non rientrano nel campo d'applicazione del capoverso 6 i veicoli con una velocità massima per costruzione di 45 km/h nonché i veicoli importati direttamente in Svizzera per uso proprio.». Senza queste modifiche si creerebbero ostacoli commerciali che renderebbero più difficile l'accesso al mercato da parte di Stati al di fuori dell'UE. SGV fa inoltre presente che i sistemi di assistenza richiesti sono già presenti su molti veicoli non fabbricati per il mercato europeo. Occorre dunque disporre di maggiore spazio di manovra per poter immatricolare in Svizzera anche veicoli non fabbricati per il mercato UE, ma che ne soddisfano però i requisiti.
- UDC si oppone risolutamente all'obbligo di utilizzare sistemi di adattamento intelligente della velocità come pure alla predisposizione per l'allacciamento di eventuali «etilometri blocca-motore» in quanto ritiene che l'accento vada messo sulla responsabilità individuale dei conducenti. Insiste inoltre sulla necessità di tener conto della protezione dei dati dei conducenti nel contesto di crescente digitalizzazione dell'automobile.
- COO2 b fanno notare che nella pratica i sistemi di adattamento intelligente della velocità hanno notevoli difficoltà nel riconoscere i limiti di velocità in vigore, in particolare all'altezza di cantieri o in presenza di differenze regionali, con una conseguente riduzione della sicurezza stradale. Nel regolamento (UE) 2019/2144, in vigore dal 4 luglio 2022, è peraltro disciplinata la possibilità di disattivare questi sistemi: non si vede quindi perché prevedere qui una prescrizione imperativa, che pertanto è rifiutata. Lo stesso vale per i sistemi di avviso di disattenzione e stanchezza del conducente. Viene inoltre fatto notare che i sistemi di assistenza alla retromarcia non hanno alcun effetto in termini di miglioramento della sicurezza dei veicoli e questo senza contare che il divieto di retromarcia è stato in più già recepito a partire dal 1° gennaio 2016 nell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (art. 17 ONC). Una prescrizione generale sulla telecamera per la retromarcia non è dunque proporzionata. Quanto alla protezione contro gli attacchi cibernetici e agli aggiornamenti non autorizzati dei software, il timore dei partecipanti è che i costruttori non pubblichino né lascino verificare i dati dei sistemi agli esperti malgrado questi abbiano il diritto di consultarli per ragioni di concorrenza. Per motivi di sicurezza e dell'eccessivo rischio di distrazione non trovano neppure opportuno segnalare una forte frenata con luci dei freni a lampeggiamento rapido. In Europa nessun Paese prescrive peraltro l'installazione di un etilometro blocca-motore come misura contro la guida in stato di ebbrietà per cui è prematuro discutere di interfaccia per l'installazione di questi apparecchi. Questi apparecchi misurano solo l'abuso di alcol, ma non quello sempre più frequente di droghe. Impianti del genere potrebbero in più essere soggetti a manipolazioni, per cui si rifiuta una prescrizione imperativa al riguardo. Viene anche rifiutato l'obbligo di installare sistemi di rilevamento dell'angolo cieco. I partecipanti chiedono infine che i sistemi di assistenza al mantenimento di corsia e alla frenata d'emergenza possano essere disattivabili.

4.2 Registratore dati incidenti obbligatorio

Testo domanda 3: Siete d'accordo con l'obbligo generale di conformità con le disposizioni tecniche dell'UE relativamente ai registratori di dati di evento degli autoveicoli (art. 102a P-OETV)?

Tabella 5 Pareri in merito alla domanda 3 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	25	6	18
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	2	71	1

Favorevoli:

Cantoni: Tutti i Cantoni appoggiano sostanzialmente la proposta di revisione.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, upi, IGDHS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROV, PUSCH, UCS, SIK, PSS, TCS, VCS, ASFP, VSBM, DTC, FAKT, SUVA e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e SPEZ.

Contrari:

Associazioni, partiti e organizzazioni: ATVSL, ACS, ECONS, SGV, EAVT e VFAS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA, COO1 e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, OLRAG, SPIA, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROM, RVS, UDC, USS, SLV, SVLT, TS, USC, LOHN e EFINS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni AG, AI, AR, GR, LU, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS e ZG nonché asa fanno presente che nella pratica è impossibile per un servizio della circolazione stradale stabilire se un tipo di veicolo sia fabbricato in meno di 100 unità, il che rende anche difficile determinare se a questo si applichi la normativa in deroga.
- I Cantoni AI, BS, GR, NW, OW, TG e ZH nonché KAPOW, KSSD, ACVS e UCS ritengono inoltre che nell'art. 102a P-OETV vada chiaramente sancito che, in caso di reati e incidenti della circolazione, le autorità di perseguimento penale devono poter accedere autonomamente ai dati del registratore di dati di eventi e ai dati registrati dal sistema dei veicoli e che le pertinenti basi legali devono essere disciplinate a livello federale. Il Cantone UR reputa necessario l'accesso ai dati del registratore almeno in caso di incidenti con lesioni fisiche.
- I Cantoni BE e LU sono anch'essi del parere che si dovrebbero poter obbligatoriamente estrarre e analizzare i dati degli incidenti.
- Anche upi è favorevole al fatto che l'accesso delle autorità ai dati del sistema vada assicurato e che i dati siano messi a disposizione delle istituzioni di ricerca pertinenti per l'analisi dell'incidentalità.
- Secondo il Cantone LU, si dovrebbe precisare per quanto tempo i costruttori di veicoli debbano archiviare i dati del registratore di eventi e metterli, su richiesta, a disposizione delle autorità.
- Il Cantone NE chiede di introdurre una normativa in deroga per i veicoli non conformi ai regolamenti UE o UNECE o nell'ordinanza o in istruzioni dell'USTRA.
- Il Cantone SZ fa osservare che i camper fino a 3.5 t sono spesso coinvolti in incidenti gravi. Non capisce dunque perché non siano interessati dalla normativa anche i veicoli a motore leggeri. Il Cantone ZG chiede di verificare se non vadano ugualmente integrate nelle disposizioni gli autoveicoli leggeri.
- Il Cantone VD fa notare che i veicoli provenienti dagli USA non disporrebbero di un certificato di conformità europeo e che quindi, in base alla nuova disposizione, non potrebbero essere immatricolati poiché non disporrebbero di un registratore dei dati relativi a eventi. Dati i pochi

veicoli interessati (analogamente alle piccole serie), in questi casi un'eccezione non comporterebbe praticamente alcun pericolo per la sicurezza stradale.

- Secondo UPSA, ASMC e ASTAG, è improbabile che si riesca a creare in via d'ordinanza una base legale federale sufficiente per obbligare tutti i conducenti ad avere nel veicolo un registratore di dati. Nel quadro della revisione della LCStr attualmente all'esame del Parlamento, il Consiglio federale ha peraltro esplicitamente rinunciato all'utilizzo di apparecchi di registrazione dei dati per i recidivi. Alla luce di tale contesto, UPSA e ASMC propongono di riesaminare la questione delle basi legali necessarie, prendendo eventualmente in conto l'eventualità di optare per una formulazione potestativa («potere » invece di «dovere»).
- SIK osserva che sarebbe auspicabile oltre che pratico poter installare un registratore della distanza da percorrere e imporre l'obbligo di tachigrafo solo a partire da una velocità massima per costruzione di 45 km/h.

Osservazioni dei contrari:

- ATVSL, ECONS, SGV, EAIVT, VFAS e COO1 chiedono di modificare l'art. 102a cpv. 2 P-OETV come segue: «... e i veicoli di un tipo di cui non vengono prodotte più di 100 unità all'anno nonché o veicoli importati direttamente in Svizzera per uso proprio.». Senza queste modifiche si creerebbero ostacoli commerciali che renderebbero più difficile l'accesso al mercato da parte di Stati al di fuori dell'UE.
- ACS fa osservare che nel quadro degli adeguamenti di Via Sicura da parte del Consiglio federale si era esplicitamente rinunciato all'introduzione del registratore di dati sugli autoveicoli e respinge quindi la normativa proposta, non da ultimo per motivi di protezione dei dati.
- COO2 sono del parere che la formulazione imperativa sia eccessiva. Il recepimento del diritto UE (regolamenti (UE) 2019/2144 e 2018/858) lede inoltre la legge svizzera sulla protezione dei dati. Il registratore di dati non può pertanto essere disciplinato in via d'ordinanza e necessita invece di una base legale formale.

4.3 Sicurezza degli autobus in caso di incendio e ribaltamento

Testo domanda 4: Siete d'accordo con l'obbligo di conformità con il regolamento UNECE n. 66 relativamente alla struttura di protezione antiribaltamento degli autobus (art. 121 cpv. 5 P-OETV)?

Tabella 6 Pareri in merito alla domanda 4 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	26	0	23
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	41	31	2

Favorevoli:

Cantoni: Tutti i Cantoni appoggiano sostanzialmente la proposta di revisione.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, upi, ECONS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PUSCH, SGV, UCS, SIK, PSS, TCS, VCS, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, FAKT, SUVA e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: SPEZ e COO1.

Contrari:

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, OLRAG, ATVSL, ACS, SPIA, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, IGDHS, NGF, PROV, PROM, RVS, UDC, USS, SLV, SVLT, TS, USC, LOHN, ASFP e EFINS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- Il Cantone BE plaude esplicitamente agli sforzi di uniformazione fatti rispetto alle prescrizioni internazionali.

Osservazioni dei contrari:

- COO2 osservano che dai dati statistici non è possibile desumere se in Svizzera si verificano più incidenti o incidenti più gravi che in altri Paesi. Non si capisce dunque perché la Svizzera sia assoggettata a prescrizioni diverse in materia di fabbricazione. Nel caso di veicoli prodotti in poche unità, si applicano peraltro le normative in deroga secondo il diritto UE.

Testo domanda 5: Siete d'accordo con la proposta di basare le disposizioni di protezione antincendio per i materiali interni degli autobus sul regolamento UNECE n. 118 (art. 123 cpv. 5 P-OETV)?

Tabella 7 Pareri in merito alla domanda 5 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	24	0	25
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	41	31	2

Favorevoli:

Cantoni: Tutti i Cantoni appoggiano sostanzialmente la proposta di revisione.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, upi, ECONS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PUSCH, SGV, UCS, SIK, PSS, TCS, VCS, EAIVT, VFAS, FAKT, SUVA e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: SPEZ e COO1.

Contrari:

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, OLRAG, ATVSL, ACS, SPIA, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, IGDHS, NGF, PROV, PROM, RVS, UDC, USS, SLV, SVLT, TS, USC, LOHN, ASFP, VSBM, DTC e EFINS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- Il Cantone BE plaude esplicitamente agli sforzi di uniformazione fatti rispetto alle prescrizioni internazionali.

Osservazioni dei contrari:

- COO2 osservano che dai dati statistici non è possibile desumere se in Svizzera si verificano più incidenti o incidenti più gravi che in altri Paesi. Non si capisce dunque perché la Svizzera sia assoggettata a prescrizioni diverse in materia di fabbricazione. Nel caso di veicoli prodotti in poche unità, si applicano peraltro le normative in deroga secondo il diritto UE.

4.4 Prescrizioni tecniche per i sistemi di automazione dei veicoli

Testo domanda 6: Siete d'accordo con la proposta di introdurre in Svizzera, in concomitanza con l'UE, le disposizioni tecniche comunitarie per i sistemi di sostituzione del conducente nel controllo del veicolo (art. 103 cpv. 8 P-OETV)?

Tabella 8 Pareri in merito alla domanda 6 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	30	0	19
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	42	31	1

Favorevoli:

Cantoni: Tutti i Cantoni appoggiano sostanzialmente la proposta di revisione.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, upi, CASU, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROV, PUSCH, SGV, UCS, SIK, PSS, TCS, VCS, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, FAKT, SUVA e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC, SPEZ e COO1.

Contrari:

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, OLRAG, ATVSL, ACS, SPIA, BFH, ECOSW, INFRA, NGF, PROM, RVS, UDC, USS, SLV, SVLT, TS, USC, LOHN e EFINS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- Il Cantone BE plaude esplicitamente agli sforzi di uniformazione fatti rispetto alle prescrizioni internazionali.
- I Cantoni GR, NW, OW e ZH come pure ACVS, KAPOW, KSSD e UCS chiedono che per migliorare ulteriormente la sicurezza stradale venga anche preso in considerazione l'obbligo di equipaggiamento a posteriori con sistemi di rilevamento angolo cieco per i camion o che vengano eventualmente creati sistemi per incentivarne l'installazione volontaria.
- Il Cantone VD sottolinea che la guida automatizzata andrà presa in considerazione solo quando esisterà un'infrastruttura dedicata sufficientemente funzionante.
- DTC fa notare che i veicoli non omologati secondo le prescrizioni europee devono far prova di un livello di protezione equivalente dimostrato da un organo di esame riconosciuto dall'USTRA.
- Secondo SIK, è importante che continuino a rimanere esclusi dalla prescrizione i veicoli fino a 45 km/h (o a 60 km/h) e le piccole serie.
- Il Cantone ZG fa presente che tra veicoli e internazionali e nazionali non esiste alcuna differenza quanto a prescrizioni in materia di costruzione e di equipaggiamento.

Osservazioni dei contrari:

- COO2 osservano che dai dati statistici non è possibile desumere se in Svizzera si verificano più incidenti o incidenti più gravi che in altri Paesi. Non si capisce dunque perché la Svizzera sia assoggettata a prescrizioni diverse in materia di fabbricazione. Nel caso di veicoli prodotti in poche unità, si applicano peraltro le normative in deroga secondo il diritto UE.

4.5 Rimorchi con dispositivo di propulsione

Testo domanda 7: Siete d'accordo con la proposta di non escludere più dalla definizione generale dei rimorchi la presenza di una trazione (art. 19 cpv. 1 P-OETV)? Tenere conto della domanda successiva.

Tabella 9 Pareri in merito alla domanda 7 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	35	1	13
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	72	1	1

Favorevoli:

Cantoni: Tutti i Cantoni appoggiano sostanzialmente la proposta di revisione.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, upi, SPIA, BFH, CASU, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PUSCH, SGV, SLV, UCS, SVLT, SIK, PSS, TCS, USC, VCS, LOHN, ASFP, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, EFINS e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC, SPEZ, COO1 e COO2.

Contrari:

Associazioni, partiti e organizzazioni: FAKT.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ATVSL, ACS, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, RVS, UDC, USS, TS e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- Secondo il Cantone UR, la Svizzera dovrebbe recepire le direttive UE solo se queste possono essere adeguate in modo da permettere in futuro l'immatricolazione di rimorchi con un dispositivo di propulsione proprio, altrimenti gli spedizionieri esteri non potrebbero più impiegare i rimorchi in Svizzera.
- A upi sembra sensato, nell'interesse della sicurezza stradale, attendere gli sviluppi attualmente in corso nell'UE in fatto di dispositivi di propulsione per rimorchi.
- CASU chiede di modificare l'art. 19 cpv. 1 P-OETV come segue: «I «rimorchi» sono veicoli costruiti per essere trainati da altri veicoli, ai quali sono collegati in modo snodato mediante un idoneo dispositivo di agganciamento. Il veicolo trattore mantiene sempre il controllo sul rimorchio».
- DTC fa notare che il titolo del capitolo «Veicoli senza motore» in futuro non sarà più adeguato.

Osservazioni dei contrari:

- FAKT ritiene che questa pratica solleverà frequenti domande. Trova dunque che l'utilizzazione secondo la direttiva CE relativa all'omologazione dei trattori agricoli e forestali e dei loro rimorchi resti chiaramente disciplinata quale eccezione.

Testo domanda 8: Siete d'accordo che, per armonizzare le disposizioni e garantire il traffico transfrontaliero, la trazione dei rimorchi debba essere conforme ai requisiti tecnici della futura normativa UE (art. 189 cpv. 8 P-OETV e applicazione del vigente art. 36a cpv. 1 OETV)?

Tabella 10 Pareri in merito alla domanda 8 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	24	2	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	33	3	13
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	42	31	1

Favorevoli:

Cantoni: AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, AGRO, asa, UPSA, AUTOS, upi, SPIA, BFH, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PUSCH, SLV, UCS, SVLT, SIK, PSS, TCS, USC, VCS, LOHN, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, EFINS, FAKT e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC, SPEZ e COO1.

Contrari:

Cantoni: GR e LU.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ASTAG, CASU e SGV.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ATVSL, ACS, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, RVS, UDC, USS, TS e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- Il Cantone UR osserva che nell'art. 189 cpv. 8 OETV occorrerebbe integrare i criteri di conformità o le corrispondenti basi giuridiche UE in modo tale da permettere ai costruttori svizzeri di adempiere alle prescrizioni anche applicando l'OETV.
- ACVS si chiede se i rimorchi possano ricevere energia solo attraverso il veicolo trattore.
- Nel caso di applicazione di dispositivi di propulsione ausiliari su veicoli pluritraccia, UPSA ritiene che finché non saranno disponibili prescrizioni UE corrispondenti bisognerebbe consentire il rilascio di autorizzazioni o di omologazione eccezionali per l'utilizzazione nel traffico interno, in modo tale da non frenare lo sviluppo della produzione di veicoli in Svizzera.
- upi è favorevole, nell'interesse della sicurezza stradale, ad attendere la giurisprudenza UE relativa alle questioni tecniche prima di recepire il diritto europeo.

Osservazioni dei contrari:

- Il Cantone GR, ASTAG e SGV ritengono che non sia conciliabile con le finalità e gli obiettivi perseguiti in materia di protezione del clima privare il mercato di sviluppi innovativi in materia di tecnica automobilistica. In questo caso la Svizzera deve dunque abbandonare la prassi consolidata del recepimento sistematico del diritto UE ed elaborare una sua regolamentazione per il traffico interno, regolamentazione che in più potrebbe essere snella dal momento che un asse motore per rimorchi elettrificati non è fondamentalmente diverso da un asse motore per veicoli a motore per cui i requisiti tecnici di quest'ultimo potrebbero rifarsi al primo. Non esistono (ancora) inoltre normative armonizzate a livello europeo, per cui la Svizzera può emanare le proprie disposizioni in autonomia. Dato che in alcuni Cantoni sono stati già ammessi alla circolazione mediante autorizzazione in deroga dei rimorchi con dispositivi di propulsione, estendere la possibilità di autorizzazione a tutta la Svizzera sarebbe più che opportuno in quanto garantirebbe un'esecuzione uniforme ed eliminerebbe la disparità di trattamento fra concorrenti.

Chiedono pertanto che i rimorchi a propulsione elettrica siano ammessi a circolare nel traffico interno, in particolare come rimorchi per il trasporto di merci pesanti.

- Il Cantone LU si oppone alla proposta in quanto i rimorchi con dispositivi di propulsione propri sono spesso prodotti in piccole serie o in pezzi unici. Sopprimendo le prescrizioni nazionali si rischierebbe di obbligare i costruttori ad omologare questi rimorchi secondo l'approvazione generale europea con un onere finanziario enorme. I costruttori nazionali sarebbero in più discriminati sul mercato svizzero in quanto potrebbero liberamente circolare in Svizzera rimorchi immatricolati all'estero. Non è gli è inoltre chiaro se questi veicoli possano ricevere energia solo attraverso il veicolo trattore.
- Al fine di promuovere le innovazioni sviluppate da costruttori svizzeri, CASU propone di modificare l'art. 189 cpv. 8 P-OETV come segue: «I rimorchi possono disporre di un dispositivo di propulsione proprio a condizione che il veicolo trattore abbia sempre il controllo sul rimorchio.».
- COO2 ritengono che una normativa vincolante secondo cui un prodotto svizzero o destinato alla Svizzera debba essere immatricolato unicamente secondo il diritto europeo è assurda, sproporzionata e contraria alla Costituzione e alla legge. Ai veicoli prodotti in piccole quantità si dovrebbero applicare le normative in deroga conformi alle direttive o alle norme UE. Non si capisce inoltre come mai non vengano recepite le prescrizioni degli Stati Uniti nonostante questi siano uno dei principali partner della Svizzera.

4.6 Etichetta di avvertenza per pneumatici invernali

Testo domanda 9: Siete d'accordo che i commercianti di pneumatici non siano più tenuti a rilasciare un'etichetta di avvertenza per gli pneumatici invernali non adatti alla velocità massima del veicolo, nonostante per viaggi all'estero l'indicazione debba essere comunque presente (art. 59 cpv. 4 P-OETV)?

Tabella 11 Pareri in merito alla domanda 9 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	8	18	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	17	12	20
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	70	2	2

Favorevoli:

Cantoni: AG, AR, BL, FR, NE, VD, VS e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, ECONS, IGDHS, ASMC, MOTOS, ASTAG, SGV, SIK, TCS, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS e DTC.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: COO1 e COO2.

Contrari:

Cantoni: AI, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR e ZG.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, upi, SPIA, KAPOW, KSSD, RVS, UCS, PSS, FAKT, SUVA e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e SPEZ.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, OLRAG, ATVSL, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, PUSCH, UDC, USS, SLV, SVLT, TS, USC, VCS, LOHN e EFINS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni AG e AR tengono a far notare che, se non consegnata dai rivenditori di pneumatici, è difficile per i detentori procurarsi un'etichetta di avvertenza richiesta solo all'estero. Senza consegna dell'etichetta vi è inoltre da temere che venga meno l'occasione per i rivenditori di informare i detentori sulla limitata conformità degli pneumatici in caso di viaggi all'estero.
- UPSA, ASMC e ASTAG sono contrari all'obbligo di apporre un'etichetta di avvertenza sugli pneumatici invernali non adatti alla velocità massima del veicolo per i viaggi all'estero, invocando a giustificazione i principi di territorialità e di parità di trattamento. Propongono dunque di sopprimere l'obbligo di apposizione per i veicoli immatricolati in Svizzera indipendentemente dal fatto che circolino solo in Svizzera o anche all'estero.
- TCS fa osservare che c'è poca domanda di queste etichette in Svizzera benché numerosi conducenti viaggino con pneumatici invernali anche all'estero. Non è peraltro a conoscenza di casi in cui il conducente di un'auto privata con targhe svizzere sia stato multato all'estero o sia stato convocato presso un posto di polizia o da un esperto per lunghi accertamenti solamente perché non aveva con sé l'etichetta di avvertenza. In caso di bisogno sarebbe comunque possibile fornire ai consumatori una copia stampata di queste etichette oppure delle istruzioni su come stamparne una da soli.

Osservazioni dei contrari:

- I Cantoni BE, LU, NW, OW, SO, SG, TG e ZG come pure ACVS, KAPOW, KSSD e UCS ritengono che i rivenditori di pneumatici debbano continuare ad adempiere il proprio obbligo di informazione e che la responsabilità non debba ricadere sul consumatore finale. Il Cantone BE aggiunge che, essendo la maggior parte dei veicoli recenti di un display digitale, l'onere a carico dei rivenditori di pneumatici sarebbe comunque ridotto.

- I Cantoni AI, BL, GR, NW e OW nonché ACVS, KAPOW, KSSD e UCS fanno presente che con la nuova normativa proposta si creerebbe un'inutile discrepanza rispetto al diritto UE mentre, secondo il Cantone BL, la disposizione attualmente vigente è di più facile applicazione per l'utente.
- I Cantoni AI, JU, LU, SH, UR e ZG nonché asa aggiungono che, se non consegnata dai rivenditori di pneumatici, è difficile per i detentori procurarsi un'etichetta di avvertenza richiesta di fatto solo all'estero. Senza consegna dell'etichetta vi è inoltre da temere che venga meno l'occasione per i rivenditori di informare i detentori sulla limitata conformità degli pneumatici in caso di viaggi all'estero.
- Il Cantone ZG sottolinea che la tutela del consumatore deve rimanere garantita.
- Il Cantone GL osserva che i conducenti dovrebbero sapere se il veicolo è equipaggiato di pneumatici non adatti alla velocità massima tecnica. Resta inoltre aperta la questione della responsabilità in caso di incidenti causati da una velocità non compatibile con gli pneumatici montati.
- Il Cantone SZ ritiene che, nel quadro della consulenza al cliente, sia comunque opportuno continuare a fornire le etichette di avvertenza anche se non è più necessario apporle in Svizzera. I detentori dei veicoli non saprebbero altrimenti che l'obbligo di apporre l'etichetta all'estero si applica ancora e che gli pneumatici non sono adatti alla velocità massima per costruzione del veicolo.
- upi afferma che in Svizzera il limite di velocità di 120 km/h viene regolarmente superato e non è immaginabile che l'etichetta di avvertenza venga poi applicata a posteriori una volta che si circola nel traffico transfrontaliero. L'onere di apporla appare tutto sommato ragionevole per l'industria degli pneumatici.
- FAKT chiede che si continui a mantenere la velocità massima per costruzione per gli pneumatici sia estivi che invernali per evitare eventuali rischi in caso di viaggi in Paesi esteri confinanti.
- RVS ritiene eccessivo l'obbligo di apporre sui veicoli con pneumatici invernali non adatti alla velocità massima per costruzione un'avvertenza solo per i viaggi all'estero in quanto ciò violerebbe il principio di territorialità. Sarebbe inoltre poco praticabile poiché significherebbe dover consegnare una scritta o un adesivo ad ogni vendita di pneumatici invernali di cui al cpv. 3. In caso ad esempio di cessione del veicolo non sarebbe quindi sistematicamente garantito che il conducente sia informato al riguardo. La normativa creerebbe inoltre insicurezza giuridica data la presenza di normative straniere divergenti: applicando scritte e adesivi stranieri si avrebbe la falsa impressione di essere in regola allorché non lo si è. L'apposizione di tali scritte entro il campo visivo del conducente non favorisce oltretutto la sicurezza. Propone quindi di stralciare la prescrizione.
- SUVA fa notare che l'informazione al conducente del veicolo è indispensabile.
- PSS si oppone al progetto poiché ritiene che, in un'ottica di sicurezza stradale, l'etichetta di avvertenza andrebbe apposta anche nel traffico interno.

4.7 Sistema di classificazione dei veicoli di lavoro

Testo domanda 11: Siete d'accordo con i nuovi criteri di classificazione per autoveicoli e rimorchi di lavoro (art. 13 cpv. 1 e 2 P-OETV; art. 22 cpv. 1 e 2 P-OETV)?

Tabella 12 Pareri in merito alla domanda 11 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	24	2	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	31	5	13
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	41	31	2

Favorevoli:

Cantoni: AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, SPIA, BFH, CASU, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROM, UDC, SGV, UCS, SVLT, SIK, TCS, USC, LOHN, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, FAKT e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: SPEZ e COO1.

Contrari:

Cantoni: GE e LU.

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, PUSCH, SLV, PSS e VCS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ATVSL, ACS, upi, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, RVS, USS, TS, EFINS e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni AG, GR e ZH fanno notare che la nuova formulazione dei criteri di classificazione comporterà nuove questioni di delimitazione. Dello stesso parere i Cantoni AI, GR, NW, OW e SO, i quali aggiungono che c'è anche il timore che la nuova normativa crei un maggior onere per la autorità di immatricolazione spingendo quindi i detentori dei veicoli a cercare possibilità mirate per aggirarla allo scopo di ridurre i costi. Approvano queste osservazioni anche ACVS, KAPOW, KSSD e UCS.
- Il Cantone BL aggiunge che sarebbero sostanzialmente considerati autoveicoli o veicoli a motore di lavoro anche i veicoli d'intervento della protezione civile contrassegnati con segnali speciali e i veicoli del servizio antincendio.
- Il Cantone UR chiede che i criteri di classificazione siano formulati in maniera restrittiva. Le nuove disposizioni non devono in particolare servire ad aggirare la TTPCP o altre tasse.
- Il Cantone ZG ritiene che la regolamentazione delle deroghe a OLR, OTTP, OAut, divieto di circolare la domenica e la notte ecc. non dovrebbe avvenire attraverso la classificazione di autoveicoli di lavoro/autoveicoli di trasporto. Le eccezioni dovrebbero per contro essere disciplinate direttamente nelle relative ordinanze. La nuova normativa non fa altro che spostare su un altro piano la problematica della valutazione degli autoveicoli di lavoro.
- ASMC e ASTAG aggiungono che il limite di capacità di 4000 kg o del 25 % del peso totale ammesso non è sufficiente per molte macchine o altri veicoli di lavoro, compresi alcuni veicoli per il servizio invernale. Il limite del carico utile deve dunque essere fissato solo sulla base del peso totale ammesso. Va per contro abolita la limitazione percentuale (25 %), in quanto non corrispondente alle realtà tecniche.

Osservazioni dei contrari:

- Secondo il Cantone LU, le ripercussioni finanziarie delle nuove disposizioni sono largamente ignote. Molti dei rimorchi oggi muniti di targhe di controllo bianche sarebbero ora immatricolabili con targhe di controllo blu. Non sarebbero quindi più soggetti alla tassa sul traffico pesante e beneficerebbero di un tasso di imposizione generalmente ridotto per le tasse sul traffico cantonali. Poiché l'art. 13 cpv. 2 lett. c P-OETV si riferisce al profilo normale ai sensi dell'ordinanza sulle strade nazionali (RS 725.111), sarebbero ad esempio esclusi dal poter essere immatricolati come rimorchi di lavoro i veicoli per la salatura utilizzati al di fuori delle strade nazionali, cosa che va evitata modificando di conseguenza il testo dell'ordinanza.
- AGRO e SLV accolgono sostanzialmente con favore l'idea di riclassificare gli autoveicoli di lavoro, ma respingono il progetto poiché il limite di capacità di 4000 kg o 25 % del peso totale ammesso non è sufficiente per immatricolare ad esempio gli irroratori agricoli semoventi come autoveicoli di lavoro. Questa disparità di trattamento tra macchine di grandi e piccole dimensioni aventi la stessa finalità di impiego non è ben accetta. La limitazione del carico utile deve per contro dipendere dalla velocità del veicolo e la quota percentuale di carico utile essere allineata allo stato attuale della tecnica.
- PSS rifiuta il progetto poiché la nuova normativa farebbe sì che determinati veicoli siano soggetti a prescrizioni meno severe sui gas di scarico e i sistemi di sicurezza, cosa non in linea con una politica dei trasporti rispettosa dell'ambiente e del clima. È d'accordo con queste osservazioni anche VCS.
- COO2 osservano che, recependo il diritto UE, alcuni veicoli oggi ammessi (secondo l'art. 13 cpv. 2 OETV) non lo sarebbero più. Non si vede pertanto la ragione di rinunciare a meccanismi già ben collaudati. Il carico rimorchiabile massimo previsto di 2000 kg è inoltre troppo basso, specie ad esempio nel caso dei veicoli elettrici che presentano in genere un peso elevato per via della batteria.

Testo domanda 12: Siete d'accordo con la possibilità per i veicoli di lavoro di avere un carico utile o un peso rimorchiabile limitato per il trasporto di materiali risultanti dai lavori o necessari per effettuarli (art. 13 cpv. 1 lett. b e cpv. 2 P-OETV; art. 22 cpv. 1 lett. b e 2 lett. a e d P-OETV; art. 131 cpv. 1 P-OETV nonché art. 77 cpv. 1 P-ONC)?

Tabella 13 Pareri in merito alla domanda 12 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	22	4	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	30	0	18
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	41	31	2

Favorevoli:

Cantoni: AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, SPIA, BFH, CASU, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, SGV, SLV, UCS, SVLT, SIK, TCS, USC, LOHN, ASFP, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, FAKT e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: SPEZ e COO1.

Contrari:

Cantoni: GE, LU, SZ e ZG.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ATVSL, ACS, upi, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, PUSCH, RVS, UDC, USS, PSS, TS, VCS, EFINS e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni AG, AI, GR, JU, SH, TG, UR, VS e ZG auspicherebbero che le deroghe che consentono ad esempio di poter utilizzare senza ostacoli un escavatore aspirante non fossero disciplinate nell'OETV bensì sancite mediante adeguate eccezioni nell'OLR, OTTP, OAut o al divieto di circolazione di domenica e di notte. Così facendo non sarebbe necessario derogare continuamente al principio del divieto per i veicoli di lavoro di effettuare trasporti.
- I Cantoni AG, AI, GR, JU, SH, TG, VS e ZG come pure asa ritengono inoltre che la limitazione del carico al 25 % del peso totale e al massimo a 4000 kg non sia opportuna e appropriata in tutti i casi. Andrebbe ad ogni modo soppressa del tutto in particolare per gli irroratori agricoli: in base alle mutate condizioni quadro per la concessione di pagamenti diretti, si deve ora provare di disporre come minimo di una zona di riempimento e di lavaggio per ottenere delle prestazioni ecologiche. In concomitanza con l'entrata in vigore della modifica dell'OETV, dovranno inoltre essere formalmente abrogate le direttive del DFGP del 30 giugno 1964 inerenti a macchine da lavoro, rimorchi da lavoro e veicoli di trasporto con attrezzi da lavoro trasferendone gli elementi ancora necessari in una nuova direttiva. Se già oggi è sempre più difficile comunicare in modo credibile alla clientela i punti ancora applicabili della direttiva del 1964, lo diventerà ancora di più con l'ammorbidente del divieto di trasporto.
- I Cantoni AI, JU e UR come pure asa fanno notare che le delimitazioni nella definizione dei veicoli di lavoro dovrebbero essere ancora testate nella pratica.
- Secondo i Cantoni BE e SO occorrono ulteriori precisazioni riguardo alla portata e alla definizione dei diversi termini (ad es. attrezzi, macchinari per effettuare lavori).
- Anche il Cantone TI chiede di precisare meglio le definizioni per mezzo di esempi.
- Il Cantone BL approva il progetto: un'unica direttiva con un approccio uniforme fa chiarezza tanto per l'industria quanto per gli organi di controllo. Per i veicoli d'intervento della protezione civile contrassegnati con segnali speciali vale il carico rimorchiabile massimo indicato dal costruttore.

- Il Cantone UR approva esplicitamente l'adeguamento fatto in materia di carico passando dalla nozione di «spazio» a quella di «peso», poiché questo dà il vantaggio di poter constatare un'infrazione in modo inequivocabile. La modifica può tuttavia consentire di trasportare cose che non possono essere sufficientemente assicurate laddove non è propriamente disponibile uno spazio per caricarle.
- I Cantoni GR, NW, SO e OW nonché ACVS, KAPOW, KSSD e UCS temono che la nuova normativa possa indurre ad aggirare in particolare le prescrizioni in materia di equipaggiamento per risparmiare sui costi (TTPCP, protezione antiribaltamento, OLR).
- ACVS propone di integrare l'art. 77 cpv. 1 ultima frase P-ONC precisando che «quanto precede non si applica ai veicoli del servizio antincendio, della polizia e dei servizi sanitari».
- SPIA, SVLT, USC e LOHN chiedono che il carico utile riportato nell'art. 13 cpv. 2 P-OETV sia innalzato a massimo il 30 % del peso totale rispettivamente a 6000 kg in quanto i valori proposti di 25 % rispettivamente 4000 kg sono troppo bassi e non corrispondono alle macchine attualmente offerte.
- BFH fa notare che per alcuni dei veicoli semoventi utilizzati in agricoltura i limiti di 25 % rispettivamente 4000 kg proposti non corrispondono alla realtà pratica. Chiede pertanto che per i veicoli con velocità massima non oltre 45 km/h la quota di carico massimo ammessa sia determinata solamente sul peso totale, senza limitazioni in termini di cifre assolute.

Osservazioni dei contrari:

- I Cantoni LU e SZ rifiutano la proposta con le stesse motivazioni addotte dai Cantoni AG, AI, GR, JU, SH, TG, VS e ZG.
- Il Cantone LU chiede inoltre di integrare l'ultima frase dell'art. 77 cpv. 1 P-ONC precisando che «questa restrizione non si applica ai veicoli del servizio antincendio, della polizia, dei servizi sanitari e della protezione civile».
- Secondo COO2, non c'è ragione di rinunciare a meccanismi già ben collaudati. Si potrebbero per contro adottare le agevolazioni risultanti dal diritto UE.

4.8 Trasporto di veicoli a motore per mezzo di autoveicoli di lavoro

Testo domanda 13: Siete d'accordo con la possibilità per i veicoli di lavoro di trasportare un veicolo a motore per la mobilità dell'operatore (art. 13 cpv. 1 lett. b n. 2 P-OETV nonché art. 77 cpv. 1 P-ONC e art. 80 cpv. 1 lett. d P-ONC)?

Tabella 14 Pareri in merito alla domanda 13 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	25	1	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	29	0	20
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	41	31	2

Favorevoli:

Cantoni: AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, SPIA, CASU, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, UDC, SGV, UCS, SVLT, SIK, TCS, USC, LOHN, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, FAKT e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: SPEZ e COO1.

Contrari:

Cantoni: SZ.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, OLRAG, ATVSL, ACS, upi, BFH, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, PUSCH, RVS, USS, SLV, PSS, TS, VCS, EFINS e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni AG, AI, AR, FR, GR, JU, LU, OW, SH, TG, UR, VS e ZG fanno osservare che i pesi ammessi di 150 kg (trasporto di motoveicolo) e di 2000 kg (carico rimorchiabile) sono fissati su valori troppo bassi e non sarebbero sempre sufficienti in tutti i casi. L'osservazione trova concorde anche asa. Condividono questa opinione pure i Cantoni NE e VD i quali chiedono anche di aumentare il peso da 150 kg a 200 kg. Il Cantone VD aggiunge inoltre che per il carico d'appoggio si dovrebbe mantenere il peso previsto nell'art. 184 OETV, che corrisponde a 200 kg.
- Il Cantone BE aggiunge che nella maggior parte dei casi i veicoli in questione sarebbero veicoli eccezionali con lunghezza e peso eccedentari. La modifica proposta non contribuirebbe dunque a migliorare la sicurezza stradale.

Osservazioni dei contrari:

- Il Cantone SZ fa osservare che i 2000 kg di peso totale previsti per un rimorchio nell'art. 80 cpv. 1 P-ONC risulterebbero insufficienti nella maggior parte dei casi.
- Secondo COO2, la nuova definizione non deve escludere meccanismi già ben collaudati. Sono invece benvenute le agevolazioni risultanti dal diritto UE.

4.9 Velocità massima di 40 km/h per autoveicoli di lavoro agricoli e forestali

Testo domanda 14: Siete d'accordo con la possibilità per le macchine semoventi agricole e forestali di raggiungere i 40 km/h (art. 161 cpv. 7 P-OETV; art. 163 cpv. 1 e 2 P-OETV)?

Tabella 15 Pareri in merito alla domanda 14 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	15	11	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	26	4	19
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	71	1	2

Favorevoli:

Cantoni: AG, AR, BL, BS, BE, FR, GE, GL, JU, NE, SG, TI, TG, VD e VS.

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, asa, UPSA, AUTOS, upi, SPIA, BFH, ECONS, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROM, UDC, SGV, SLV, SVLT, SIK, TCS, USC, LOHN, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, FAKT e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: SPEZ, COO1 e COO2.

Contrari:

Cantoni: AI, GR, LU, NW, OW, SH, SZ, SO, UR, ZG e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, KAPOW, KSSD e UCS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ASTAG, ATVSL, ACS, CASU, ECOSW, INFRA, IGDHS, NGF, PROV, PUSCH, RVS, USS, PSS, TS, VCS, ASFP, EFINS e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni AR, FR, JU, TI e VS nonché asa aggiungono che l'aumento della velocità massima rende più difficile superare questi veicoli, perlopiù molto larghi, senza migliorare granché la sicurezza stradale.
- Il Cantone BE fa notare che la grandezza e le caratteristiche dinamiche di guida dei veicoli menzionati, unite all'innalzamento della velocità a 40 km/h, comporterebbero in singoli casi un certo rischio di incidente.
- I Cantoni JU e VS fanno presente che il risparmio di tempo dovuto all'aumento di 10 km/h della velocità massima per le macchine di lavoro agricole e forestali, utilizzate il più delle volte a livello regionale, è da considerarsi insignificante rispetto al loro utilizzo economico.
- AGRO e SLV osservano che gli adeguamenti proposti prevedono regolamentazioni divergenti rispetto al diritto UE per quanto concerne le classi dei freni e larghezza totale dei veicoli, divergenze che vanno evitate. Anche USC crede che occorra intraprendere degli sforzi per armonizzare le disposizioni svizzere sull'omologazione dei sistemi di frenatura con quelli dell'Unione europea.
- upi fa parimenti presente che le raccogliatrici conformi alla norma EN 17344 non presentano sistemi di frenatura con potenza identica a quella di trattori con velocità di 40 km/h, per cui senza una soluzione di compromesso si rischia di creare un ostacolo tecnico al commercio.
- Secondo BFH, SVLT e LOHN, bisogna imperativamente portare la misura di 2.55 m a 3 m, altrimenti praticamente nessuna raccogliatrice semovente potrebbe soddisfare le disposizioni. Anche VSBM fa notare che la normativa proposta a favore delle raccogliatrici deve applicarsi anche in caso di larghezze superiori a 3 m.
- SPEZ chiede che questa regola valga solo per i veicoli con dispositivo di guida sull'asse frontale. Per ragioni di sicurezza, la velocità massima prevista non deve essere consentita per i veicoli con dispositivo di guida posteriore.

Osservazioni dei contrari:

- Secondo i Cantoni AI, GR, NW, OW e ZH come pure ACVS, KAPOW, KSSD e UCS, per ragioni di sicurezza e alla luce delle dimensioni dei veicoli e della topografia della Svizzera, non si dovrebbe procedere a questa modifica se non in caso di estremo bisogno. Le dimensioni e le caratteristiche dinamiche di guida, unite a un innalzamento della velocità a 40 km/h, potrebbero in singoli casi comportare un rischio di incidente, tanto più se si considera che questi veicoli hanno requisiti minimi in materia di potenza di frenatura rispetto ad altri tipi di veicoli e non dispongono di un asse frenato.
- I Cantoni AI, LU, SH e ZG precisano inoltre che il risparmio di tempo dovuto all'aumento di 10 km/h della velocità massima per le macchine di lavoro agricole e forestali, utilizzate il più delle volte a livello regionale, è da considerarsi insignificante rispetto al loro utilizzo economico. La velocità massima superiore rende anzi più difficile superare questi veicoli, perlopiù molto larghi, senza migliorare granché la sicurezza stradale. Sempre per ragioni di sicurezza stradale va pure respinto l'innalzamento della velocità massima per i veicoli con dispositivo di guida posteriore.
- I Cantoni UR e SZ indicano che veicoli di questo tipo potrebbero presentare una larghezza di 3 m. Sono inoltre guidati da una posizione arretrata, il che comporta un potenziale di pericolo supplementare. Un aumento della velocità nuoce inoltre alla sicurezza e rende il sorpasso più difficile o perlomeno più pericoloso.
- Il Cantone SZ aggiunge che mantenere l'attuale velocità non avrebbe ripercussioni importanti poiché il numero delle macchine di lavoro interessate è trascurabile.
- Il Cantone SO fa notare che sebbene i veicoli appartenenti a questa nuova categoria costituiscano una piccola parte dell'intero parco veicoli, rappresentano un considerevole fattore di intralcio alla fluidità del traffico. Il sorpasso da parte dei veicoli che seguono sarebbe notevolmente ostacolato dalla maggiore velocità e dal comportamento di guida di questi mezzi imponenti. Grazie all'aumento della velocità questi veicoli (come ad es. le mietitrebbiatrici) potrebbero anche percorrere distanze più lunghe.
- Secondo COO2, la nuova definizione non deve escludere meccanismi già ben collaudati. Sono invece benvenute le agevolazioni risultanti dal diritto UE.

4.10 Prescrizioni in materia di veicoli agricoli e forestali

Testo domanda 15: Siete d'accordo con la possibilità, in caso di impiego fuori strada, di diminuire l'efficacia di frenatura dei rimorchi di lavoro agricoli e forestali in presenza di altri accorgimenti per ridurre eventuali rischi (art. 208 cpv. 2 lett. c P-OETV)?

Tabella 16 Pareri in merito alla domanda 15 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	26	2	21
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	40	32	2

Favorevoli:

Cantoni: Tutti i Cantoni sono sostanzialmente d'accordo con la proposta di modifica.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, AGRO, asa, UPESA, AUTOS, SPIA, BFH, ECONS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROM, SGV, SLV, UCS, SVLT, SIK, USC, LOHN, VSBM, EAVT, VFAS, FAKT e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: COO1.

Contrari:

Associazioni, partiti e organizzazioni: PSS e DTC.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA, SPEZ e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ASTAG, ATVSL, ACS, upi, CASU, ECOSW, INFRA, IGDHS, NGF, PROV, PUSCH, RVS, UDC, USS, TCS, TS, VCS, ASFP, EFINS e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni AI, BL, NW, OW e ZH nonché ACVS, KAPOW, KSSD e UCS aggiungono che ritengono sensata la possibilità di regolare e ridurre l'efficacia dei freni per la lavorazione dei campi. Il ritorno alla normale potenza di frenatura per l'utilizzo su strada deve però avvenire automaticamente e non essere lasciata alla cura del conducente.
- Secondo i Cantoni AI, BE, GR, NW e OW come pure ACVS e KAPOW, una riduzione dell'efficacia di frenatura è in contraddizione con il regolamento delegato (UE) 2015/68, in cui all'allegato 1 punto 2.1.1.4 è definita l'utilizzazione delle valvole che servono a questo scopo. Il problema può essere risolto mediante l'installazione di un sistema di frenatura antibloccaggio/elettronico o anche la scelta di pneumatici adatti (da fuori strada invece che da strada).
- FAKT fa notare che, in un'ottica di sicurezza del veicolo, occorre esigere e valutare non solo l'efficacia di frenatura, ma anche gli accorgimenti in caso di malfunzionamento e di manipolazione.

Osservazioni dei contrari:

- DTC critica la normativa proposta, a suo dire priva di senso sul piano concreto.
- SPEZ respinge il progetto poiché non corrispondente allo stato della tecnica. L'accorgimento più recente è il sistema di frenatura ad aria compressa elettronico.
- Secondo COO2, la nuova definizione non deve escludere meccanismi già ben collaudati. Sono invece benvenute le agevolazioni risultanti dal diritto UE.

4.11 Deroga all'obbligo di immatricolazione per carri di lavoro con velocità di 6 km/h

Testo domanda 16: Siete d'accordo con la possibilità di mettere in circolazione senza licenza di circolazione e senza targhe i carri di lavoro (p. es. piattaforme elevatrici) con velocità massima per costruzione di 6 km/h (art. 72 cpv. 1 lett. m P-OAC e art. 38 cpv. 1 lett. e P-OAV)?

Tabella 17 Pareri in merito alla domanda 16 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	17	8	1
Associazioni, partiti, organizzazioni	28	5	16
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	41	32	1

Favorevoli:

Cantoni: AG, AR, BE, FR, GE, GL, JU, NE, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR e VS.

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, SPIA, BFH, CASU, ECONS, IGDHS, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROM, UDC, SGV, SLV, SVLT, SIK, TCS, USC, LOHN, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, FAKT e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e COO1.

Contrari:

Cantoni: AI, BL, BS, GR, LU, NW, ZG e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, KAPOW, KSSD, UCS e PSS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA, SPEZ e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Cantoni: VD.

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ATVSL, ACS, upi, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PUSCH, RVS, USS, TS, VCS, DTC, EFINS e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- Secondo i Cantoni AG, AR, BE, FR, JU, OW, SH, SZ, TI, TG, UR e VS nonché asa, AVTLS, CASU, ECONS, VFAS e COO1, anche un limite di velocità di 10 km/h sarebbe appropriato. Conoscono diversi tipi di carri di lavoro che presentano una velocità massima per costruzione compresa tra 7 e 10 km/h.
- Il Cantone UR ritiene che non sia sensato dover creare una nuova categoria per la classificazione di veicoli con differenziali di velocità ridotti.
- Il Cantone TI suggerisce di adattare l'art. 33 OETV in modo da esentare dal collaudo i carri di lavoro con velocità massima per costruzione di 10 km/h.
- AGRO e SLV accolgono con favore la proposta, ma fanno notare che in Germania la velocità massima è di 10 km/h. Si dovrebbe dunque, per quanto possibile, badare a uniformare la legislazione.
- FAKT dubita che l'importatore di un veicolo di questo tipo conosca le necessarie direttive e istruisca i suoi clienti finali al riguardo. La funzionalità della piattaforma va dunque valutata sulla base di un rapporto o di un esame di conformità in ogni situazione di utilizzo, sia normale che critico.
- TCS concorda con la proposta a condizione che, in via prioritaria, sia l'assicurazione di responsabilità civile (aziendale) del proprietario del veicolo a rispondere per i danni causati, a complemento della copertura fornita dal Fondo nazionale di garanzia.

Osservazioni dei contrari:

- I Cantoni AI, BL, BS, GR, LU e NW nonché ACVS e KAPOW respingono la proposta perché per le autorità di controllo la determinazione del detentore è molto più onerosa nel caso di veicoli

che non devono essere immatricolati che non per gli altri. Alcune categorie di veicoli sono esentate già oggi dall'obbligo di omologazione e durante i controlli del traffico fino al 50 % di questi veicoli risulta non soddisfare i requisiti tecnici. Il controllo tecnico di questi veicoli è inoltre più oneroso, poiché non si ha a disposizione come riferimento un'omologazione. L'assoggettamento alla legge sulla sicurezza dei prodotti non offre peraltro un'alternativa adeguata all'obbligo di omologazione, poiché la procedura di controllo a posteriori da questa prevista è troppo lenta e i requisiti tecnici prescritti inferiori. Essendo la verifica periodica da parte delle autorità di immatricolazione un elemento importante per garantire la sicurezza operativa di tutti i veicoli a motore, non vi si dovrebbe derogare nemmeno nel caso dei carri di lavoro con velocità fino a 6 km/h. L'abolizione dell'obbligo di assicurazione comporterebbe inoltre un onere maggiore per il Fondo nazionale di garanzia nazionale e, con esso, per tutti i detentori di veicoli a motore. Se la norma proposta dovesse comunque essere mantenuta, il limite di velocità andrebbe fissato a 10 km/h.

- Anche il Cantone ZG concorda con un innalzamento del limite di velocità a 10 km/h. Propone inoltre di inserire una formulazione che consenta di impedire a questi veicoli di percorrere distanze eccessive su strade pubbliche. Si potrebbe in questo modo prevenire ed evitare che vengano usati impropriamente e si impedirebbe loro di intralciare il traffico.
- I Cantoni AI, GR e ZH nonché KSSD e UCS non ritengono opportuno l'esonero dal controllo statale visto che questi veicoli circolano regolarmente su strade pubbliche. L'indicazione della velocità massima di 6 km/h introdurrebbe inoltre una nuova classificazione dei veicoli in base ai limiti di velocità.
- Secondo COO2, la nuova definizione non deve escludere meccanismi già ben collaudati. Sono invece benvenute le agevolazioni risultanti dal diritto UE.

4.12 Sbalzo anteriore

Testo domanda 17: Siete d'accordo con la possibilità di montare attrezzi accessori più lunghi sulla parte anteriore di trattori immatricolati a scopo industriale, come è già il caso per quelli impiegati nel settore agricolo e forestale (art. 94 cpv. 1^{quater} e 1^{quinquies} P-OETV)?

Tabella 18 Pareri in merito alla domanda 17 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	32	1	16
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	40	32	2

Favorevoli:

Cantoni: Tutti i Cantoni concordano con la proposta di modifica.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, AUTOS, SPIA, BFH, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROM, UDC, SGV, SLV, UCS, SVLT, SIK, PSS, TCS, USC, LOHN, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC, FAKT e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: COO1.

Contrari:

Associazioni, partiti e organizzazioni: upi.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA, SPEZ e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ATVSL, ACS, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PUSCH, RVS, USS, TS, VCS, ASFP, EFINS e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- Il Cantone AR aggiunge che questa nuova normativa consente di migliorare sensibilmente le possibilità di impiego dei trattori di lavoro nel servizio di manutenzione delle strade.
- Il Cantone BE integra dicendo che tutti i trattori e gli autoveicoli professionali utilizzati per lavori di manutenzione dovrebbero godere delle stesse agevolazioni dei veicoli impiegati nel settore agricolo e forestale.
- Il Cantone GR accoglie con favore l'adeguamento in quanto chiesto dalla Conferenza degli ingegneri cantonali (CIC). Ritiene tuttavia che la sicurezza stradale vada tassativamente garantita mediante l'impiego di telecamere per visione laterale.
- Il Cantone UR chiede che vengano rispettate le disposizioni su visibilità e visuale.

Osservazioni dei contrari:

- upi respinge il progetto per via delle possibili ripercussioni negative sulla sicurezza stradale.
- Si oppone al progetto anche SPEZ, ritenendo che crei un'indebita disparità di trattamento rispetto a tutti gli altri veicoli di lavoro/veicoli esentati.

4.13 Sostituzione di unità di propulsione sui veicoli d'epoca

Testo domanda 18: Siete d'accordo con l'obbligo per i motori ad accensione comandata installati a posteriori su veicoli d'epoca di essere conformi almeno alle norme sui gas di scarico vigenti dal 1° ottobre 1996 (art. 4 cpv. 4 lett. a P-OETV)?

Tabella 19 Pareri in merito alla domanda 18 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	19	6	1
Associazioni, partiti, organizzazioni	28	10	11
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	2	71	1

Favorevoli:

Cantoni: AG, AI, AR, BS, FR, GE, GR, JU, NE, NW, OW, SZ, SO, SG, TI, TG, VD, VS e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, BFH, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROV, PUSCH, UDC, SGV, UCS, SVLT, SIK, PSS, TCS, USC, VCS, LOHN, VSBM, DTC, FAKT e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e SPEZ.

Contrari:

Cantoni: BL, BE, LU, SH, UR e ZG.

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, ATVSL, CASU, ECOSW, ECONS, PROM, SLV, EAVT, VFAS e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA, COO1 e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Cantoni: GL.

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, upi, SPIA, INFRA, IGDHS, NGF, RVS, USS, TS, ASFP e EFINS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni AG, AR, AI, GR, JU, SH, VS e TG nonché asa notano (senza capirne il senso) che la modifica proposta disciplina in modo disuguale o svantaggia la sostituzione di motori ad autoaccensione. Trovano inoltre importante precisare che i veicoli trasformati con pezzi non coevi continuano a non aver diritto ad essere considerati «d'epoca»: è dunque da chiarire anche l'impatto della normativa sulla possibilità per suddetti veicoli di fregiarsi di questa denominazione.
- Anche il Cantone OW è del parere che la stessa normativa debba valere pure per i motori ad autoaccensione.
- I Cantoni AI, NW, OW e ZH nonché ACVS, KAPOW, KSSD e UCS aggiungono che bisogna definire più chiaramente i termini di "veicolo d'epoca" e "epoca". Non è chiaro inoltre se un veicolo modificato in base alla nuova normativa sarebbe ancora considerato d'epoca dopo la modifica né se i veicoli con motore a combustione siano soggetti o meno alle prescrizioni concernenti la manutenzione del sistema antinquinamento. Questi punti vanno tassativamente precisati.
- UPSA aggiunge che, ai fini di una maggiore flessibilità, il requisito minimo per l'installazione di un motore a combustione di sostituzione dovrebbe riferirsi allo stato della tecnica al momento della produzione del veicolo, ciò che permetterebbe di evitare l'installazione di motori più inquinanti rispetto agli originali e darebbe la possibilità di installare motori a combustione più recenti.
- Il Cantone SO presume che nella normativa proposta si utilizzi volutamente «veicolo d'epoca», termine che non è sinonimo di «veicolo storico», per evitare contraddizioni con le istruzioni in

vigore. Occorre dunque precisare meglio la definizione di «veicolo d'epoca», visto che in più l'installazione di un motore elettrico ne farebbe decadere la denominazione.

- Secondo il Cantone TI le istruzioni USTRA per veicoli d'epoca del 3 novembre 2008³ vanno modificate aggiornando i requisiti per l'ottenimento della denominazione «veicolo d'epoca». Va in particolare chiarito che queste modifiche implicherebbero la perdita di tale denominazione.
- Il Cantone VD propone di disciplinare la definizione di veicolo d'epoca in un articolo a sé stante dell'OETV e non in delle istruzioni dell'USTRA.
- UPSA, ASMC e ASTAG aggiungono che imporre prescrizioni più severe per i veicoli d'epoca diesel rispetto a quelli a benzina non è nell'interesse pubblico. Siccome i veicoli d'epoca percorrono in media solo qualche centinaia di chilometri all'anno, i veicoli antichi a benzina e a diesel dovrebbero essere trattati allo stesso modo.
- AUTOS fa presente che costruttori e importatori non sarebbero assoggettabili all'obbligo di fornire prove, in particolare quando la sostituzione del motore non comporta un aumento della potenza di più del 20 %.
- Secondo DTC, il termine «motore ad accensione comandata» va sostituito con «motore a combustione». In caso di sostituzione di motori, indipendentemente dall'epoca, i veicoli dovrebbero in generale, ossia data fissa, essere conformi alle prescrizioni sui gas di scarico al momento della prima messa in circolazione, ma almeno alla norma Euro 2.

Osservazioni dei contrari:

- Il Cantone BL critica il progetto: il ciclo di vita di veicoli più datati e meno sicuri non dovrebbe, afferma, essere prolungato con unità di propulsione più recenti e non di uguale epoca. Molti clienti vorrebbero far immatricolare un veicolo come d'epoca, ma perché questo sia riconosciuto tale deve essere conforme alla configurazione originale.
- Il Cantone BE non reputa opportuno prevedere un'altra normativa in deroga per i veicoli d'epoca, tanto più che ognuna delle modifiche descritte li priverebbe della loro autenticità e farebbe loro perdere di fatto tale denominazione.
- I Cantoni SH e ZG auspicano che le disposizioni dell'attuale OETV continuino ad applicarsi alla sostituzione di motori a combustione su veicoli antichi. La sostituzione di motori ad autoaccensione e di motori ad accensione comandata non è inoltre disciplinata in maniera uguale. Se la proposta dovesse essere mantenuta, bisognerebbe, secondo SH, applicare la stessa normativa ad entrambi. Andrebbe esplicitato che dopo una sostituzione del motore verrebbe a cadere l'eventuale riconoscimento come veicolo d'epoca.
- AGRO e SLV respingono il progetto non vedendo la ragione per cui i motori diesel dovrebbero essere penalizzati rispetto a quelli a benzina.
- RATVSL, ECONS, EAIVT, VFAS e COO1 respingono la proposta di revisione perché l'inasprimento richiesto creerebbe nuovi doveri che metterebbero in pericolo lo status di veicolo d'epoca e la libertà di scelta.
- CASU fa notare che un motore ad accensione comandata deve almeno essere conforme alle prescrizioni sulle emissioni dell'epoca in questione.
- ECOSW chiede che i veicoli d'epoca non siano oggetto di una normativa speciale in quanto, essendo relativamente pochi, hanno un impatto marginale sulla qualità dell'aria.
- Secondo COO2, la nuova definizione non deve escludere meccanismi già ben collaudati. Sono invece benvenute le agevolazioni risultanti dal diritto UE. Deve rimanere possibile installare anche motori più datati, risalenti all'epoca dei veicoli, e l'epoca dovrebbe essere determinata caso per caso. Le prescrizioni dell'anno d'immatricolazione 1995 (epoca della norma antinquinamento Euro 2) dovrebbero valere quale standard per i veicoli d'epoca. Un'agevolazione in questo senso sarebbe sostanzialmente ben accolta.

³ Consultabile su www.astra.admin.ch > Area tecnico-amministrativa > Esecuzione normative stradali > Documenti > Istruzioni > «Istruzioni per veicoli d'epoca».

Testo domanda 19: Siete d'accordo con l'obbligo per i motori elettrici installati a posteriori su veicoli d'epoca in sostituzione dell'originario motore a combustione interna di soddisfare almeno le norme vigenti dal 1° ottobre 1996 in materia di sicurezza elettrica e con la possibilità di sottoporre l'installazione delle batterie a una prova di resistenza non distruttiva analoga a quella dei serbatoi di gas (art. 4 cpv. 4 lett. b P-OETV)?

Tabella 20 Pareri in merito alla domanda 19 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	21	4	1
Associazioni, partiti, organizzazioni	34	1	14
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	72	1	1

Favorevoli:

Cantoni: AG, AI, AR, BS, FR, GE, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, VD, VS, ZG e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, upi, CASU, ECONS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROV, PROM, PUSCH, UDC, SGV, UCS, SVLT, SIK, PSS, TCS, USC, VCS, LOHN, VSBM, EAIVT, VFAS, EFINS, FAKT, SUVA e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC, SPEZ, COO1 e COO2.

Contrari:

Cantoni: BL, BE, LU e UR.

Associazioni, partiti e organizzazioni: DTC.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA.

Rinunciano a esprimere un parere:

Cantoni: GL.

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, OLRAG, ATVSL, SPIA, BFH, ECOSW, INFRA, IGDHS, NGF, RVS, USS, SLV, TS e ASFP.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- Secondo i Cantoni AI, AR, GR, JU, OW, SZ, TG e VS nonché asa, l'impatto di queste trasformazioni sulla valutazione dello status di veicolo d'epoca sarebbe da chiarire in anticipo.
- Secondo il Cantone AG, si dovrebbe disciplinare nell'ordinanza anche la trasformazione o la modifica della carrozzeria dovuta all'installazione delle batterie. I Cantoni AI, GR, NW, OW e ZH nonché ACVS, KAPOW, KSSD e UCS concordano con queste osservazioni, aggiungendo che la formulazione dell'art. 4 cpv. 4 lett. b P-OETV è incomprensibile e va dunque spiegata nel rapporto esplicativo.
- I Cantoni AG, SH, ZG e TI chiedono di chiarire che dopo una sostituzione di motore del genere verrebbe a cadere l'eventuale riconoscimento come veicolo d'epoca.
- Il Cantone SO chiede di definire il termine «veicolo d'epoca» e chiarire la distinzione rispetto ai veicoli storici.
- Secondo il Cantone TI, le istruzioni dell'USTRA del 3 novembre 2008⁴ andrebbero adeguate.
- Il Cantone VD auspica che la definizione di veicolo d'epoca sia disciplinata in un articolo a sé stante dell'OETV e non in delle istruzioni dell'USTRA.
- upi aggiunge che gli standard di sicurezza fondamentali dovrebbero essere definiti in maniera uniforme a livello nazionale.

⁴ Consultabile su www.astra.admin.ch > Area tecnico-amministrativa > Esecuzione normative stradali > Documenti > Istruzioni > «Istruzioni per veicoli d'epoca».

- AVTLS, CASU, ECONS, EAVT, VFAS e COO1 chiedono che le agevolazioni previste siano recepite anche nei commenti del 1° giugno 2020 sulla dimostrazione della sicurezza elettrica e della compatibilità elettromagnetica dei veicoli stradali e relativi componenti⁵.
- Secondo EMC, occorre emanare una guida in materia, ad esempio sotto forma di direttiva asa.
- Secondo COO2, la nuova definizione non deve escludere meccanismi già ben collaudati. Sono invece benvenute le agevolazioni risultanti dal diritto UE.

Osservazioni dei contrari:

- Il Cantone BL non approva il tenore dell'ordinanza in quanto la realizzazione di un veicolo elettrico è un processo molto complesso, di cui il fissaggio del blocco di accumulatori non è che una parte. A comportare pericoli considerevoli può essere non solo il veicolo in movimento, ma anche il veicolo fermo (ad es. in ricarica), ragion per cui lo sviluppo e la fabbricazione deve essere effettuata solo dal costruttore. Il ciclo di vita di veicoli più datati e meno sicuri non deve inoltre essere prolungato con tecnologie alternative.
- Non approva il tenore proposto neanche il Cantone LU. Qualunque sia la tecnologia di propulsione, l'installazione di motori non coevi sarebbe in contraddizione con il senso e lo scopo dei veicoli d'epoca. L'elettrificazione consente un netto miglioramento delle emissioni, ma pone anche dei problemi. La conversione alla propulsione elettrica richiede quasi sempre modifiche estese di un veicolo a combustione. Lo sviluppo della forza/coppia è diverso in un motore elettrico e i componenti dei veicoli convenzionali non sono in genere concepiti per questo, il che è estremamente problematico sotto il profilo della sicurezza stradale.
- Il Cantone UR si oppone a deroghe più ampie che vadano ai danni della versione originale (epoca di fabbricazione del veicolo) dei veicoli storici/d'epoca. Oltre agli adattamenti legati ai nuovi rapporti di forza (ad es. coppia), una conversione alla propulsione elettrica richiede in generale altre modifiche importanti (scatola del cambio, assi, freni, ecc.), assimilabili a modifiche sostanziali che dovrebbero quindi essere valutate caso per caso (art. 4 cpv. 2 OETV) e che farebbero necessariamente venir meno lo status di veicolo d'epoca in quanto il veicolo o il motore e l'unità di propulsione non corrisponderebbero più alla configurazione originale con il suo insieme di immagine o rumore caratteristici.
- DTC chiede che venga soppresso il riferimento al regolamento UNECE n. 115 concernente il fissaggio dei serbatoi di gas dal quale in effetti non si evince chiaramente che i componenti devono essere obbligatoriamente certificati singolarmente. Specie per l'accumulatore (batteria), è importante disporre di una prova ai sensi del regolamento UNECE n. 100. Occorre inoltre migliorare la leggibilità del cpv. 4 lett. b, utilizzando ad esempio la grafia «regolamento UNECE n. 100.01» invece di quella usata nel progetto [*«regolamento n. ... serie d'emendamento 01»*]. Chiede inoltre come debbano essere trattati i veicoli elettrificati di cui al punto 1.IV 1.1.97 e segg.

⁵ Consultabile su www.astra.admin.ch > Area tecnico-amministrativa > Veicoli e merci pericolose > Prescrizioni e collaudi di veicoli > OBPT e CEN > «Commenti sulla dimostrazione della sicurezza elettrica e della compatibilità elettromagnetica dei veicoli stradali e relativi componenti».

4.14 Esame successivo eccezionale in caso di modifiche ai veicoli – sistema cantonale congiunto e liberalizzazione per cerchi compatibili

Testo domanda 20: Siete d'accordo con la proposta di esplicitare nell'OETV che i controlli di veicoli modificati devono svolgersi secondo un sistema definito congiuntamente dalle autorità esecutive cantonali (parte introduttiva art. 34 cpv. 2 P-OETV)?

Tabella 21 Pareri in merito alla domanda 20 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	26	0	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	35	0	14
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	42	31	1

Favorevoli:

Cantoni: Tutti i Cantoni sono sostanzialmente d'accordo con la proposta di modifica.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, upi, BFH, CASU, ECONS, IGHDS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROM, SGV, SLV, UCS, SVLT, SIK, TCS, USC, LOHN, ASFP, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, EFINS, FAKT, SUVA e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC, SPEZ e COO1.

Contrari:

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ATVSL, SPIA, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PUSCH, RVS, UDC, USS, PSS, TS e VCS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni BL, LU e SZ chiedono di integrare l'art. 220 OETV come segue: «Per l'esecuzione della presente ordinanza, asa emana direttive e schede tecniche.»
- Secondo il Cantone LU, bisogna ripristinare nel testo l'espressione «prima di un ulteriore impiego», poiché il suo stralcio comporterà solo problemi per le autorità di controllo e di immatricolazione. In sostituzione propone di modificare l'articolo come segue: «Il detentore deve notificare all'autorità di immatricolazione le modifiche apportate. Prima di un ulteriore impiego, eccetto che per corse di prova e di trasferimento, i veicoli modificati devono essere sottoposti a esame successivo conformemente a un sistema definito congiuntamente dai Cantoni. L'esame concerne segnatamente: ...».
- Anche il Cantone UR è dell'avviso che l'espressione «prima di un ulteriore impiego» non vada stralciata senza essere sostituita. Occorre inoltre definire un termine temporale chiaro per l'esame poiché, prescrivendo solo un esame successivo (senza termine fisso) della modifica tecnica, le autorità di controllo non avrebbero più modo di agire.
- Di uguale parere il Cantone VD, il quale auspica una riformulazione analoga a quella proposta dal Cantone LU, in cui però aggiunge che le modifiche devono essere notificate immediatamente.
- Il Cantone BS accoglie con favore la normativa proposta, soprattutto perché va a rafforzare le direttive asa.
- I Cantoni BE e GR osservano che bisogna cercare di avere una procedura uniforme a livello svizzero.
- Secondo il Cantone SZ, nell'art. 34 cpv. 2 P-OETV si dovrebbe inoltre precisare entro quale termine occorre notificare le modifiche.

- Secondo il Cantone ZG, bisognerebbe verificare cosa succederà con l'art. 33 cpv. 8 OETV. Si tratterà sicuramente di modificare il sistema di garanzia della qualità, ma è ancora da vedere come sarà coinvolta la Confederazione in questa definizione congiunta da parte dei Cantoni.
- ASTAG suggerisce di estendere l'uniformazione della prassi esecutiva dell'esame successivo dei veicoli modificati, prevedendo mezzi adeguati.
- DTC chiede che siano espressamente menzionate le direttive asa interessate.

Osservazioni dei contrari:

- Secondo COO2, la nuova definizione deve escludere meccanismi non collaudati. Sono invece benvenute le agevolazioni risultanti dal diritto UE. Emanare istruzioni stringenti non sarebbe d'aiuto in questo caso. Bisognerebbe piuttosto concedere un margine di manovra decisionale agli esperti controllori.

Testo domanda 21: Siete d'accordo con l'abrogazione dell'obbligo, per tutti i cerchi aventi un offset tra quelli previsti dal costruttore del veicolo, di controllo ufficiale prima dell'uso (art. 34 cpv. 2 lett. f P-OETV)?

Tabella 22 Pareri in merito alla domanda 21 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	14	12	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	28	2	19
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	72	1	1

Favorevoli:

Cantoni: AG, AI, BE, GE, JU, NE, NW, OW, SO, SG, TI, VD, VS e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, AGRO, ASTAG, UPSA, AUTOS, CASU, ECONS, IGHDS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, SGV, SLV, UCS, SVLT, SIK, TCS, USC, LOHN, ASFP, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, FAKT e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC, SPEZ, COO1 e COO2.

Contrari:

Cantoni: AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, SH, SZ, TG, UR e ZG.

Associazioni, partiti e organizzazioni: asa e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ATVSL, ACS, upi, SPIA, BFH, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, PUSCH, RVS, UDC, USS, PSS, TS, VCS e EFINS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- I Cantoni AG, AI, NE e OW chiedono di adeguare il testo dell'ordinanza come segue: «... ruote non omologate per il tipo di veicolo, escluse le ruote di veicoli delle categorie M1 e N1, di cui cambia solo l'offset con uno scostamento di massimo 5 mm rispetto a una delle varianti previste dal costruttore del veicolo.» Secondo il Cantone AG, questa formulazione consente di assicurare che l'agevolazione auspicata valga anche per i veicoli senza varianti di offset. Deve anche restare obbligatoria una sufficiente libertà di movimento in tutte le condizioni di guida.
- Anche il Cantone JU è a favore di una riformulazione dell'art. 34 cpv. 2 lett. f P-OETV. Ciò avrebbe il vantaggio di poter trattare tutte le auto con gli stessi requisiti di tolleranza, continuando al contempo a garantire la sicurezza stradale. Consentirebbe inoltre di evitare inutili procedure e sgraverebbe le autorità cantonali. Condivide questa visione anche il Cantone VD, che chiede tuttavia di inserire nella riformulazione il rimando all'art. 56 cpv. 3 OETV.
- I Cantoni AI e OW chiedono inoltre di modificare il cpv. 2 come segue: «... notificare le modifiche apportate ai veicoli prima di un ulteriore impiego». Chiede un'analogia riformulazione anche il Cantone VS, precisando però che le modifiche devono essere notificate alle autorità di immatricolazione.
- Secondo i Cantoni AI e NW nonché ACVS e KAPOW, l'allentamento rischierebbe, specie in un'ottica di polizia stradale, di far aumentare il numero di veicoli che circolano con cerchi tecnicamente difettosi o montati in modo scorretto. Controllare l'ammissibilità dei cerchi sarebbe inoltre poco praticabile per le autorità di polizia.
- Il Cantone NW chiede che siano anche ammesse le dimensioni autorizzate dal costruttore del veicolo (incluse misure intermedie e cerchi asa).
- Secondo COO2, la nuova definizione non deve escludere meccanismi già ben collaudati. Sono invece benvenute le agevolazioni risultanti dal diritto UE.

Osservazioni dei contrari:

- I Cantoni BL, BS e LU respingono il progetto in quanto è sostanzialmente difficile per le autorità di controllo determinare, in occasione dei controlli stradali, l'offset dei cerchioni montati essendo questa generalmente nascosta. La formulazione prevista «all'interno delle varianti previste dal costruttore del veicolo» è inoltre troppo imprecisa. L'ideale sarebbe in questo caso far riferimento all'immatricolazione o al CoC.
- Il Cantone FR chiede di ammettere senza particolari formalità tutti i cerchioni se l'allargamento della carreggiata non supera il 2%. Deve per contro rimanere obbligatorio il controllo successivo.
- Il Cantone GL respinge la proposta poiché ritiene che per poter svolgere i controlli dei cerchioni sul posto sarebbe utile avere un documento ufficiale.
- I Cantoni AR, FR, GR, TG e ZG chiedono di adeguare il testo dell'ordinanza come segue: «... ruote non omologate per il tipo di veicolo, escluse le ruote di veicoli delle categorie M1 e N1, di cui cambia solo l'offset con uno scostamento di massimo 5 mm rispetto a una delle varianti previste dal costruttore del veicolo.» Secondo i Cantoni GR, TG e ZG, questa formulazione consente di assicurare che l'agevolazione auspicata valga anche per i veicoli senza varianti di offset.
- Secondo i Cantoni GR, LU, SH, SZ, TG, UR e ZG nonché ora occorre inoltre integrare il cpv. 2 prima frase come segue: «... notificare le modifiche apportate ai veicoli prima di un ulteriore impiego.». L'allentamento rischierebbe, specie in ottica di polizia stradale, di far aumentare il numero di veicoli che circolano con cerchioni tecnicamente difettosi o montati in modo scorretto. Controllare l'ammissibilità dei cerchioni sarebbe inoltre molto difficile se non del tutto impraticabile per la polizia.

Testo domanda 22: Siete d'accordo con la proposta di ammettere un allargamento massimo della carreggiata del 2 % attraverso distanziali senza la necessità di una dichiarazione d'idoneità del costruttore del veicolo (come già possibile per i cerchi aventi un altro offset rispetto a quelli collaudati con il veicolo; art. 56 cpv. 3 P-OETV)?

Tabella 23 Pareri in merito alla domanda 22 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	8	18	0
Associazioni, partiti, organizzazioni	24	7	18
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	71	2	1

Favorevoli:

Cantoni: AG, FR, JU, NE, SG, TI, VD e VS.

Associazioni, partiti e organizzazioni: AGRO, ASTAG, UPSA, AUTOS, BFH, CASU, ECONS, IGHDS, ASMC, MOTOS, ASTAG, SGV, SLV, SVLT, SIK, TCS, USC, LOHN, ASFP, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC e SUVA.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC, COO1 e COO2.

Contrari:

Cantoni: AI, AR, BL, BS, BE, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SZ, SO, TG, UR, ZG e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, asa, KAPOW, KSSD, UCS, FAKT e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e SPEZ.

Rinunciano a esprimere un parere:

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ATVSL, ACS, upi, SPIA, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, PUSCH, RVS, UDC, USS, PSS, TS, VCS e EFINS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE.

Osservazioni dei favorevoli:

- Il Cantone AG chiede di adeguare il testo dell'ordinanza come segue: «Un allargamento della carreggiata ottenuto esclusivamente montando distanziali aventi uno spessore di massimo 5 mm o ruote aventi un offset diverso rispetto a quelle collaudate insieme al veicolo è permesso senza dichiarazione di idoneità del costruttore del veicolo se complessivamente la carreggiata non cambia di oltre il 2 per cento. Fanno stato la carreggiata originale o massima e l'offset minimo indicati nel certificato di approvazione del tipo o nella scheda tecnica.» Va inoltre mantenuto in ogni caso l'obbligo di notifica e di esame in caso di montaggio di distanziali.
- DTC fa notare che occorrerebbe fare una distinzione tra possibili varianti (distanziali versione con perni ruota passanti; distanziali versione con bulloni; adattatori per cerchi di bulloni). Per quanto riguarda la prova di resistenza è necessario anche un adattamento delle direttive asa.

Osservazioni dei contrari:

- I Cantoni BL, BS, LU e ZH come pure ACVS fanno notare che per garantire la sicurezza operativa occorre assicurare che questa modifica sia soggetta all'obbligo eccezionale dell'esame e che sia richiesta una dichiarazione di idoneità da parte del costruttore del veicolo. L'art. 34 cpv. 2 lett. b OETV non va dunque stralciato.
- I Cantoni AR, GR, SH, SZ, TG, UR e ZG nonché asa chiedono di adeguare il testo dell'ordinanza come segue: «Un allargamento della carreggiata ottenuto esclusivamente montando distanziali aventi uno spessore di massimo 5 mm o ruote aventi un offset diverso rispetto a quelle collaudate insieme al veicolo è permesso senza dichiarazione di idoneità del costruttore del veicolo se complessivamente la carreggiata non cambia di oltre il 2 per cento. Fanno stato la carreggiata originale o massima e l'offset minimo indicati nel certificato di approvazione del tipo

o nella scheda tecnica.» Va inoltre mantenuto in ogni caso l'obbligo di notifica e di esame in caso di montaggio di distanziali.

- Anche il Cantone SO si dice a favore del mantenimento dell'obbligo di notifica e di esame in caso di montaggio di distanziali.
- I Cantoni AI, NW e OW nonché KAPOW, KSSD e UCS respingono il progetto ritenendo che possa comportare problemi di sicurezza per la polizia. I veicoli dovrebbero continuare a poter essere controllati dopo le modifiche tecniche in questione.
- Il Cantone GE ritiene che il progetto sia in contrasto con la sicurezza stradale e diminuisca il senso di responsabilità dei detentori dei veicoli nel vegliare a che i propri veicoli siano in perfetto stato di marcia.
- Il Cantone GL adduce a giustificazione del suo rifiuto la mancanza di un documento ufficiale cui rifarsi per poter svolgere i controlli dei cerchi sul posto.
- Il Cantone GR precisa che, stando al progetto, per ogni distanziale presente bisognerebbe verificare sul posto se è adatto al cerchione e se l'allargamento della carreggiata non è cambiato di più del 2 %, ciò che rende più difficile il controllo da parte della polizia.
- Il Cantone BE respinge il progetto perché le modifiche in questione non sono facilmente verificabili dagli organi di controllo.
- Anche il Cantone TG vede un aumento dell'onere di lavoro per le autorità di controllo: in base alla modifica prevista, bisognerebbe infatti misurare caso per caso le carreggiate e confrontarle con il certificato di omologazione.
- L'esperienza dimostra, fa notare FAKT, che non è facile per le imprese specializzate controllare tutte le varianti di fissaggio possibili e le combinazioni ruota/pneumatico omologate dal costruttore del veicolo. Esula generalmente dalla competenza di un'autofficina specializzata controllare in particolare che un distanziale sia stato sottoposto a tutti i test ambientali richiesti dalla norma UN R124.

4.15 Potere di emanare disposizioni esecutive

Testo domanda 23: Siete d'accordo con la rielaborazione delle competenze del DATEC in merito all'emanazione di disposizioni esecutive relative all'OETV (art. 220 cpv. 1 P-OETV)?

Tabella 24 Pareri in merito alla domanda 23 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	25	0	1
Associazioni, partiti, organizzazioni	36	0	13
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	41	31	2

Favorevoli:

Cantoni: AG, AI, AR, BL, BS, BE, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR, VD, VS, ZG e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, upi, SPIA, BFH, ECONS, IGHDS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROV, UDC, SGV, SLV, UCS, SVLT, SIK, PSS, TCS, USC, LOHN, ASFP, VSBM, EAVT, VFAS, EFINS, FAKT, SUVA e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC e COO1.

Contrari:

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Cantoni: GE.

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, ATVSL, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROM, PUSCH, RVS, USS, TS, VCS e DTC.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE e SPEZ.

Osservazioni dei contrari:

- COO2 fa notare che l'art. 220 P-OETV non disciplina in modo vincolante se continueranno ad essere ammesse in Svizzera le omologazioni individuali ai sensi dell'art. 44 del regolamento (UE) 2018/898 [si intendeva il regolamento (UE) 2018/858], dal che nascono insicurezze giuridiche. Per ragioni di libertà economica e di indipendenza è bene rinunciare al recepimento incondizionato del diritto UE. Nell'elenco dell'art. 220 cpv. 5 P-OETV bisogna prevedere un'esplicita normativa in deroga per i veicoli importati per uso proprio. Dovrebbero dunque restare possibili le omologazioni individuali o i controlli con certificato di conformità.

Testo domanda 24: Siete d'accordo con le nuove competenze attribuite all'USTRA per quanto riguarda la regolamentazione di dettagli a livello esecutivo e deroghe a disposizioni dell'OETV (art. 220 cpv. 4 e 5 P-OETV)?

Tabella 25 Pareri in merito alla domanda 24 del questionario

Categorie	Favorevoli	Contrari	Rinunciano a esprimere un parere
Cantoni	24	0	2
Associazioni, partiti, organizzazioni	32	4	13
Privati cittadini, autofficine, rivenditori	1	71	2

Favorevoli:

Cantoni: AG, AI, AR, BL, BS, BE, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR, VD, VS, ZG e ZH.

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, UPSA, ACS, AUTOS, upi, SPIA, BFH, IGHDS, KAPOW, KSSD, ASMC, MOTOS, ASTAG, PROV, SGV, SLV, UCS, SVLT, SIK, PSS, TCS, USC, LOHN, ASFP, VSBM, EFINS, FAKT, SUVA e ONEX.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: EMC.

Contrari:

Associazioni, partiti e organizzazioni: ATVSL, ECONS, EAIVT e VFAS.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: CSSA, COO1 e COO2.

Rinunciano a esprimere un parere:

Cantoni: GE e GL.

Associazioni, partiti e organizzazioni: OLRAG, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROM, PUSCH, RVS, UDC, USS, TS, VCS e DTC.

Privati cittadini, autofficine e rivenditori: RTE e SPEZ.

Osservazioni dei favorevoli:

- UPSA chiede che le normative in deroga formulate nel cpv. 5 coprano anche i veicoli prodotti in poche unità in Svizzera o destinati a mercati al di fuori dell'UE e i veicoli da collezione importati in pochi esemplari.
- SGV chiede che ai veicoli su cui l'USTRA può emanare normative in deroga menzionati all'art. 220 cpv. 5 P-OETV vengano aggiunti anche i «veicoli importati direttamente in Svizzera per uso proprio», in modo tale da agevolare l'immatricolazione dei veicoli importati che non sono fabbricati per il mercato UE.

Osservazioni dei contrari:

- ATVSL, ECONS, EAIVT, VFAS e COO1 chiedono di modificare l'art. 220 cpv. 5 P-OETV come segue: «L'USTRA può escludere da singole prescrizioni della parte terza veicoli con targhe di esportazione o doganali, veicoli di funzionari ferroviari, di polizia e doganali stranieri stazionati in Svizzera, veicoli facenti parte di beni ereditati, veicoli importati direttamente in Svizzera per uso proprio o veicoli facenti parte di masserizie di trasloco, per i quali è comprovata l'immatricolazione all'estero di almeno sei mesi a nome del detentore.». Senza queste modifiche si creerebbero ostacoli commerciali che renderebbero più difficile l'accesso al mercato da parte di Stati al di fuori dell'UE.

5 Allegati

5.1 Partecipanti alla consultazione e relative abbreviazioni utilizzate

Abbreviazione	Denominazione
ACS	Automobile Club Svizzero
ACVS	Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AGRO	Agrotec Suisse
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
asa	Associazione dei servizi della circolazione
ASFP	Associazione svizzera fornitori di piattaforme
ASMC	Associazione svizzera dei maestri conducenti
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ATVSL	Auto Tuning- & Design Verband Schweiz/Liechtenstein
AUTOS	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BFH	Berner Fachhochschule, Technik und Informatik, Biel
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Bern
CASU	carrosserie suisse
COO1	Pareri coordinati di: Andreas Ughini, Andrew Darcy, Auto Höngg GmbH, Auto Jäger AG, Auto Kunz, Autofriberg AG, Autohaus Schiess AG, Autoland Reust AG, Auto-Vetterli AG, Dähler Competition Line AG, Elite Sportwagen AG, Eric Senn Chur AG, Eric Stamm, Fadegraad.ch, Patrick & Nicole Schlatter, Garage Carrosserie Centra AG, Garage Cudazzo GmbH, Garage Mangold GmbH, Garage Rudolf Büchi, Lerch AG, Gotthard-Garage Calani GmbH, Lorenz Hauser, Loucien Boulanger, MB Handels & Finanz AG, Melanie Dutli, Michael Dutli, Moss-Garage AG, Nadia Bianchi, Number One Car Rental AG, O. Engel GmbH, Orlando Engel (Einzelperson), Replace Car GmbH, RS Racing Garage, Rian Bianchi, Sonnenberg-Garage Mogelsberg AG, Tartaruga AG, T-Car Sàrl Patrick Guldin, Maple Leaf GmbH, Zollgarage neuhausen GmbH e Züri Garage AG.
COO2	Pareri coordinati di: Ackermann Oldtimer e Klassikgarage GmbH, American Automobile GmbH, Andre Vogel (Einzelperson), Andre Vogel Automobile, Autotechnik Birsfelden AG, Bischel & Künzler GbmH, Cargraphic Schweiz GmbH, Corvette Sportcar Center AG, Dr. Thomas H. Fluri, Erivision AG, Garage Blaas GmbH, General Parts GmbH, Hans Rudolf Hafner, HWS connect, Indy Garage, IQ Sportgarage GmbH, Iris Künzler, Jasmin Schadegg, Josef Schöpfer, Lincoln & Continental Club Europa, Maurer Fahrzeugbau AG, Pneu-Dick AG, REWI Autoersatzteile GmbH, Roland Künzler, Senag Automobile AG, Sophie Cartier, Sutter US Cars, US Performance Cars AG, Veronika Loeliger e Vogels Offroad.
CSP	Coordinazione svizzera dei pompieri
CSSA	Caravanes Schultess SA
DTC	Dynamic Test Center

EAIVT	European Association of Independent Vehicle Traders
ECONS	economiesuisse
ECOSW	ECO SWISS Geschäftsstelle und Inspektorat
EFINS	Eurofins Electric & Electronic Product Testing AG
EMC	EMC Testcenter AG
FAKT	FAKT AG Prüf- und Ingenieurzentrum
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
FRS	Strasseschweiz, Verband des Strassenverkehrs
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Staatskanzlei des Kantons Glarus
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
IGDHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
INFRAS	Infra Suisse
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
KAPOW	Kantonspolizei Obwalden
KSSD	Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere
LOHN	Verband Lohnunternehmer Schweiz
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
MOTOS	Motosuisse Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OLRAG	Associazione intercantonale OLR
ONEX	Ville d'Onex
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
PROM	Prométerre
PROV	Pro Velo Svizzera
PSS	Partito socialista svizzero
PUSCH	Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera
RTEAG	RTE AG
RVS	Reifen-Verband der Schweiz
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SIK	Schweizerische Interessengemeinschaft der Fabrikanten und Händler von Kommunal-Maschinen und -Geräten
SLV	Schweizerischer Landmaschinen-Verband
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SPEZ	Spezialfahrzeugbau Peter Meier
SPIA	Servizio per la prevenzione degli infortuni nell'agricoltura
SUVA	Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVSP	Schweizerische Vereinigung städtischer Polizeichefs

SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TCS	Touring Club Svizzero
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
TS	Travail.Suisse
UCS	Unione delle città svizzere
UDC	Unione Democratica di Centro
upi	Ufficio prevenzione infortuni
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USC	Unione svizzera dei contadini
USS	Unione sindacale svizzera
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VFAS	Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
VSBM	Verband der Schweizerischen Baumaschinenwirtschaft
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich

5.2 Elenco delle altre abbreviazioni

Abbreviazione	Voce
%	per cento
ad es.	ad esempio
art.	articolo/i
CE	Comunità europea
cfr.	confronta
CoC	Certificato di conformità
cpv.	capoverso/i
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DFGP	Dipartimento federale di giustizia e polizia
ecc.	eccetera
GEN	Generazione di tachigrafi digitali (GEN2 = tachigrafo intelligente)
IVI	Initial Vehicle Information; strumento per l'immatricolazione di veicoli nuovi
kg	chilogrammo/i
km	chilometro/i
km/h	chilometro/i all'ora

LCStr	Legge del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (RS 741.01)
lett.	lettera/e
LOTC	Legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio (RS 946.51)
m	metro/i
mm	millimetro/i
n.	numero/i
OAC	Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (RS 741.51)
OAut	Ordinanza del 15 giugno 2007 sull'ammissione dei conducenti di veicoli al trasporto di persone e di merci su strada (RS 741.521)
OAV	Ordinanza del 20 novembre 1959 sull'assicurazione dei veicoli (RS 741.31)
OETV	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 741.41)
OLR	Ordinanza del 19 giugno 1995 sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore ¹ (OLR 1; RS 822.221) / Ordinanza del 6 maggio 1981 sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti (OLR 2; RS 822.222)
ONC	Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (RS 741.11)
PDF	Portable Document Format
P-OETV	Progetto di modifica dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (la lettera «P» prima della sigla dell'ordinanza sta per «progetto»)
t	tonnellata/e
OTTP	Ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (RS 641.811)
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UE	Unione europea
USA	Stati Uniti d'America
USTRA	Ufficio federale delle strade

5.3 Modulo di risposta al questionario sottoposto per la consultazione

Prescrizioni per i veicoli – Revisione parziale di quattro ordinanze in materia di circolazione stradale

Parere presentato da:

Cantone Associazione Organizzazione Altre cerchie interessate

Mittente:

Importante:

inviare il parere in formato Word entro il 20 ottobre 2022 al seguente indirizzo e-mail:
V-FA@astra.admin.ch

1. Siete fundamentalmente d'accordo con la proposta di modifica dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) e dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

2. Siete d'accordo con l'obbligo generale di conformità con le disposizioni tecniche dell'UE relativamente ai sistemi di assistenza e alla protezione da attacchi informatici degli autoveicoli (art. 103 cpv. 5, 6 e 7 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

3. Siete d'accordo con l'obbligo generale di conformità con le disposizioni tecniche dell'UE relativamente ai registratori di dati di evento degli autoveicoli (art. 102a P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

4. Siete d'accordo con l'obbligo di conformità con il regolamento UNECE n. 66 relativamente alla struttura di protezione antiribaltamento degli autobus (art.121 cpv. 5 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

5. Siete d'accordo con la proposta di basare le disposizioni di protezione antincendio per i materiali interni degli autobus sul regolamento UNECE n. 118 (art. 123 cpv. 5 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

6. Siete d'accordo con la proposta di introdurre in Svizzera, in concomitanza con l'UE, le disposizioni tecniche comunitarie per i sistemi di sostituzione del conducente nel controllo del veicolo (art. 103 cpv. 8 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

7. Siete d'accordo con la proposta di non escludere più dalla definizione generale dei rimorchi la presenza di una trazione (art. 19 cpv. 1 P-OETV)? Tenere conto della domanda successiva.

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

8. Siete d'accordo che, per armonizzare le disposizioni e garantire il traffico transfrontaliero, la trazione dei rimorchi debba essere conforme ai requisiti tecnici della futura normativa UE (art. 189 cpv. 8 P-OETV e applicazione del vigente art. 36a cpv. 1 OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

9. Siete d'accordo che i rivenditori di pneumatici non siano più tenuti a rilasciare un'etichetta di avvertenza per gli pneumatici invernali non adatti alla velocità massima del veicolo, nonostante per viaggi all'estero l'indicazione debba essere comunque presente (art. 59 cpv. 4 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

10. Siete d'accordo con l'introduzione in Svizzera, parimenti all'UE, dell'obbligo per autocarri, trattori a sella e autobus nuovi di essere muniti della versione 2 del tachigrafo intelligente dal 21 agosto 2023 (aggiornamento all. 2 n. 114 P-OETV con effetto sul vigente art. 100 cpv. 1 OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

11. Siete d'accordo con i nuovi criteri di classificazione per autoveicoli e rimorchi di lavoro (art. 13 cpv. 1 e 2 P-OETV; art. 22 cpv. 1 e 2 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

12. Siete d'accordo con la possibilità per i veicoli di lavoro di avere un carico utile o un peso rimorchiabile limitato per il trasporto di materiali risultanti dai lavori o necessari per effettuarli (art. 13 cpv. 1 lett. b e cpv. 2 P-OETV; art. 22 cpv. 1 lett. b e 2 lett. a e d P-OETV; art. 131 cpv. 1 P-OETV nonché art. 77 cpv. 1 P-ONC)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

13. Siete d'accordo con la possibilità per i veicoli di lavoro di trasportare un veicolo a motore per la mobilità dell'operatore (art. 13 cpv. 1 lett. b n. 2 P-OETV nonché art. 77 cpv. 1 P-ONC e art. 80 cpv. 1 lett. d P-ONC)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

14. Siete d'accordo con la possibilità per le macchine semoventi agricole e forestali di raggiungere i 40 km/h (art. 161 cpv. 7 P-OETV; art. 163 cpv. 1 e 2 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

15. Siete d'accordo con la possibilità, in caso di impiego fuori strada, di diminuire l'efficacia di frenatura dei rimorchi di lavoro agricoli e forestali in presenza di altri accorgimenti per ridurre eventuali rischi (art. 208 cpv. 2 lett. c P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

16. Siete d'accordo con la possibilità di mettere in circolazione senza licenza di circolazione e senza targhe i carri di lavoro (p. es. piattaforme elevatrici) con velocità massima per costruzione di 6 km/h (art. 72 cpv. 1 lett. m P-OAC e art. 38 cpv. 1 lett. e P-OAV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

17. Siete d'accordo con la possibilità di montare attrezzi accessori più lunghi sulla parte anteriore di trattori immatricolati a scopo industriale, come è già il caso per quelli impiegati nel settore agricolo e forestale (art. 94 cpv. 1^{quater} e 1^{quinquies} P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

18. Siete d'accordo con l'obbligo per i motori ad accensione comandata installati a posteriori su veicoli d'epoca di essere conformi almeno alle norme sui gas di scarico vigenti dal 1° ottobre 1996 (art. 4 cpv. 4 lett. a P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

19. Siete d'accordo con l'obbligo per i motori elettrici installati a posteriori su veicoli d'epoca in sostituzione dell'originario motore a combustione interna di soddisfare almeno le norme vigenti dal 1° ottobre 1996 in materia di sicurezza elettrica e con la possibilità di sottoporre l'installazione delle batterie a una prova di resistenza non distruttiva analoga a quella dei serbatoi di gas (art. 4 cpv. 4 lett. b P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

20. Siete d'accordo con la proposta di esplicitare nell'OETV che i controlli di veicoli modificati devono svolgersi secondo un sistema definito congiuntamente dalle autorità esecutive cantonali (parte introduttiva art. 34 cpv. 2 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

21. Siete d'accordo con l'abrogazione dell'obbligo, per tutti i cerchi aventi un offset tra quelli previsti dal costruttore del veicolo, di controllo ufficiale prima dell'uso (art. 34 cpv. 2 lett. f P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

22. Siete d'accordo con la proposta di ammettere un allargamento massimo della carreggiata del 2 % attraverso distanziali senza la necessità di una dichiarazione d'idoneità del costruttore del veicolo (come già possibile per i cerchi aventi un altro offset rispetto a quelli collaudati con il veicolo; art. 56 cpv. 3 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

23. Siete d'accordo con la rielaborazione delle competenze del DATEC in merito all'emanazione di disposizioni esecutive relative all'OETV (art. 220 cpv. 1 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni:

24. Siete d'accordo con le nuove competenze attribuite all'USTRA per quanto riguarda la regolamentazione di dettagli a livello esecutivo e deroghe a disposizioni dell'OETV (art. 220 cpv. 4 e 5 P-OETV)?

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni: