



30 maggio 2022

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

Rapporto esplicativo per l'avvio della procedura di consultazione



Rapporto esplicativo

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

Compendio

Il presente progetto di revisione persegue i seguenti obiettivi: aggiornare le prescrizioni internazionali sui requisiti tecnici dei veicoli nelle ordinanze svizzere;

- *adempiere la mozione Nantermod (18.3078 Autorizzare il rimorchio di autovetture con veicoli da lavoro);*
- *attuare diverse esigenze delle autorità cantonali e comunali;*
- *presentare proposte per soddisfare le richieste dei settori interessati.*

Situazione iniziale

Il diritto europeo in materia di requisiti tecnici dei veicoli si è evoluto. L'introduzione nell'UE di prescrizioni relative a nuovi sistemi di assistenza alla guida e di altri requisiti volti a incrementare la sicurezza dei veicoli stradali, in particolare, ha un potenziale considerevole nel rendere più sicura la circolazione sia per gli occupanti dei veicoli sia per gli utenti della strada più vulnerabili ed esposti (pedoni e ciclisti). L'UE assume così un ruolo precursore a livello mondiale, fissando nuovi standard di sicurezza. Ha inoltre sviluppato una nuova versione del tachigrafo intelligente, prescritto per monitorare il rispetto delle disposizioni sulla durata del lavoro, della guida e del riposo dei conducenti nell'esercizio della loro professione.

Le norme concernenti i veicoli di lavoro agricoli e forestali necessitano di modifiche per allinearsi a quanto è consentito nei Paesi confinanti.

La mozione Nantermod (18.3078 Autorizzare il rimorchio di autovetture con veicoli da lavoro) trasmessa dal Parlamento incarica 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.).

Per quanto il parco veicoli svizzero sia composto principalmente da autoveicoli di trasporto e dai relativi rimorchi, anche i veicoli di lavoro 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 impiegati oggi soprattutto nel settore delle costruzioni e agricolo, con conseguenti incomprensioni.

Attualmente i veicoli d'epoca su cui venga installato un gruppo propulsore di periodo diverso devono essere conformi alle disposizioni più recenti in materia. Poiché l'esborso economico risulta sproporzionato, continuano a essere montati vecchi motori d'epoca con pessime emissioni di scarico.

Gli uffici cantonali della circolazione stradale hanno chiesto di semplificare l'esecuzione dell'esame successivo dei cerchioni compatibili.

Contenuto del progetto

Il presente progetto di revisione prevede una sostanziale armonizzazione delle prescrizioni svizzere in materia di requisiti tecnici dei veicoli con le recenti evoluzioni normative europee, al fine di evitare ostacoli tecnici al commercio. Si tratta principalmente di misure volte a migliorare la sicurezza della circolazione stradale. Nello specifico, le norme europee sui nuovi sistemi di assistenza alla guida saranno vincolanti anche in Svizzera e la nuova versione europea del tachigrafo, obbligatoria per i veicoli adibiti al trasporto di cose con peso totale superiore a 3,5 t e al trasporto di persone con più di 9 posti, sarà introdotta di pari passo con l'UE. Per i veicoli nuovi di prima immatricolazione l'obbligo varrà a partire dal

21 agosto 2023; nel traffico transfrontaliero i veicoli dotati di versioni precedenti dovranno essere aggiornati entro il 21 agosto 2025.

Anche in Svizzera, come nei Paesi confinanti, le macchine semoventi agricole e forestali (nello specifico le raccogliatrici agricole) potranno raggiungere una velocità massima di 40 km/h se munite di freni adeguati. Una regolamentazione speciale per i freni fuoristrada migliorerà inoltre la sicurezza dei rimorchi di lavoro agricoli e forestali.

La proposta di attuazione della mozione Nantermod (18.3078) consente di trasportare un'automobile con un autoveicolo di lavoro per mezzo di un gancio di traino o su un rimorchio. In questo modo, gli operatori addetti alle macchine da lavoro pesanti quali ad esempio le autogrù potranno spostarsi senza ricorrere al veicolo di lavoro, in particolare in caso di lavori stazionari di più giorni.

Il sistema di classificazione dei veicoli di lavoro sarà aggiornato congiuntamente alla modifica delle prescrizioni concernenti tali veicoli, allo scopo di tenere conto dei progressi dei Paesi confinanti e delle esigenze dei proprietari, per lo più aziende. I criteri di classificazione sono validi per i veicoli agricoli e forestali e per quelli immatricolati come veicoli industriali. Le modifiche poste in discussione intendono adattare gli standard di sicurezza agli sviluppi tecnologici e rendere più flessibili le possibilità di utilizzo. Diverse prescrizioni in materia di circolazione stradale, le basi giuridiche per la tassa sul traffico pesante e spesso anche le imposte cantonali sui veicoli a motore fanno riferimento alla definizione dei veicoli di lavoro.

I carri di lavoro con velocità massima di 6 km/h saranno inoltre esentati dall'obbligo di immatricolazione con targa e licenza di circolazione.

Ai veicoli d'epoca si applicheranno requisiti d'esame agevolati in caso di passaggio alla propulsione elettrica. Qualora venga installato un motore ad accensione comandata appartenente a un periodo diverso dovrà essere rispettata almeno la norma sui gas di scarico Euro 2.

L'ordinanza concernente i requisiti tecnici dei veicoli dovrà stabilire in modo esplicito che gli esami successivi di veicoli modificati vengano eseguiti secondo un sistema comune dei Cantoni. Saranno inoltre garantite agevolazioni all'obbligo eccezionale di esame ufficiale per i cerchi compatibili.

Indice

1	Punti essenziali del progetto.....	6
1.1	Sistemi di assistenza alla guida obbligatori e requisiti di sicurezza più elevati	6
1.2	Registratore dati incidenti obbligatorio	7
1.3	Sicurezza degli autobus in caso di incendio e ribaltamento	8
1.4	Prescrizioni tecniche per i sistemi di automazione dei veicoli.....	9
1.5	Pneumatici per rimorchi	9
1.6	Pneumatici riscopabili.....	10
1.7	Rimorchi con dispositivo di propulsione	11
1.8	Peso rimorchiabile per quadricicli leggeri a motore e quadricicli a motore con cingoli ..	12
1.9	Etichetta di avvertenza per pneumatici invernali.....	12
1.10	Introduzione della seconda versione del tachigrafo intelligente.....	12
1.11	Sistema di classificazione dei veicoli di lavoro.....	14
1.12	Trasporto di veicoli a motore per mezzo di autoveicoli di lavoro	16
1.13	Velocità massima di 40 km/h per autoveicoli di lavoro agricoli e forestali	16
1.14	Prescrizioni in materia di veicoli agricoli e forestali	18
1.15	Deroga all'obbligo di immatricolazione per carri di lavoro con velocità di 6 km/h	18
1.16	Sbalzo anteriore	19
1.17	Sostituzione di unità di propulsione sui veicoli d'epoca	20
1.18	Esame successivo eccezionale in caso di modifiche ai veicoli – sistema cantonale congiunto e liberalizzazione per cerchioni compatibili	21
1.19	Potere di emanare disposizioni esecutive.....	22
2	Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo	23
2.1	Etichetta di avvertenza per pneumatici invernali.....	23
2.2	Rimorchi con dispositivo di propulsione	24
2.3	Peso rimorchiabile dei quad cingolati	24
2.4	Autoveicoli di lavoro: sistema di classificazione.....	24
2.5	Carri di lavoro con velocità massima di 6 km/h: impiego senza targa e licenza di circolazione	24
2.6	Velocità di 40 km/h per macchine semoventi agricole e forestali	24
2.7	Efficacia frenante dei rimorchi di lavoro agricoli e forestali	24
2.8	Sostituzione di gruppi propulsori nei veicoli d'epoca	25
3	Attuazione	25
4	Commento ai singoli articoli	25
4.1	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)	25
4.2	Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC)	42
4.3	Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC)	43
4.4	Ordinanza del 20 novembre 1959 sull'assicurazione dei veicoli (OAV).....	44
5	Ripercussioni.....	45
5.1	Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione.....	45
5.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	45
5.3	Ripercussioni per l'ambiente e la società.....	45
5.4	Ripercussioni per l'economia	46

6 Aspetti giuridici47
6.1 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera.....47

1 Punti essenziali del progetto

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

Situazione iniziale

Con il nuovo regolamento sulla sicurezza generale (UE) 2019/2144¹, l'UE introduce nuovi sistemi di assistenza alla guida e requisiti volti a migliorare la sicurezza dei veicoli stradali. Queste misure possono contribuire in modo significativo alla sicurezza della circolazione riducendo notevolmente il numero di decessi e lesioni gravi, sia tra gli occupanti dei veicoli sia tra gli utenti della strada più vulnerabili ed esposti (pedoni e ciclisti). L'UE assume così un ruolo precursore a livello mondiale, fissando nuovi standard di sicurezza.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

In Svizzera saranno introdotti, di pari passo con l'UE, l'obbligo di equipaggiare i veicoli nuovi con i recenti sistemi di assistenza alla guida e requisiti di sicurezza, che possono contribuire in modo significativo a migliorare la sicurezza stradale. Automobili, autofurgoni, minibus, autobus, autocarri e trattori a sella nuovi, importati in Svizzera a partire dal 7 luglio 2024, dovranno nello specifico essere muniti di:

- adattamento intelligente della velocità (sistema che segnala alla persona al volante quando sta viaggiando a una velocità troppo elevata, ad es. mediante variazioni all'acceleratore);
- avviso di disattenzione e stanchezza del conducente (un'analisi dei sistemi del veicolo permette di valutare l'attenzione della persona al volante, che all'occorrenza riceve un avviso);
- rilevamento in retromarcia (segnala la presenza di persone oppure oggetti dietro il veicolo);
- protezione da attacchi cibernetici e aggiornamenti software non autorizzati;
- segnalazione di arresto di emergenza (lampeggiamento rapido delle luci di arresto per indicare una forte frenata del veicolo agli utenti della strada che seguono);
- sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici (valido anche per i rimorchi di autoveicoli con peso totale superiore a 3,5 t; già oggi obbligatorio per le automobili);
- interfaccia (dispositivo di collegamento) per l'eventuale installazione di un etilometro blocca-motore;
- sistema di emergenza di mantenimento della corsia (automobili e autofurgoni; per quelli dotati di servosterzo idraulico obbligatorio se importati a partire dal 7 luglio 2026);
- sistema di frenata di emergenza che riconosce autonomamente ostacoli e veicoli in movimento e attiva la frenata (automobili e autofurgoni; già prescritto per autobus, autocarri e trattori a sella);
- migliore protezione dei passeggeri in caso di collisione frontale o laterale (automobili e autofurgoni);
- sistema di rilevamento angolo cieco (autobus, autocarri e trattori a sella);
- avviso di collisione con pedoni e ciclisti (autobus, autocarri e trattori a sella).

I veicoli nuovi importati a partire dal 7 luglio 2026 dovranno inoltre soddisfare i seguenti requisiti:

- avviso avanzato di distrazione del conducente (aiuta la persona al volante a concentrarsi sulla strada avvertendola in caso di distrazione);
- sistema di frenata di emergenza per la sicurezza di pedoni e ciclisti che riconosce autonomamente le situazioni di pericolo e attiva la frenata (automobili e autofurgoni);
- requisiti più rigorosi per la parte frontale del veicolo per proteggere i pedoni in caso di collisione (automobili e autofurgoni).

In più, gli autobus, gli autocarri e i trattori a sella nuovi importati a partire dal 7 gennaio 2029 dovranno essere costruiti in modo da garantire una visuale diretta ottimale dal posto di guida (ridurre al massimo

¹ Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione, GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (EU) 2021/1341, GU L 292 del 16.8.2021, pag. 4.

l'angolo cieco davanti e al lato del conducente e migliorare la visibilità diretta di utenti vulnerabili della strada quali pedoni e ciclisti).

Le nuove prescrizioni limitano fortemente le importazioni di veicoli non destinati al mercato europeo (in particolare quelli prodotti per il mercato USA), che non dispongono delle apposite omologazioni UE o delle prove richieste dai regolamenti UNECE specifici per i sistemi dei veicoli. L'installazione a posteriori o gli adeguamenti ai requisiti UE comporterebbero oneri sproporzionati dal punto di vista economico. Rimangono ammesse senza variazioni le importazioni dirette (ad es. dai vari Paesi dell'UE) di veicoli destinati al mercato europeo e opportunamente omologati prodotti in tutto il mondo.

Nell'UE e in Svizzera sono già richiesti determinati sistemi di assistenza alla guida per autobus, autocarri e trattori a sella, nello specifico quelli di frenata di emergenza, mantenimento della corsia e controllo elettronico della stabilità (ESP). Quest'ultimo deve essere presente anche su automobili e autofurgoni. Attualmente sono esentati dall'obbligo di equipaggiamento i veicoli che con velocità limitata a 60 km/h nonché modelli di automobili e autofurgoni di cui vengono prodotte al massimo 100 unità all'anno (le cosiddette piccole serie).

Questa possibilità di deroga per le piccole serie di veicoli a motore leggeri e per i veicoli con velocità limitata troverà applicazione anche per i nuovi sistemi di assistenza alla guida. Contano su questo i costruttori svizzeri di piccole serie e soprattutto di veicoli comunali con velocità massima per costruzione di 45 km/h. I costi per equipaggiare le piccole serie sarebbero sproporzionati e, considerato il numero marginale dei veicoli prodotti, la deroga non andrebbe a ripercuotersi sulla sicurezza stradale, senza dimenticare che gli incidenti dei veicoli con velocità massima di 45 km/h sono meno gravi. Nell'UE tali veicoli possono essere immatricolati come trattori e non devono essere dotati di sistemi di assistenza. In Svizzera, i trattori per uso industriale hanno tuttavia un carico utile limitato. Per questo motivo, spesso i produttori svizzeri di veicoli comunali immatricolano i loro veicoli come autocarri con velocità limitata a 45 km/h e necessitano della deroga. La velocità dei veicoli interessati dalla deroga generale sarà tuttavia ridotta da 60 km/h a 45 km/h. Il sistema di rilevamento in retromarcia sarà escluso, non essendo la velocità determinante per questo tipo di manovra. Tra l'altro, proprio perché i veicoli comunali sono impiegati nei centri abitati, le manovre di retromarcia dovrebbero essere più frequenti. I sistemi di rilevamento in retromarcia possono essere omologati singolarmente secondo il regolamento UNECE n. 158 e quindi installati a posteriori. L'obbligo di equipaggiamento è pertanto ragionevole e utile nell'ottica della sicurezza stradale.

1.2 Registratore dati incidenti obbligatorio

Situazione iniziale

In futuro nell'UE i veicoli delle categorie M e N, ossia automobili, autofurgoni, minibus, autobus, autocarri e trattori a sella, dovranno essere dotati di un sistema di registrazione di dati di evento², progettato per registrare e memorizzare esclusivamente i parametri relativi agli incidenti e le informazioni immediatamente prima, durante e immediatamente dopo una collisione.

I dati registrati comprendono velocità del veicolo, frenata e inclinazione del veicolo sulla strada, stato e frequenza di attivazione di tutti i suoi sistemi di sicurezza, effettuazione o meno di una chiamata d'emergenza attraverso il sistema eCall, attivazione del freno e qualsiasi altro parametro di input pertinente dei sistemi di bordo di sicurezza attiva e di prevenzione degli incidenti.

I dati devono essere protetti da abusi e manipolazioni; non possono includere alcun riferimento al conducente o proprietario del veicolo, né essere consultati tramite collegamento radio; la registrazione dei dati è finalizzata soprattutto ad analisi sulla sicurezza stradale.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Poiché il registratore di dati di evento serve a migliorare la sicurezza stradale, diventerà obbligatorio in Svizzera di pari passo con l'UE. Dovranno esserne dotati automobili e autofurgoni importati a partire dal 7 luglio 2024 e minibus, autobus, autocarri e trattori a sella importati dal 7 gennaio 2029.

² Art. 6 del nuovo regolamento sulla sicurezza generale (UE) 2019/2144, cfr. nota a piè di pagina al n. 1.1, «Situazione iniziale».

Saranno esentati da questa prescrizione i costruttori svizzeri di piccole serie e soprattutto di veicoli comunali con velocità massima per costruzione di 45 km/h. Con piccole serie si intendono i tipi di veicoli per i quali vengono prodotte al massimo 100 unità all'anno. I costi per equipaggiarle sarebbero sproporzionati e, considerato il numero marginale dei veicoli prodotti, la deroga non inciderà sulla sicurezza stradale. Tra l'altro, gli incidenti dei veicoli con velocità massima di 45 km/h sono meno gravi.

I dati registrati riguardano parametri legati all'incidente e possono essere estratti solo da chi ha accesso fisico al veicolo, ovvero chi è in possesso della chiave. I dettagli concernenti l'acquisizione dei dati e le finalità di trattamento consentite sono espressamente disciplinati nell'articolo 102a P-OETV e si fondano esclusivamente sulla legislazione federale sulla protezione dei dati. I rimandi alla normativa UE sulla protezione dei dati contenuti nelle prescrizioni tecniche non sono applicati.

1.3 Sicurezza degli autobus in caso di incendio e ribaltamento

Situazione iniziale

Nell'UE, dal 9 novembre 2017, per l'immatricolazione di determinati veicoli delle categorie M₂ e M₃ (autobus) che rientrano nel campo di applicazione del regolamento UNECE n. 66³ è necessaria una prova di resistenza della carrozzeria in caso di ribaltamento. A partire da quella data, i veicoli omologati secondo la normativa europea e importati in Svizzera dispongono di tale prova, per quanto finora non fosse richiesta dalle prescrizioni tecniche nazionali.

Nell'UE i materiali interni di determinati veicoli di categoria M₃ (autobus con peso totale superiore a 5 t) sottostanno ai requisiti prescritti dal regolamento UNECE n. 118⁴ in merito al loro comportamento di combustione (infiammabilità, velocità di combustione e comportamento alla fusione). Considerando che dal 29 ottobre 2010 i veicoli omologati nell'UE devono disporre di una prova corrispondente per poter essere immatricolati, i veicoli importati in Svizzera con approvazione generale UE soddisfano questi requisiti. In materia di protezione antincendio, le prescrizioni nazionali svizzere vigenti richiedono solo i dispositivi previsti dal regolamento UNECE n. 107⁵ (sistemi di rilevamento degli incendi montati sul veicolo, sistemi di spegnimento), ma non i requisiti sul comportamento di combustione dei materiali di costruzione del veicolo.

Per l'immatricolazione in Svizzera o il rilascio di un'omologazione svizzera si possono applicare i requisiti tecnici previsti dal diritto europeo o da quello nazionale (art. 36a cpv. 1 OETV⁶). In quest'ultimo caso, i veicoli in questione non devono pertanto soddisfare i requisiti citati relativi alla carrozzeria e al comportamento di combustione.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Le prescrizioni internazionali di cui ai regolamenti UNECE n. 66⁷ e 118⁸ diventeranno obbligatorie anche all'interno della normativa nazionale. Di conseguenza, anche i veicoli costruiti secondo le prescrizioni nazionali dovranno presentare gli stessi standard di sicurezza in termini di carrozzeria e comportamento di combustione dei materiali interni di quelli europei.

Per i veicoli nuovi già prodotti o importati in Svizzera secondo il vigente diritto nazionale prima della data di entrata in vigore della nuova normativa è prevista una disposizione transitoria per consentirne la prima messa in circolazione anche senza omologazione generale UE.

³ Regolamento UNECE n. 66 del 1° dicembre 1986 sulle disposizioni uniformi per l'omologazione di autobus per quanto concerne la resistenza meccanica della loro sovrastruttura; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 02, in vigore dal 19 agosto 2010 (Add.65 Rev.1 Emend.2).

⁴ Regolamento UNECE n. 118 del 6 aprile 2005 sulle disposizioni uniformi relative al comportamento alla combustione e/o l'impermeabilità a carburanti e lubrificanti dei materiali impiegati nella fabbricazione di talune categorie di veicoli a motore; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 04, in vigore dal 30 settembre 2021 (Add.117 Rev.3).

⁵ Regolamento UNECE n. 107 del 18 giugno 1998 sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli delle categorie M₂ e M₃ per quanto concerne le loro caratteristiche generali di costruzione; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 09, in vigore dal 30 settembre 2021 (Add.106 Rev.9).

⁶ Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali; OETV, RS 741.41.

⁷ Cfr. nota a piè di pagina al n. 1.3, «Situazione iniziale».

⁸ Cfr. nota a piè di pagina al n. 1.3, «Situazione iniziale».

1.4 Prescrizioni tecniche per i sistemi di automazione dei veicoli

Situazione iniziale

Con il nuovo regolamento sulla sicurezza generale (UE) 2019/2144⁹, l'UE ha stabilito i requisiti tecnici per i sistemi di automazione di automobili, autofurgoni, autobus, autocarri e trattori a sella, che sono tecnicamente in grado di assumere in ogni momento tutte le attività di guida del conducente, almeno a determinate condizioni.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Le prescrizioni tecniche europee sulla sicurezza dei sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo saranno introdotte in Svizzera contemporaneamente all'UE. Si tratta di norme che di per sé non sollevano il conducente dall'obbligo di mantenere la padronanza del veicolo. Nella revisione parziale della legge sulla circolazione stradale¹⁰ (LCStr) in corso si concede al Consiglio federale la competenza di disciplinare a quali condizioni e in che misura la persona alla guida è esentata dall'obbligo di controllo. Solo quando la guida autonoma sarà ammessa dalla LCStr e dalle norme svizzere sulla circolazione tali sistemi potranno essere utilizzati. L'armonizzazione delle prescrizioni tecniche svizzere con i regolamenti internazionali è particolarmente importante per il traffico transfrontaliero. L'UE coordina le sue prescrizioni con i corrispondenti regolamenti internazionali dell'ONU in materia. La legge federale del 6 ottobre 1995¹¹ sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG) richiede che le prescrizioni tecniche nazionali siano compatibili con quelle dei principali partner commerciali della Svizzera. Con l'introduzione dei requisiti di sistema europei parallelamente all'UE, l'industria automobilistica svizzera ottiene sicurezza giuridica su quali sistemi tecnici potranno essere impiegati per la guida autonoma una volta attuata la revisione parziale della LCStr in corso.

I veicoli dotati di tecnologie di automazione importati, non destinati al mercato UE o privi delle prove richieste dai regolamenti UNECE in materia, soddisfano appena i requisiti europei. Gli oneri economici per renderli immatricolabili sarebbero sproporzionati, soprattutto per i sistemi prodotti per il mercato statunitense. Rimangono ammesse senza variazioni le importazioni dirette (ad es. dai vari Paesi dell'UE) di veicoli destinati al mercato europeo e opportunamente omologati prodotti in tutto il mondo.

1.5 Pneumatici per rimorchi

Situazione iniziale

In linea di principio, devono essere montati pneumatici adatti alla velocità massima per costruzione del veicolo (art. 58 cpv. 2 OETV), ad eccezione dei rimorchi, per i quali in base al diritto vigente sono sufficienti pneumatici progettati per una velocità di 100 km/h (art. 187 cpv. 1 OETV). Per i rimorchi la cui velocità massima è limitata, come anche per quelli trainati soltanto da veicoli a motore con velocità massima limitata, sono sufficienti pneumatici adatti alla velocità massima autorizzata (art. 187 cpv. 2 OETV). Poiché all'estero è ammesso superare i 100 km/h con i rimorchi e, ad esempio, i veicoli commerciali pesanti aventi una velocità massima limitata a 80 km/h possono raggiungere al massimo 89 km/h grazie alla tolleranza ammessa per il loro limitatore di velocità, sussiste il rischio che i veicoli circolino a velocità inadeguate per gli pneumatici. La normativa esistente non è chiara né oggettiva e necessita dunque di alcune precisazioni.

Con il nuovo regolamento sulla sicurezza generale (UE) 2019/2144¹², l'UE introduce l'obbligo di sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici per i rimorchi pesanti delle categorie O₃ e O₄ (rimorchi per autoveicoli con peso totale superiore a 3,5 t).

⁹ Cfr. nota a piè di pagina al n.1, «Situazione iniziale».

¹⁰ www.parlament.ch > Attività parlamentare > Curia Vista > Oggetti del Consiglio federale > Revisioni legislative > DATEC > [21.080 Legge federale sulla circolazione stradale. Modifica](#). Messaggio consultabile su: www.admin.ch > Diritto federale > Foglio federale > Edizioni del Foglio federale > 2021 > N. 239 > 29 dicembre 2021 > [FF 2021 3026](#).

¹¹ RS 946.51

¹² Cfr. nota a piè di pagina al n.1.1, «Situazione iniziale».

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Sarà abrogato il principio secondo il quale gli pneumatici per i rimorchi devono essere generalmente adatti a una velocità di 100 km/h. In sostanza, d'ora in poi sarà determinante la velocità massima per costruzione così come avviene per gli altri tipi di veicoli. Ciò permetterà di circolare oltre i 100 km/h con i rimorchi all'estero, purché consentito dalla velocità massima per costruzione e dalle prescrizioni estere. I rimorchi con una velocità massima autorizzata tra 80 e 100 km/h dovranno essere muniti di pneumatici adatti a 100 km/h. In tal modo saranno sempre equipaggiati a sufficienza, ad esempio, i rimorchi degli autocarri che per via della tolleranza del loro limitatore di velocità possono raggiungere 89 km/h. Per i rimorchi con velocità massima inferiore a 80 km/h o trainati soltanto da veicoli a motore con velocità massima limitata inferiore a 80 km/h basteranno pneumatici per la velocità massima autorizzata. La nuova normativa precisa i requisiti in materia di velocità e garantisce che i rimorchi siano dotati di pneumatici adatti alla velocità di guida effettiva.

Nel quadro dell'armonizzazione con le più recenti norme europee, anche in Svizzera sarà prescritto per i rimorchi delle categorie O₃ e O₄ un sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici in conformità con il regolamento (UE) 2019/2144¹³. Il sistema punta a migliorare la sicurezza della circolazione e sarà introdotto di pari passo con l'UE. I rimorchi pesanti nuovi per gli autoveicoli dovranno perciò esserne equipaggiati se importati a partire dal 7 luglio 2024.

1.6 Pneumatici riscolpibili

Situazione iniziale

Gli pneumatici con battistrada riscolpibile devono presentare la dicitura «regroovable» o il simbolo corrispondente, come stabilito nei regolamenti UNECE n. 54¹⁴ (pt. 3.1.10; pneumatici nuovi) e n. 109¹⁵ (pt. 3.2.9; pneumatici ricostruiti). In entrambi i casi si tratta di pneumatici pensati innanzitutto per i veicoli a motore pesanti (categorie C2 e C3 di cui al regolamento UNECE n. 54 pt. 2.31), per quanto non si possa escludere il loro impiego sulle automobili.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Le disposizioni sugli pneumatici riscolpibili saranno adeguate alle norme internazionali più recenti. Per quanto si tratti in primo luogo di pneumatici destinati ai veicoli pesanti con peso totale superiore a 3,5 t, non si può escludere il montaggio anche su veicoli leggeri. Per questo motivo, il divieto di riscolpitura (vigente art. 60 cpv. 4 OETV) non sarà più riferito al tipo di veicolo, bensì all'adeguatezza dello pneumatico. In futuro, tutti gli pneumatici che presentano l'apposita dicitura conforme ai regolamenti UNECE applicabili potranno essere riscolpiti a prescindere dal veicolo su cui sono montati. L'articolo 60 capoverso 4 OETV sarà abrogato e la regolamentazione sulla riscolpitura degli pneumatici verrà integrata nell'articolo 60 capoverso 3 P-OETV.

1.7 Rimorchi con dispositivo di propulsione

Situazione iniziale

L'articolo 19 capoverso 1 OETV definisce i rimorchi «veicoli senza dispositivo di propulsione proprio» trainati da altri veicoli.

Anche in ambito europeo, la direttiva 2007/46/CE¹⁶, non più in vigore, definiva il rimorchio in modo generico come un «veicolo non semovente» (art. 3 pt. 12). Nel (successivo) regolamento (UE)

¹³ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.1, «Situazione iniziale».

¹⁴ Regolamento UNECE n. 54 del 1° marzo 1983 sulle disposizioni uniformi per l'omologazione degli pneumatici per veicoli utilitari e loro rimorchi; modificato da ultimo dal complemento 24, in vigore dal 30 settembre 2021 (Add.53 Rev.3 Emend.6).

¹⁵ Regolamento UNECE n. 109 del 23 giugno 1998 sulle disposizioni uniformi relative all'omologazione per la fabbricazione di pneumatici ricostruiti per veicoli utilitari e loro rimorchi; modificato da ultimo dal complemento 10, in vigore dal 3 gennaio 2021 (Add.108 Rev.1 Emend.4).

¹⁶ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro); GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2017/2400, GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1.

2018/858¹⁷, la definizione specifica di «semirimorchio» (art. 3 pt. 33) non contempla più l'indicazione «non semovente», ancora presente invece nella definizione generale di «rimorchio» (art. 3 pt. 17). La definizione di rimorchio agricolo e forestale (categorie R e S) conforme al regolamento (UE) 167/2013¹⁸ non vieta un dispositivo di propulsione. Di conseguenza, per lavori in terreni impraticabili si fa ricorso ad assi motori che sono tuttavia alimentati con l'energia del veicolo trattore.

I rimorchi con dispositivi di propulsione elettrica ausiliari possono contribuire a ridurre le emissioni di CO₂ assistendo quelli convenzionali dei rispettivi veicoli trattori. Al momento sono in corso diverse attività di ricerca riguardo alla propulsione dei rimorchi, in particolare nell'ambito dei veicoli commerciali pesanti. Si prevedono future norme internazionali in materia.

Per i rimorchi trainati da biciclette e ciclomotori si applicano soltanto i requisiti stabiliti dall'articolo 210 OETV e dall'articolo 68 dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC)¹⁹, mentre non sono finora disponibili norme valide a livello internazionale. Di recente, nei Paesi confinanti, sono disponibili rimorchi elettrici anche per biciclette e ciclomotori, il cui impiego interessa particolarmente i rappresentanti della logistica urbana svizzera. L'assenza di norme in materia solleva dei dubbi su quali siano le specifiche tecniche necessarie per un uso corretto di tali rimorchi sulle strade pubbliche.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

La nuova normativa proposta non include più i dispositivi di propulsione nella definizione di rimorchio (art. 19 cpv. 1 OETV). Al momento non esistono disposizioni tecniche relative alla propulsione dei rimorchi, ma a livello internazionale si attendono norme legate soprattutto all'impegno a favore della riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali pesanti. Una volta che nell'UE i rimorchi dotati di motore elettrico ausiliario saranno omologati, la definizione svizzera di rimorchio non potrà vietare la propulsione, pena l'impossibilità di immatricolare i rimorchi europei in Svizzera. Nell'ottica di armonizzare i requisiti tecnici dei veicoli con quelli europei occorre evitare disposizioni nazionali divergenti dal diritto internazionale. Le prescrizioni nazionali mantengono dunque invariato il divieto di propulsione per i rimorchi (art. 189 cpv. 8. P-OETV). Tali sistemi di propulsione dovranno soddisfare eventuali futuri requisiti definiti nell'UE (art. 36 cpv. 1 OETV).

La possibilità di consentire in futuro i rimorchi motorizzati per biciclette e ciclomotori sarà chiarita in un secondo momento nel quadro dell'attuazione delle conclusioni risultanti dal rapporto del Consiglio federale del 10 dicembre 2021²⁰ in adempimento del postulato Burkart (18.4291 Mobilità lenta. Necessità di una visione d'insieme). Per ora rimangono vietati (art. 210 cpv. 6 P-OETV) per via della mancanza di norme nazionali e internazionali e delle questioni in sospeso relative alla sicurezza (pesi, freni, dimensioni, velocità, ecc.).

1.8 Peso rimorchiabile per quadricicli leggeri a motore e quadricicli a motore con cingoli

Situazione iniziale

I cosiddetti quad (quadricicli leggeri a motore e quadricicli a motore) possono essere dotati di cingoli. Come per le ruote motrici, secondo l'articolo 136 capoverso 3 OETV il peso rimorchiabile (nel testo vigente carico rimorchiato) non deve superare il 50 per cento del peso determinante in base alla classificazione nella categoria (peso in ordine di marcia, cioè peso a vuoto senza i 75 kg di un conducente generico, eventuali accessori speciali e il peso della batteria in caso di propulsione elettrica). Veicoli cingolati paragonabili sono le motoslitte, che tuttavia non sono soggette a limiti per i pesi

¹⁷ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE; GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2021/1445, GU L 313 del 6.9.2021, pag. 4.

¹⁸ Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 febbraio 2013 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali, GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2019/519, GU L 91 del 29.3.2019, pag. 42.

¹⁹ RS 741.11.

²⁰ Aires de circulation pour la mobilité douce – Rapport du Conseil fédéral en réponse aux postulats 18.4291 Burkart du 14 décembre 2018 et 15.4038 Candinas du 25 septembre 2015 (in francese e tedesco); consultabile su: www.parlament.ch > Attività parlamentare > Curia Vista > Postulato > [18.4291 Mobilità lenta. Necessità di una visione d'insieme](#).

rimorchiabili. Il limite vigente per i quadricicli leggeri a motore e i quadricicli a motore cingolati sarà perciò allentato.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

D'ora in poi per i quadricicli leggeri a motore e i quadricicli a motore cingolati sarà ammesso un peso rimorchiabile con peso massimo pari al peso a vuoto. Per le motoslitte, veicoli tecnicamente analoghi, non esiste alcuna limitazione relativa al peso rimorchiabile. La restrizione attualmente in vigore per i quadricicli leggeri a motore e i quadricicli a motore cingolati appare immotivata e sarà dunque allentata a condizione che sussista una garanzia del costruttore per il peso rimorchiabile.

1.9 Etichetta di avvertenza per pneumatici invernali

Situazione iniziale

In base alle prescrizioni armonizzate con il diritto europeo, gli pneumatici invernali possono essere montati anche quando non sono adatti alla velocità massima raggiungibile dal veicolo (art. 59 cpv. 3 OETV). In questo caso, il rivenditore deve però fornire un'etichetta di avvertenza in linea con la normativa europea (art. 59 cpv. 4 OETV). Considerato che in Svizzera il limite di velocità generale sulle autostrade è di 120 km/h (art. 4a cpv. 1 lett. d ONC) e che gli pneumatici invernali per gli autoveicoli devono essere adatti a una velocità di almeno 160 km/h e per i restanti veicoli a motore di almeno 130 km/h (art. 59 cpv. 3 OETV), il settore interessato ha richiesto di non dover più fornire tale etichetta.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

I commercianti di pneumatici non saranno più tenuti a fornire un'etichetta di avvertenza per le gomme invernali non adatte alla velocità massima del veicolo. Nella pratica, la maggior parte degli pneumatici invernali disponibili sul mercato per gli autoveicoli sono adatti a una velocità massima di almeno 190 km/h e superano dunque ampiamente il requisito minimo dei 160 km/h. In Svizzera la rinuncia all'adesivo non è particolarmente rilevante, dato il limite di velocità generale di 120 km/h. Inoltre, i rivenditori hanno comunque l'obbligo di indicare le caratteristiche del prodotto.

In considerazione di quanto stabilito dalla normativa europea, per i viaggi all'estero si dovrà tuttavia applicare un'etichetta visibile dal posto di guida, utile soprattutto in Germania dove non vige un limite di velocità generale in autostrada.

1.10 Introduzione della seconda versione del tachigrafo intelligente

Situazione iniziale

Nell'ottica di migliorare la sicurezza stradale, tutelare i lavoratori ed evitare distorsioni della concorrenza, nel settore dei trasporti stradali devono essere rispettati degli standard minimi in materia di durata del lavoro, della guida e del riposo dei conducenti. Il rispetto delle norme è controllato mediante tachigrafi analogici e digitali, i cui requisiti tecnici poggiano sul pertinente regolamento dell'UE a cui si fa riferimento sia in Svizzera sia a livello internazionale. Con il primo Pacchetto Mobilità²¹ le norme europee in materia di tachigrafi sono state perfezionate. I tachigrafi digitali di seconda generazione (GEN2) installati sui veicoli di nuova immatricolazione a partire dal 15 giugno 2019 sono definiti «tachigrafi intelligenti». La tecnologia che ne è alla base viene ora ulteriormente allineata alle esigenze del mercato dei trasporti stradali e definita versione 2 (GEN2 V2). I nuovi tachigrafi utilizzeranno un segnale di navigazione satellitare non falsificabile e annoteranno gli attraversamenti di frontiera. Si potrà dunque omettere l'inserimento manuale del Paese al momento della partenza e dopo l'attraversamento delle frontiere (cfr. art. 14b cpv. 1 OLR I²²). Inoltre, mediante l'interfaccia radio DSRC già esistente si potranno comunicare alle autorità di controllo informazioni concrete relative a possibili superamenti della durata di guida. Le nuove prescrizioni in materia di tachigrafi mirano a semplificarne l'uso per gli utenti, migliorare la sicurezza contro le manipolazioni e promuovere controlli efficaci. Le funzioni dell'interfaccia per i sistemi

²¹ GU L 249 del 31.07.2020.

²² Ordinanza del 19 giugno 1995 per gli autisti, RS 822.221.

di trasporto intelligenti (ITS) sono ampliate per poter consentire in futuro di immettere e trasmettere impostazioni (ad es. attività di lavoro o pausa) mediante dispositivi esterni quali i sistemi di gestione della flotta. È disponibile una nuova funzione che permette di registrare i luoghi di carico e scarico, semplificando così la documentazione delle procedure di trasporto e agevolando l'esecuzione delle prescrizioni in materia di cabotaggio. L'utilizzo non è prescritto dalle norme sulla durata del lavoro, della guida e del riposo e pertanto facoltativo.

La carta del conducente introdotta nel 2019 insieme al tachigrafo intelligente e i relativi dispositivi di analisi e lettura possono continuare a essere impiegati con i tachigrafi GEN2 V2. Queste componenti di sistema e i tachigrafi omologati secondo le nuove prescrizioni sono già riconosciuti in Svizzera dal 1° aprile 2022.

Nell'UE i tachigrafi GEN2 V2 sono prescritti per autocarri, trattori a sella e pullman con prima immatricolazione a partire dal 21 agosto 2023. I veicoli impiegati nei trasporti transfrontalieri che dispongono di un tachigrafo di generazioni precedenti (analogico o digitale GEN1) dovranno passare alla versione GEN2 V2 dal 1° gennaio 2025, quelli che hanno già un tachigrafo intelligente (GEN2 V1) dal 21 agosto 2025.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Data la sua posizione al centro dell'Europa, la Svizzera necessita di un accesso il più possibile privo di ostacoli al mercato europeo dei trasporti stradali. Per questo motivo, le nuove norme relative al tachigrafo intelligente saranno recepite in modo vincolante nel diritto svizzero.

L'obbligo di installazione dei tachigrafi GEN2 V2 per i veicoli di nuova immatricolazione dovrà applicarsi in linea con la data prevista dal diritto europeo. Le disposizioni modificate dovranno pertanto entrare in vigore prima del 21 agosto 2023 affinché in questa data possano già essere efficaci. I veicoli nuovi con la prima versione del tachigrafo intelligente devono necessariamente essere immatricolati prima della data limite (data della prima messa in circolazione). In caso di immatricolazione tardiva, il tachigrafo andrà sostituito. Poiché le versioni GEN2 V1 e V2 impiegano le stesse tecnologie e la stessa attrezzatura sul veicolo, gli oneri per cambiare dispositivo sarebbero accettabili. I veicoli immatricolati entro il 21 agosto 2023 e impiegati esclusivamente nel traffico interno non dovranno essere dotati a posteriori del tachigrafo GEN 2 V2.

Le date determinanti saranno indicate in maniera esplicita con un'entrata in vigore scaglionata e una disposizione transitoria. Le prescrizioni UE sulla sostituzione dei vecchi tachigrafi con quelli GEN2 V2 per il traffico transfrontaliero interno all'Europa entreranno in vigore parallelamente per i veicoli immatricolati in Svizzera. A partire dal 2025 per i viaggi all'estero saranno dunque ammessi solo i tachigrafi intelligenti, dal 21 agosto 2025 solo quelli di seconda versione. Come prescritto nell'accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'Unione europea²³, a livello nazionale si applicano prescrizioni equivalenti a quelle europee al fine di evitare che i conducenti di autocarri e pullman immatricolati in Svizzera vengano controllati più spesso nell'UE. Saranno inoltre integrate le prescrizioni sull'esame successivo dei tachigrafi. I corpi di polizia avranno la possibilità di sostituire i sigilli rimossi ai fini del controllo, purché non siano riscontrate manipolazioni o guasti che richiedano la riparazione da parte di un'officina autorizzata. Nell'UE questa disposizione è in vigore già dal 20 agosto 2020, ma finora è scarsamente utilizzata, secondo quanto dichiarato dalle autorità di controllo estere intervistate.

Saranno regolamentati in modo esplicito gli obblighi di documentazione per i tachigrafi analogici impiegati sui taxi e sui vecchi autoveicoli pesanti. In questo modo possono essere abrogate le istruzioni del DATEC concernenti l'installazione, il collaudo e la riparazione di odocronografi, registratori di fine percorso nonché dispositivi di limitazione della velocità²⁴, che contenevano disposizioni equivalenti, senza che vi siano ripercussioni pratiche per le persone interessate e le autorità di esecuzione. Per i viaggi in Svizzera l'uso di tali tachigrafi rimane ammesso.

²³ Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia, RS **0.740.72**.

²⁴ Istruzioni del DATEC del 2 agosto 2006 concernenti l'installazione, il collaudo e la riparazione di odocronografi, registratori di fine percorso nonché dispositivi di limitazione della velocità; consultabile su: www.ustr.admin.ch > Area tecnico-amministrativa > Esecuzione normative stradali > Documenti concernenti la circolazione stradale > Istruzioni (http://www.ustr.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02_717_i.pdf).

Le modifiche proposte riguardano in sostanza gli articoli 101 e 222r e l'allegato 2 n. 114 P-OETV.

Non sono oggetto della presente procedura di consultazione le modifiche del primo Pacchetto Mobilità²⁵ che entreranno in vigore nell'UE a luglio 2026, nello specifico l'estensione delle prescrizioni in materia di durata del lavoro, della guida e del riposo ai conducenti di veicoli per il trasporto merci internazionale con peso totale a partire da 2,5 t. Non risultano modifiche per gli autoveicoli leggeri (peso totale fino a 3,5 t) che necessitano di un tachigrafo nel traffico transfrontaliero perché muniti di gancio di traino (peso del convoglio superiore a 3,5 t ai sensi dell'art. 2 cpv. 2 lett. a AETR²⁶) né per i veicoli dotati di tachigrafo per accertare la dinamica degli incidenti (art. 100 cpv. 1 lett. c e d OETV). In questi casi continua a essere sufficiente un tachigrafo digitale GEN1 (per AETR) o uno analogico.

1.11 Sistema di classificazione dei veicoli di lavoro

Situazione iniziale

I veicoli di lavoro sono definiti negli articoli 13 (autoveicoli di lavoro) e 22 (rimorchi di lavoro) dell'OETV. Rientrano in questa categoria, ad esempio, escavatori, mietitrebbiatrici, autogrù e piattaforme elevatrici mobili. La varietà di modelli è ampia e in continua crescita per via di una sempre maggiore specializzazione dei veicoli per determinate attività. Le prescrizioni relative alla classificazione sono valide sia per i veicoli agricoli e forestali sia per quelli immatricolati come veicoli industriali. Non è inoltre rilevante se i lavori o i trasporti si svolgono su incarico di un ente pubblico o per interessi commerciali privati.

I veicoli di lavoro sono esentati dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)²⁷ e, a seconda delle regolamentazioni cantonali, godono di agevolazioni fiscali rispetto ai veicoli di trasporto. Non trovano applicazione neanche la formazione e il controllo della durata del lavoro dei rispettivi conducenti (deroghe a OLR 1²⁸ e OAut²⁹).

Per questo motivo i veicoli di lavoro devono essere costruiti in modo da non poter trasportare alcun carico. Il diritto vigente prevede inoltre delle limitazioni ai lavori consentiti per poter essere classificati come veicoli di lavoro. L'elenco delle attività autorizzate risale a un decreto del Consiglio federale del 1961 e alle relative direttive emanate il 30 giugno 1964 dall'allora competente DFGP. Queste disposizioni hanno spesso sollevato dubbi interpretativi.

Per le macchine semoventi l'esame successivo segue una periodicità di 5-3-3-3 (anni dopo la prima messa in circolazione), mentre per gli autoveicoli di trasporto la frequenza è di 2-2-1-1 (oltre 3,5 t) o di 4-3-2-2 (fino a 3,5 t). I veicoli di lavoro non devono disporre di sistemi di assistenza alla guida (ad es. frenata di emergenza) né di dispositivi per attenuare la gravità degli incidenti in caso di collisioni con utenti della strada più vulnerabili (ad es. dispositivi anticastro). Sono inoltre soggetti alle norme UE sulle emissioni per le macchine mobili non stradali (NRMM) e a valori limite di rumorosità elevati.

Poiché numerose norme in materia di circolazione stradale sono collegate al tipo di veicolo, è opportuno continuare a valutare i singoli veicoli in occasione dell'esame di immatricolazione.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Il sistema di classificazione dei veicoli di lavoro sarà modificato in base alle esigenze. Negli ultimi anni sono state avanzate molte richieste legittime, che saranno incluse nel progetto di revisione, riguardanti principalmente le costruzioni e l'agricoltura nonché la manutenzione delle infrastrutture. Diversi veicoli, oggi considerati autoveicoli di trasporto, in futuro potranno essere classificati come autoveicoli di lavoro. In misura limitata potranno inoltre essere trasportate le merci legate all'esecuzione dei lavori. A tal fine, non conterà più la presenza di una quantità di spazio adeguata, bensì il carico utile necessario. Questo criterio può essere verificato con maggiore certezza giuridica per mezzo di una pesatura ed è più

²⁵ Cfr. nota a piè di pagina al n. 1.10, «Situazione iniziale».

²⁶ Accordo europeo del 1° luglio 1970 relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR; RS 0.822.725.22).

²⁷ Art. 3 della legge del 19 dicembre 1997 sul traffico pesante, RS 641.81.

²⁸ Ordinanza del 19 giugno 1995 per gli autisti, RS 822.221.

²⁹ Ordinanza del 15 giugno 2007 sull'ammissione degli autisti, RS 741.521.

significativo dal punto di vista dei requisiti tecnici. Il peso dei veicoli è più rilevante anche per la TTPCP, da un lato perché influisce direttamente sull'importo della tassa, dall'altro perché può essere desunto dai certificati di immatricolazione anche per classificare i veicoli stranieri.

Con la nuova classificazione dei veicoli di lavoro i settori interessati possono beneficiare di agevolazioni. In particolare l'esenzione da tasse o la diminuzione delle imposte, intervalli più lunghi per gli esami successivi e requisiti inferiori in materia di sistemi di sicurezza e standard ambientali consentono di ridurre i costi. Inoltre, dato che i conducenti devono essere meno qualificati (certificato di capacità non necessario) e possono essere impiegati con orari più flessibili (prescrizioni generali del diritto del lavoro) le imprese possono anche valutare cambiamenti a livello di personale.

Le ripercussioni sulle entrate pubbliche, la sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente sono accettabili ampliando lievemente la cerchia degli aventi diritto (cfr. n. 5.1). La modifica delle prescrizioni non dovrebbe tuttavia risolvere la pressione sui criteri di classificazione.

Il sistema vigente sarà ampliato con moderazione. Saranno reconsiderati quei profili di impiego per i quali è stato dimostrato un interesse legittimo all'interno di richieste specifiche. Inoltre, i veicoli di lavoro saranno autorizzati a sfruttare la loro capacità di trasporto solo nei casi in cui sia prevista una macchina per la lavorazione di un bene specifico per una data finalità e risulti assolutamente necessario uno spazio di stoccaggio. Una limitazione di carico utile e peso rimorchiabile necessari per i trasporti renderà meno allettante eludere le prescrizioni per gli autoveicoli di trasporto. La quota sarà misurata in modo che i trasporti di materiale da e verso il luogo di lavoro richiedano meno viaggi supplementari, senza che le prescrizioni per gli autoveicoli di trasporto vengano aggirate. Si terrà conto di questi fattori considerando una quota del 25 per cento del peso totale congiuntamente a un limite di 4000 kg per gli autoveicoli e due terzi del peso per asse autorizzati per i rimorchi. Un valore uniforme non è attuabile. Gli autocarri, per lo meno quelli con una funzione operativa subordinata (ad es. gru di carico), hanno un carico utile per costruzione che spesso supera appena il 50 per cento. Per gli autoveicoli di lavoro la quota ammissibile per il trasporto deve pertanto essere esigua. Non disponendo di una fonte di energia (motore), solo di rado i rimorchi di trasporto hanno una funzione operativa integrata, mentre la quota di carico utile è molto elevata. Le motivazioni a favore di una nuova ripartizione dei rimorchi sono tuttavia scarse, perché per essere trainati è comunque necessario un autoveicolo di trasporto (decadono le agevolazioni riguardanti OLR 1 e OAut nonché in parte quelle relative alle imposte sui veicoli a motore e alla TTPCP).

Non è più previsto un catalogo dei lavori autorizzati per illustrare il concetto cardine di «lavoro». Di conseguenza, non è più necessario l'elenco di cui all'articolo 23 capoverso 1 del decreto del Consiglio federale del 18 luglio 1961 concernente i veicoli a motore e i rimorchi agricoli, le macchine semoventi industriali e i veicoli speciali³⁰ e le direttive emanate al riguardo dal DFGP il 30 giugno 1964. Queste ultime sono in parte ancora applicabili (cfr. allegato delle istruzioni del DATEC sull'introduzione dell'OETV del 29 settembre 1995³¹) e diventerebbero obsolete con la presente modifica. I veicoli aventi una funzione operativa (forma della carrozzeria) che permette di classificarli come veicoli di lavoro continuano a essere specificati nell'ambito delle istruzioni concernenti la compilazione dei rapporti di perizia, moduli 13.20 A e 13.20 B (IRP 13.20)³².

Riguardo alla conformazione degli spazi di carico degli autoveicoli di lavoro saranno applicabili le stesse prescrizioni valide per gli autoveicoli di trasporto. Si dovrà pertanto inserire un riferimento generico nei requisiti tecnici.

³⁰ RU-1961-31 del 27.07.1961.

³¹ Consultabile su: <https://www.ustr.admin.ch/> > Area tecnico-amministrativa > Esecuzione normative stradali > Documenti concernenti la circolazione stradale > Istruzioni > Spiegazioni e istruzioni su OETV, OAV e OAC (http://www.astra2.admin.ch/media/pdf/pub/1995-09-29_710_d.pdf, in tedesco).

³² <https://www.ustr.admin.ch/> > Area tecnico-amministrativa > Veicoli e merci pericolose > Registro proprietari di veicoli > Istruzioni concernenti la compilazione dei rapporti di perizia, moduli 13.20 A e 13.20 B (https://www.astra.admin.ch/dam/astra/it/dokumente/fahrzeuge/weisung_ausfuellenderpruefungsberichteformular1320aund1320bwbp13.pdf.download.pdf/weisung_ausfuellenderpruefungsberichteformular1320aund1320bwbp13.pdf).

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

Situazione iniziale

Ai sensi dell'articolo 77 capoverso 1 ONC, sugli autoveicoli di lavoro (ad es. autogrù) e relativi rimorchi non può essere trasportata alcuna merce, salvo i carburanti e le parti integranti delle macchine nonché gli attrezzi e le attrezzature di lavoro. Nei cantieri, le imprese di costruzione impiegano autocarri con gru, piattaforme semoventi e altre macchine edili pesanti noleggiate da fornitori specializzati al di fuori della regione. Spesso l'operatore addetto necessita di un veicolo per recarsi al proprio domicilio o sul posto di lavoro. L'uso di veicoli da cantiere pesanti per i tragitti di lavoro si ripercuote in maniera negativa sia sull'ambiente sia in termini di inquinamento acustico e sollecitazione dell'infrastruttura.

La mozione Nantermod (18.3078 Autorizzare il rimorchio di autovetture con veicoli da lavoro³³) incarica perciò il Consiglio federale di modificare le basi giuridiche in materia affinché le autovetture possano essere trainate come rimorchi dei veicoli di lavoro.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

In futuro i veicoli di lavoro potranno trainare veicoli a motore impiegati per la mobilità dell'operatore. Affinché anche i veicoli di lavoro con peso eccezionale (oltre 40 t) possano usufruire di questa possibilità, sarà consentito superare di 2,0 t il peso massimo legale e quello eccezionale della macchina per trasportare un veicolo a motore destinato alla mobilità dell'operatore. Continuerà tuttavia a non essere autorizzato un peso per asse superiore a 12 t per evitare effetti sfavorevoli sull'usura stradale. La regolamentazione proposta consente, in sostanza, il trasporto di un veicolo a motore su un rimorchio. In alternativa, allo stesso scopo, si potrà autorizzare il trasporto di un motoveicolo su un veicolo di lavoro (cfr. al riguardo n. 1.11 Sistema di classificazione dei veicoli di lavoro).

Queste novità permettono alle imprese di costruzione di risparmiare e di ridurre l'impatto ambientale.

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

Situazione iniziale

L'associazione Lohnunternehmer Schweiz ha richiesto di consentire una velocità massima di 40 km/h per le raccogliatrici agricole, oggi classificate come «carri di lavoro agricoli e forestali» con velocità massima di 30 km/h. Durante il periodo di mietitura le macchine vengono sfruttate al massimo e i tempi di spostamento tra i luoghi di impiego, non produttivi, devono essere per quanto possibile brevi. Una velocità più elevata prolungherebbe dunque il tempo di utilizzo delle macchine, rendendole più redditizie. Nei Paesi confinanti la velocità massima può raggiungere 40 km/h, per cui la modifica rappresenterebbe allo stesso tempo un'armonizzazione delle prescrizioni.

In Svizzera, anche nelle zone rurali, le strade di collegamento spesso attraversano i centri abitati, dove è importante disporre di freni in grado di funzionare con forza e rapidità. Il motivo principale per cui finora il limite di velocità non è stato aumentato risiede nei requisiti di frenata inferiori delle macchine agricole e forestali. All'associazione richiedente era stato comunicato che il passaggio a 40 km/h presupporrebbe un inasprimento delle prescrizioni, la qual cosa avrebbe comportato un indesiderato ostacolo tecnico al commercio, essendo le macchine costruite in conformità con le norme europee.

Nell'agosto 2020 il Comitato europeo di normazione (CEN) ha pubblicato la norma EN 17344 «Macchine agricole - Veicoli agricoli e forestali semoventi - Requisiti di frenatura» che aumenta il livello di sicurezza dei sistemi di frenatura delle macchine agricole e forestali. La norma non è ancora stata dichiarata come standard vincolante dall'UE, tuttavia è già applicabile su base volontaria. La tecnica di costruzione e la capacità dei sistemi di frenatura richiesti dalla norma non coincidono del tutto con quelli dei trattori con velocità di 40 km/h. Ad esempio, per la classe III (da 30 a 40 km/h) non tutti gli assi devono frenare e la forza frenante minima richiesta rispetto al peso del veicolo ammonta al 38 per cento (decelerazione

³³ Consultabile su: <https://www.parlament.ch/> > Attività parlamentare > Curia Vista > Ricerca > Numero dell'affare > 18.3078 (<https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20183078>).

media 3,1 m/s²), mentre per i trattori è del 51 per cento (5,0 m/s²). Requisiti analoghi a quelli dei trattori sono previsti dalla norma per la classe IV (oltre 40 e fino a 60 km/h).

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

La modifica proposta prevede di immatricolare le raccogliatrici agricole come «macchine semoventi agricole e forestali» con una velocità massima di 40 km/h nei casi in cui oltre ai requisiti di sicurezza già vincolanti sia soddisfatta anche la norma EN 17344. In base alla proposta è determinante la classe IV (oltre 40 km/h) che stabilisce requisiti analoghi rispetto ai trattori. Le macchine che non raggiungono questo livello di sicurezza possono continuare a essere immatricolate con una velocità massima di 30 km/h.

La proposta prevede che in relazione alle dimensioni di queste macchine si applichino le stesse prescrizioni valide per i trattori che circolano già a questa velocità, ossia per pneumatici larghi e determinati elementi una larghezza massima di 3,00 metri, per il resto della macchina di 2,55 m (art. 27 cpv. 1^{bis} OETV). Mietitrebbiatrici e sminuzzatrici, la cui larghezza è di molto superiore ai 3,00 m, continueranno dunque a essere immatricolate con una velocità di non oltre 30 km/h. Anche per il carico per asse degli assi singoli motori, che per le raccogliatrici agricole e forestali può arrivare a 14,0 t (art. 95 cpv. 2 lett. b n. 1 OETV), sarà ancora richiesto un limite di 30 km/h, soprattutto per tutelare le strade.

Per guidare tali macchine sono richieste la licenza della categoria speciale F e un'età minima di 16 anni. L'associazione richiedente ritiene che si tratti di attrezzature per l'attività professionale. Non si intende procedere con una modifica delle prescrizioni in materia di patenti tale da consentire la guida di queste macchine a persone di 14 o 15 anni che hanno seguito un corso di guida di trattori riconosciuto dall'USTRA (licenza di condurre della categoria speciale G40)³⁴. La disposizione sull'autorizzazione alla guida sarà precisata di conseguenza (art. 4 cpv. 3 P-OAC³⁵). L'autorizzazione G40 consente dunque di guidare trattori aventi una velocità superiore a 30 km/h (fino a 40 km/h) o altri veicoli a motore immatricolati come eccezionali che possono però circolare solo a 30 km/h. Per via delle loro dimensioni, i veicoli eccezionali dispongono già di caratteristiche particolari anche a prescindere da un aumento della velocità. Per poter guidare le macchine più veloci, pertanto, non basterà la categoria G40 con età minima inferiore.

L'incremento di efficienza ottenibile con le raccogliatrici agricole passando da 30 a 40 km/h rappresenta un incentivo per la sostituzione delle macchine più datate. Poiché la superficie agricola utile rimarrà pressoché costante, non si prevede un incremento di queste macchine nonostante i veicoli nuovi siano sempre più interessanti. Si possono pertanto escludere ripercussioni negative sulla sicurezza stradale. La sostituzione delle macchine più vecchie con emissioni dei gas di scarico meno buone potrebbe avere senz'altro un impatto positivo sull'ambiente, che tuttavia andrebbe ad annullarsi per via di percorsi più lunghi.

1.14 Prescrizioni in materia di veicoli agricoli e forestali

Situazione iniziale

Le prescrizioni in materia di veicoli agricoli e forestali sono già allineate al diritto europeo sotto vari aspetti, in modo da garantire l'immatricolazione in Svizzera dei veicoli con omologazione europea. Le disposizioni dell'OETV sono rilevanti soprattutto per i produttori svizzeri con un numero di unità ridotto destinato al mercato interno e hanno un campo di applicazione meno ampio rispetto alle norme europee. Laddove, infatti, il diritto dell'UE lascia un certo margine interpretativo e sono necessarie regole specifiche legate al contesto svizzero (topografia, diffusione di proprietà tecniche), l'OETV prevede disposizioni approfondite e puntuali.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Gli elevati requisiti di efficacia degli impianti di frenatura per circolare sulle strade, fuori strada possono comportare rischi. Per applicare una forza frenante elevata occorre un fondo aderente, altrimenti le ruote

³⁴ Cfr. art. 4 cpv. 3 OAC.

³⁵ Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione, RS 741.51.

frenate sbandano in modo incontrollato. Per i lavori svolti in pendenza, frequenti in Svizzera, ciò può essere causa di incidenti. Nonostante i rimorchi con omologazione UE dispongano di appositi dispositivi, la normativa europea non disciplina la questione in modo accurato. A livello nazionale sarà esplicitamente consentito ridurre l'efficacia frenante dei rimorchi di lavoro durante le attività lavorative. Misure tecniche di attenuazione dei rischi (ripristino automatico) eviteranno incidenti stradali dovuti a una forza frenante insufficiente.

Le prescrizioni europee relative ai parafranghi dei rimorchi agricoli e forestali non sono ancora state recepite nel diritto nazionale. In base all'OETV si ritiene sufficiente il rispetto dei requisiti europei in materia. Per individuare e interpretare correttamente le norme rilevanti è tuttavia necessario disporre di conoscenze approfondite dei regolamenti UE. Le disposizioni devono pertanto essere inserite in modo equivalente nell'OETV raggruppandole in un unico punto.

1.15 Deroa all'obbligo di immatricolazione per carri di lavoro con velocità di 6 km/h

Situazione iniziale

In base alla legge sulla circolazione stradale l'immatricolazione dei veicoli a motore è sostanzialmente obbligatoria. Il Consiglio federale può tuttavia escludere dall'obbligo i veicoli di potenza o velocità ridotte e quelli usati raramente sulle strade pubbliche (art. 25 cpv. 1 lett. a LCStr). Sono citati in modo esplicito le macchine semoventi e i carri con motore (art. 25 cpv. 1 lett. d LCStr). Anche i veicoli senza obbligo di immatricolazione devono essere conformi a tutte le prescrizioni tecniche applicabili e consentire un uso e una circolazione sicuri (art. 29 LCStr).

I carri di lavoro sono veicoli costruiti appositamente per effettuare lavori, come ad esempio escavatori, mietitrebbiatrici e piattaforme elevatrici mobili, aventi una velocità massima per costruzione di 30 km/h (art. 13 cpv. 3 lett. b OETV). L'Associazione svizzera fornitori di piattaforme (VSAA) ha richiesto di esonerare dall'obbligo di immatricolazione i carri di lavoro con velocità limitata a 6 km/h, soprattutto a causa delle complicazioni per commercianti e proprietari risultanti dai collaudi di immatricolazione. L'attenzione è posta sulle piattaforme di lavoro elevabili, necessarie ad esempio per la pulizia e la manutenzione di edifici e manufatti. Per raggiungere il luogo di impiego vengono caricate; con il proprio dispositivo di propulsione circolano più volte solo intorno agli oggetti dove sono impiegate. Tuttavia, le strade e le aree in cui operano sono solitamente considerate spazi pubblici ai sensi della legislazione in materia di circolazione stradale.

La normativa proposta è comparabile a quella per le macchine edili destinate agli spostamenti all'interno di un'azienda che circolano sulle strade pubbliche. In virtù del vigente articolo 72 capoverso 1 lettera d dell'ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC)³⁶ i veicoli di lavoro utilizzati in cantieri stradali delimitati ma non completamente chiusi al traffico sono già esentati dall'immatricolazione. Non sono pertanto soggetti all'obbligo di collaudo prima dell'immatricolazione né di esame successivo quinquennale presso un ufficio della circolazione stradale, previsti invece per i veicoli di lavoro dotati di targhe e licenza di circolazione. Devono però disporre di un'apposita assicurazione di responsabilità civile ai sensi dell'articolo 32 capoverso 1 dell'ordinanza del 20 novembre 1959 sull'assicurazione dei veicoli (OAV)³⁷. Al momento dell'immatricolazione le autorità verificano la presenza di targhe e licenza di circolazione per i veicoli che devono esserne muniti (attestato d'assicurazione). In conformità con l'articolo 32 capoverso 1 OAV, anche per le macchine per la costruzione di strade prive di licenza di circolazione e targhe deve essere depositato un attestato d'assicurazione prima dell'utilizzo.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

I carri di lavoro con velocità massima per costruzione di 6 km/h saranno generalmente esentati dall'obbligo di immatricolazione (estensione dell'elenco delle eccezioni di cui all'art. 72 cpv. 1 OAC, nuova lett. m). Considerato l'attuale parco veicoli, la modifica interesserebbe circa 450 veicoli, mantenendo la situazione invariata per il 99 per cento dei carri di lavoro.

³⁶ RS 741.51

³⁷ RS 741.31

Con la soppressione dell'obbligo di immatricolazione verranno meno anche i collaudi effettuati da esperti della circolazione qualificati. Spetterà dunque a chi mette in circolazione i veicoli e ai rispettivi proprietari garantire il pieno e costante rispetto delle prescrizioni vigenti, come ad esempio l'applicazione sul retro del veicolo di un contrassegno indicante la velocità massima dello stesso. Oltre ai requisiti tecnici dell'OETV, trova applicazione la legge federale del 12 giugno 2009 sulla sicurezza dei prodotti (LSPro;³⁸ art. 1 cpv. 3 LCStr).

Per questi veicoli non sarà più necessaria un'assicurazione di responsabilità civile conforme alla LCStr. Saranno anch'essi soggetti all'articolo 38 OAV secondo uno specifico capoverso di nuova introduzione (art. 38 cpv. 1 lett. e P-OAV). Per maggiore chiarezza il titolo del secondo capitolo della parte terza («Carri a mano provvisti di motore, monoassi e ciclomotori leggeri, sedie a rotelle») sarà integrato nel modo seguente: «Carri a mano provvisti di motore, monoassi e ciclomotori leggeri, sedie a rotelle, carri di lavoro con velocità massima di 6 km/h».

Con l'esenzione dall'immatricolazione non sarà possibile identificare il proprietario del veicolo (ad es. in caso di sosta vietata), né saranno più eseguiti controlli ufficiali sull'effettiva copertura assicurativa al momento della messa in circolazione. Ciò significa che in caso di sinistro in assenza di copertura assicurativa sarà il Fondo nazionale di garanzia (FNG) ad assumersi i costi delle parti lese secondo quanto previsto dall'articolo 53a lettera b OAV. Qualora il FNG non riesca a reclamare dal proprietario tutti i costi sostenuti, saranno utilizzati a tal fine i contributi degli altri assicurati per la responsabilità civile.

Il peso totale dei veicoli in questione non è limitato, a fronte, tuttavia, di una velocità ridotta (a passo d'uomo). Quando si rilevano gli incidenti stradali non si fanno distinzioni tra le velocità massime dei carri di lavoro (fino a 30 km/h). Considerando gli incidenti degli ultimi anni, è possibile fare solo una stima approssimativa riguardo al coinvolgimento di questi veicoli. Procedendo con una ripartizione uniforme degli eventi, i carri a motore con velocità fino a 6 km/h sarebbero coinvolti circa una volta ogni due anni, frequenza che sale a circa una volta ogni 50 anni per gli incidenti mortali.

1.16 Sbalzo anteriore

Situazione iniziale

Con sbalzo anteriore si intende la distanza tra il centro del volante e il punto più anteriore del veicolo. È un elemento rilevante per la sicurezza stradale perché agli incroci il traffico sulla strada trasversale deve essere visibile prima che la parte anteriore del proprio veicolo vi sporga.

La revisione dell'OETV entrata in vigore il 1° febbraio 2019 ha consentito ai veicoli a motore agricoli e forestali e ai trattori industriali impiegati a scopo agricolo e forestale nonché agli autoveicoli di lavoro di sporgere fino a cinque metri con gli attrezzi accessori montati temporaneamente (art. 112 cpv. 6 in combinato disposto con art. 131 cpv. 5 OETV, risp. art. 164 cpv. 1 OETV). Questa evoluzione è stata resa possibile dall'arrivo sul mercato di innovativi sistemi a telecamera e monitor, che garantiscono al conducente una sufficiente visibilità trasversale in corrispondenza di incroci o sbocchi. In precedenza, lo sbalzo anteriore di questo genere di veicoli era limitato a quattro metri (art. 112 cpv. 5 OETV in combinato disposto con art. 131 cpv. 4 OETV), che sono passati a cinque con la revisione. Le parti di veicoli o le attrezzature di lavoro che sporgono per più di tre metri devono essere dotate di specchi retrovisori laterali. Questa norma è stata in linea di massima mantenuta con la revisione del 2019 integrando il requisito del sistema a telecamera e monitor, che va montato in caso di sbalzo anteriore superiore ai quattro metri.

Nel 2020 la Conferenza degli ingegneri cantonali (CIC) si è rivolta all'USTRA contestando il fatto che i trattori industriali impiegati negli spazi pubblici per le attività di manutenzione non sono soggetti alle stesse prescrizioni e pertanto non avrebbero diritto a uno sbalzo anteriore fino a cinque metri per gli attrezzi accessori montati temporaneamente. Sarebbe in parte impossibile e in alcuni casi pericoloso fissare tali attrezzi sul luogo di impiego per poter rispettare le norme vigenti durante il tragitto. Stando alla CIC, il superamento dei quattro metri è dovuto soprattutto agli attrezzi di dimensioni più elevate.

³⁸ RS 930.11

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

La presente proposta di revisione accoglie la richiesta della CIC. D'ora in poi anche gli attrezzi accessori montati temporaneamente sui veicoli impiegati negli spazi pubblici per attività di manutenzione potranno sporgere fino a cinque metri. Beneficeranno dunque di prescrizioni analoghe a quelle in vigore dal 2019 per i veicoli impiegati a scopo agricolo e forestale e gli autoveicoli di lavoro.

Allo stesso tempo le ampie disposizioni che disciplinano lo sbalzo anteriore sono riorganizzate e riunite nell'articolo 94 capoversi 1^{quater} e 1^{quinquies}. Le dimensioni massime dello sbalzo anteriore potranno ammontare a quattro metri non solo per gli autoveicoli di lavoro e i veicoli impiegati a scopi agricoli e forestali, bensì in generale per tutti gli autoveicoli. Lo sbalzo anteriore di automobili, autofurgoni, autocarri e autobus non supera mai i tre metri finora autorizzati; gli autocarri a cassone ribaltabile (dumper) possono tuttavia raggiungere tali lunghezze. Nel caso in cui vengano superati i tre metri, devono essere montati specchi retrovisori laterali, perciò, allo scopo di semplificare le prescrizioni, l'attuale limite di tre metri non è necessario.

1.17 Sostituzione di unità di propulsione sui veicoli d'epoca

Situazione iniziale

Ai sensi dell'articolo 4 capoverso 3 OETV le modifiche sostanziali ai veicoli già in circolazione devono essere eseguite secondo le prescrizioni tecniche vigenti in quel momento, con riferimento a tutti i componenti interessati da tali modifiche. Questa norma intende evitare che, di fatto, venga assemblato un nuovo veicolo partendo da componenti che beneficiano di prescrizioni in materia di sicurezza ed emissioni superate e meno efficaci. La disposizione secondo cui l'installazione di un'unità di propulsione è considerata una modifica sostanziale è entrata in vigore il 1° maggio 2012 (art. 4 cpv. 3 lett. a OETV). In caso di sostituzione del motore di un veicolo d'epoca con uno di un periodo diverso ciò implica il rispetto delle prescrizioni più recenti relative alle emissioni dei gas di scarico. Tuttavia, il montaggio sui veicoli più vecchi non è di fatto realizzabile per via della sempre maggiore complessità di collegamento degli odierni sistemi di propulsione. Per questo motivo il gruppo propulsore di un veicolo d'epoca è di solito sostituito con motori risalenti allo stesso periodo, con conseguente assenza di miglioramenti in termini di emissioni. L'industria dei veicoli richiede la possibilità di poter utilizzare, al posto degli originali, altri motori a combustione interna più moderni e a basse emissioni, anche se non soddisfano le norme sui gas di scarico più recenti.

Anche l'installazione di un motore elettrico in sostituzione di uno a combustione interna non risulta possibile con una spesa adeguata. Occorrerebbe fornire le prove della sicurezza elettrica e della compatibilità elettromagnetica in conformità con le norme aggiornate. La prima richiede dei test nell'ambito dei quali la struttura del veicolo o i componenti da installare (soprattutto batterie) verrebbero deformati e distrutti. Solo la verifica della compatibilità elettromagnetica è possibile senza arrecare danni.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

La normativa deve essere adattata. La proposta posta in consultazione consente, ad esempio, di installare un altro motore più recente su un veicolo d'epoca nel rispetto di una norma sui gas di scarico minima definita. Nel caso in cui vengano montati motori ad accensione comandata su veicoli con prima immatricolazione precedente al 1° gennaio 1997, dovranno essere rispettate almeno le prescrizioni sui gas di scarico vigenti a partire dal 1° ottobre 1996 per veicoli simili. Per le automobili si tratta della norma Euro 2. Tali motori da un lato presentano uno standard notevolmente migliore in termini di emissioni rispetto alla maggior parte dei motori originali più vecchi e dall'altro possono effettivamente essere montati sui veicoli più datati con un onere economico accettabile. A livello pratico si assisterà a un significativo miglioramento delle emissioni dei veicoli d'epoca trasformati. L'adeguamento riguarda solo i motori ad accensione comandata. La sostituzione delle unità di propulsione a diesel continuerà a essere soggetta alla norma sui gas di scarico più recente, l'unica a garantire una depurazione efficace dei gas di scarico dei motori diesel.

Per passare ai motori elettrici saranno consentiti metodi alternativi per i necessari collaudi. I veicoli immatricolati per la prima volta precedentemente al 1° gennaio 1997 dovranno soddisfare almeno le

prescrizioni sulla sicurezza elettrica in vigore il 1° ottobre 1996. La base giuridica di riferimento è la versione allora vigente del regolamento UNECE n. 100³⁹ (versione originaria; serie d'emendamento 00), che tuttavia non conteneva norme sulla sicurezza di installazione delle batterie. A tal fine si potranno applicare per analogia i collaudi relativi al fissaggio dei serbatoi di carburante di cui ai regolamenti UNECE 67/03⁴⁰ (cap. 17.4.6) e 115/02⁴¹ (allegato 5). In questo modo si autorizza una procedura senza la distruzione della struttura del veicolo e delle batterie, metodo praticato ad esempio anche da alcuni organi di controllo tedeschi. Si potrà inoltre adottare un procedimento semplificato anche per verificare la sicurezza elettrica dei veicoli trasformati, purché i componenti impiegati siano certificati in tal senso. Tutte le procedure di verifica utilizzate dovranno garantire un livello di protezione equivalente a quello prescritto in origine.

La nuova normativa proposta è intesa a tenere conto della richiesta espressa più volte dall'industria automobilistica e da privati, oltre a sostenere il passaggio alla propulsione elettrica. Avrà ripercussioni positive anche sull'ambiente in quanto nella pratica non verranno più montati solamente vecchi motori d'epoca, ma anche motori a combustione più recenti con sistemi di depurazione dei gas di scarico più avanzati oppure motori elettrici a emissioni zero. Sarà inoltre più semplice da gestire per le autorità di esecuzione.

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

Situazione iniziale

Prima di un ulteriore impiego nella circolazione, le modifiche sostanziali ai veicoli sono soggette a un esame successivo ufficiale (art. 34 cpv. 2), per il quale le autorità di esecuzione cantonali hanno elaborato direttive comuni (direttiva asa⁴² sulla modifica di veicoli a motore, disponibile in francese).

Ai sensi dell'articolo 34 capoverso 2 lettera f OETV, sono ammessi solo i cerchioni che presentano le dimensioni precise definite dal costruttore. Tutti gli altri cerchioni (anche di misure intermedie) sottostanno a un esame successivo eccezionale, che secondo la direttiva asa vigente può venire meno qualora sussista una dichiarazione di idoneità del relativo costruttore. L'associazione dei servizi della circolazione ha richiesto di liberalizzare l'obbligo di esame successivo per i cerchioni non omologati dal costruttore.

Nel caso in cui venga modificata anche la carreggiata, è necessaria una dichiarazione di idoneità del costruttore del veicolo (art. 56 cpv. 1 OETV). Fanno eccezione le modifiche alla larghezza della carreggiata entro un totale massimo del 2 per cento se dovute a cerchioni con offset diverso (art. 56 cpv. 3 OETV).

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Nell'OETV viene esplicitato che l'esame successivo di veicoli modificati si svolge secondo un sistema congiunto dei Cantoni (art. 34 cpv. 2 parte introduttiva P-OETV). In questo modo si sancisce nel diritto federale l'obbligo di una procedura uniforme a livello nazionale per le autorità di esecuzione che dovranno eseguire l'esame successivo eccezionale, consolidando le direttive asa relative alle modifiche dei veicoli a motore.

Si ottempera inoltre alla richiesta dell'asa di non assoggettare più all'obbligo di esame successivo eccezionale le variazioni degli offset rientranti nelle dimensioni dei cerchioni previste dal costruttore

³⁹ Regolamento UNECE n. 100, del 23 agosto 1996, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli elettrici a batteria per quanto concerne le condizioni applicabili alla costruzione e alla sicurezza funzionale (Add.99).

⁴⁰ Regolamento UNECE n. 67, del 1° giugno 1987, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione di:
I equipaggiamenti speciali di veicoli a motore delle categorie M e N nel cui sistema di propulsione vengono impiegati gas liquidi;
II veicoli delle categorie M e N dotati di un equipaggiamento speciale per l'impiego di gas liquidi in un sistema di propulsione per quanto concerne l'installazione di detto equipaggiamento;
modificato dalla serie d'emendamento 01, in vigore dal 13 novembre 1999 (Add.66 Rev.1), inclusi tutti gli emendamenti seguenti fino a: serie d'emendamento 01, complemento 10, in vigore dal 10 ottobre 2012 (Add.66 Rev.3).

⁴¹ Regolamento UNECE n. 115, del 30 ottobre 2003, sulle disposizioni uniformi per l'omologazione di:
I sistemi specifici di adattamento per gas di petrolio liquefatto (GPL) da impiegare nel sistema di propulsione dei veicoli a motore;
II sistemi specifici di adattamento per gas naturale compresso (GNC) da impiegare nel sistema di propulsione dei veicoli a motore;
modificato da ultimo dal complemento 5, in vigore dal 15 luglio 2013 (Add.114 Rev.1).

⁴² asa: Associazione dei servizi della circolazione.

(art. 34 cpv. 2 lett. f P-OETV). Il montaggio dei cerchioni compatibili prevede in alcuni casi dei distanziali. Le modifiche della larghezza della carreggiata eseguite per mezzo di distanziali saranno equiparate a quelle dovute agli offset. In caso di modifica della carreggiata totale non superiore al 2 per cento, la dichiarazione di idoneità del costruttore non sarà più necessaria nemmeno per i distanziali (art. 56 cpv. 3 P-OETV). La nuova normativa ridurrà gli oneri a carico dei servizi della circolazione (esame successivo) e dell'industria (dichiarazione di idoneità), consentendo un'esecuzione semplice.

1.19 Potere di emanare disposizioni esecutive

Situazione iniziale

Con l'emanazione dell'OETV, il Consiglio federale ha trasferito al dipartimento competente (in origine il DFGP, oggi il DATEC) il potere di emanare istruzioni e disciplinare i dettagli (art. 220 cpv. 1 OETV). La delega è allo stesso tempo la frase introduttiva di un elenco di fattispecie che vanno o possono essere disciplinate in tal senso. A seconda dell'interpretazione, si tratta pertanto di un incarico di emanare norme connesse a un oggetto specifico o dell'autorizzazione, qualora necessario, a stabilire ulteriori dettagli, come nei casi elencati.

Non è chiaro quali siano le modalità con cui il DATEC può applicare questa norma di delega e se, come sporadicamente praticato in passato, si può trasferire all'ufficio tecnico competente la regolamentazione di fattispecie di modesta entità. Nel quadro dell'esame giuridico di una nuova ordinanza del DATEC concernente le luci blu⁴³, l'Ufficio federale di giustizia (UFG) ha valutato anche la disposizione relativa al conferimento della competenza, giungendo alla conclusione che la norma necessitasse di una rielaborazione e di un allineamento alle esigenze attuali.

Non tutte le tematiche elencate all'articolo 220 capoverso 1 lettere a-g OETV necessitano ancora oggi di una regolamentazione dettagliata da parte del DATEC né sono riportate norme importanti. Fino alla fine degli anni Novanta, inoltre, le questioni tecniche venivano precisate all'interno di circolari destinate ai governi cantonali e alle cerchie interessate. Lo stato giuridico di tali istruzioni richiede sempre più spesso chiarimenti, suggerendo l'esigenza di una nuova regolamentazione delle competenze su diversi livelli.

La nuova normativa proposta e relativa motivazione

Le prescrizioni tecniche sui veicoli sono soggette a una rapida evoluzione. Per affrontare nuove questioni è pertanto spesso necessario comunicare rapidamente norme vincolanti, a volte solo temporanee. Un elenco di temi a livello di ordinanza rischia di diventare presto obsoleto e ostacolare le innovazioni, motivo per cui è soppressa la menzione dei singoli oggetti disciplinati.

In base alle ripercussioni per i privati e le autorità di esecuzione, istruzioni e ordinanze dipartimentali vanno discusse nell'ambito di una procedura di consultazione oppure sottoposte all'esame delle parti coinvolte. Chi è estraneo a tali questioni riconosce comunque l'entità dell'attività legislativa a livello di dipartimento e uffici anche in assenza di un elenco esplicito delle fattispecie a livello di ordinanza. A seconda della portata della normativa, la competenza dovrà essere delegata al dipartimento o all'ufficio competente secondo il seguente schema, in conformità con l'articolo 48 capoverso 1 della legge sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione⁴⁴ (LOGA) e con l'articolo 106 capoverso 1 LCStr:

- La delega delle competenze per l'emanazione di ordinanze e istruzioni da parte del DATEC è riformulata nell'articolo 220 capoverso 1 P-OETV. L'emanazione di atti normativi subordinati punta a concretizzare singole disposizioni dell'OETV a seconda delle esigenze, a vantaggio della certezza del diritto e dell'applicazione uniforme della normativa. È inoltre inserita la norma di delega per la regolamentazione dei dettagli delle prescrizioni che comportano il rilascio di permessi. Laddove necessario, sarà così possibile intervenire in modo mirato per precisare ulteriormente le condizioni di autorizzazione. Nei limiti della norma di delega si potranno anche imporre obblighi o concedere diritti.

⁴³ Ordinanza del DATEC del 27 settembre 2019 concernente le luci blu e gli avvisatori a due suoni alternati, RS 741.438.

⁴⁴ RS 172.010

- Nell'articolo 220 capoverso 4 P-OETV è attribuita all'USTRA la facoltà di regolamentare i dettagli concernenti l'esecuzione. Si tratta di linee guida (istruzioni USTRA) destinate alle autorità di esecuzione su come gestire fattispecie concrete (ordinanze amministrative). Le questioni affrontate riguardano, ad esempio, le procedure esecutive o gli strumenti di controllo impiegati. Le disposizioni dell'USTRA possono anche contribuire ad armonizzare l'esecuzione comunicando una pratica di emanazione consolidata di altre autorità come standard vincolante (best practice).
- Nell'articolo 220 capoverso 5 P-OETV è delegata all'USTRA la competenza di concedere deroghe alle prescrizioni tecniche per determinate situazioni, ad esempio per i veicoli che entrano in Svizzera in circostanze particolari (ad es. proprietà privata per trasloco) o che vi sono stazionati solo a tempo determinato (ad es. veicoli di esportazione). I veicoli provenienti da mercati terzi (soprattutto USA o Giappone) dispongono di standard elevati in materia di protezione ambientale e sicurezza. Tuttavia, non sempre sono dotati di sistemi di sicurezza e assistenza alla guida equivalenti a quelli richiesti nell'UE e in futuro anche in Svizzera, che per di più solitamente non possono essere montati a posteriori. In mancanza di un'apposita normativa, tali veicoli non potranno più essere immatricolati in Svizzera e dovranno essere lasciati ripartire verso il Paese di origine.

2 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo

Le modifiche proposte sono conformi al diritto UE e alle norme tecniche ONU armonizzate. Nello specifico, vengono recepiti dalla normativa europea l'obbligo di equipaggiare i veicoli con sistemi avanzati di assistenza alla guida e un registratore dati incidenti, i requisiti di sicurezza della carrozzeria (protezione di passeggeri e pedoni), le prescrizioni di sicurezza e antincendio per gli autobus, le disposizioni sull'installazione dei tachigrafi e le prescrizioni tecniche relative ai veicoli automatizzati. L'unica deroga al diritto europeo riguarda l'etichetta per gli pneumatici invernali (n. 2.1). Di seguito saranno illustrate nel dettaglio le particolarità. Laddove non sono disponibili norme a livello internazionale, la comparazione fa riferimento a quelle nazionali dei Paesi limitrofi.

2.1 Etichetta di avvertenza per pneumatici invernali

La disposizione che consente di montare pneumatici invernali anche se non sono adatti alla velocità massima raggiungibile dal veicolo è in linea con la normativa europea. Tuttavia, in questo caso nell'UE si deve apporre un'etichetta visibile al conducente indicante la velocità di cautela raggiungibile con gli pneumatici montati. La normativa svizzera proposta (cfr. n. 1.9) deroga a questo principio per il traffico interno.

2.2 Rimorchi con dispositivo di propulsione

Al momento nell'UE i rimorchi per gli autoveicoli (semplici veicoli stradali) sono considerati veicoli non semoventi. I dispositivi di propulsione non sono tuttavia vietati per i rimorchi di veicoli agricoli e forestali. A livello internazionale si stanno discutendo prescrizioni più avanzate per i rimorchi dei veicoli commerciali pesanti, in particolare per i semirimorchi. I motori elettrici ausiliari per i rimorchi pesanti possono contribuire a ridurre le emissioni di CO₂ nel trasporto stradale assistendo il motore convenzionale dei rispettivi veicoli trattori. La Svizzera non prevede di intervenire in modo isolato sulle norme tecniche dei veicoli. La proposta di modifica di cui al numero 1.7 si limita a eliminare il divieto di propulsione propria dalla definizione dei «rimorchi», per l'utilizzo di tali dispositivi sui rimorchi si farà riferimento al diritto europeo.

2.3 Peso rimorchiabile dei quad cingolati

Nell'UE i veicoli a quattro ruote di piccole dimensioni (spesso chiamati quad) possono essere omologati come veicoli di categoria L o, di recente, anche come trattori. Per i veicoli di categoria L è ammessa, come in Svizzera, una massa rimorchiabile pari al massimo al 50 per cento del peso in ordine di marcia del veicolo (regolamento delegato (UE) 44/2014⁴⁵, all. XI, appendice 1, pt. 2.5). Per i trattori il diritto

⁴⁵ Regolamento delegato (UE) n. 44/2014 della Commissione del 21 novembre 2013 che integra il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne la costruzione dei veicoli e i requisiti generali di omologazione dei veicoli a due o tre ruote e dei quadricicli, GU L 25 del 28.01.2014, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2018/295, GU L 56 del 28.2.2018, pag. 1.

europeo non contempla invece alcuna sostanziale limitazione del peso rimorchiabile; il costruttore è libero di fissare la sua garanzia. L'allentamento proposto nella legislazione svizzera per i quad cingolati (n. 1.8) si inserisce dunque tra le possibilità del diritto internazionale.

2.4 Autoveicoli di lavoro: sistema di classificazione

Non esistono prescrizioni armonizzate a livello internazionale per classificare le macchine semoventi. Anche le agevolazioni e gli incentivi che possono derivarne sono in genere disciplinati dai singoli Stati. I criteri di classificazione svizzeri sono modificati, tra l'altro, per poter classificare in modo più uniforme i veicoli di lavoro stranieri in entrata in Svizzera (n. 1.11). A tal fine, il personale doganale deve basarsi sulle indicazioni riportate nei documenti di immatricolazione e sull'aspetto del veicolo. I criteri vigenti contengono formulazioni che lasciano un certo margine di interpretazione, il che può portare a classificazioni differenti quando il tempo a disposizione è poco. La classificazione si fonderà pertanto in larga misura su criteri documentati, in particolare i dati relativi al peso.

2.5 Carri di lavoro con velocità massima di 6 km/h: impiego senza targa e licenza di circolazione

Nell'UE non esistono prescrizioni di immatricolazione uniformi per i veicoli lenti, per cui anche i Paesi limitrofi dispongono di agevolazioni diverse in materia. La modifica proposta (n. 1.15) non comporterà tuttavia nuovi ostacoli per i veicoli di questo segmento utilizzati nel traffico transfrontaliero.

2.6 Velocità di 40 km/h per macchine semoventi agricole e forestali

Le prescrizioni europee in materia di sicurezza delle macchine consentono già una velocità massima più elevata rispetto a quella attualmente in vigore in Svizzera per le raccogliatrici agricole. Nell'UE non sono tuttavia disponibili prescrizioni di immatricolazione uniformi. La modifica proposta (n. 1.13) consente di avvicinarsi alle norme vigenti nei Paesi confinanti e di stabilire requisiti più uniformi per i lavori conto terzi in ambito transfrontaliero.

2.7 Efficacia frenante dei rimorchi di lavoro agricoli e forestali

Le norme europee relative ai freni dei rimorchi agricoli e forestali non ammettono, in linea di massima, alcun dispositivo in grado di ridurre l'efficacia al di sotto dei requisiti minimi. Eppure, i costruttori e le autorità addette all'omologazione in territorio europeo hanno cominciato a prevedere valvole simili per la circolazione fuoristrada. In assenza di una norma europea esplicita, nel diritto svizzero occorre inserire una disposizione concreta per i rimorchi agricoli e forestali che fissi al contempo delle condizioni per la riduzione dei rischi (n. 1.14).

2.8 Sostituzione di gruppi propulsori nei veicoli d'epoca

L'installazione di unità di propulsione differenti in veicoli d'epoca già in circolazione non è disciplinata a livello internazionale. La nuova regolamentazione proposta per la Svizzera (n. 1.17) si basa sulle norme austriache e soprattutto tedesche in materia di montaggio di motori elettrici, che garantiscono specifiche agevolazioni per i requisiti di collaudo.

3 Attuazione

Le disposizioni possono essere attuate con le strutture federali e cantonali esistenti.

4 Commento ai singoli articoli

4.1 Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

Sostituzione di espressioni

Cpv. 1: è aggiornato il rimando al regolamento UE sulla sicurezza generale.

Cpv. 2-8: nella versione italiana sono sostituiti, per motivi di uniformità o perché errati, i seguenti termini ed espressioni: «furgoncini» con «minibus», «autobus per scolari» con «scuolabus», «cuscino» con «seduta», «cabina del conducente» con «cabina di guida», «veicoli speciali» con «veicoli eccezionali», «stozzatura» con «offset», «lampadina-spia» e «luce-spia» con «spia luminosa».

Art. 3 cpv. 3 lett. e e n

Cpv. 3 lett. e: inserimento dell'acronimo dell'ordinanza del 7 novembre 2007 sulle strade nazionali (OSN; RS 725.111), citata agli articoli 13 e 22 P-OETV.

Cpv. 3 lett. n: inserimento dell'acronimo dell'ordinanza del 19 maggio 2010 sulla sicurezza dei prodotti (OSPro; RS 930.111), citata all'articolo 220 capoverso 3 P-OETV.

Art. 4 cpv. 1 e 4 (nuovo)

Cpv. 1: la formulazione della disposizione concernente l'applicabilità delle prescrizioni viene precisata facendo esplicito riferimento alla validità delle norme in Svizzera.

Cpv. 4:

Let. a: per l'installazione di un motore ad accensione comandata su veicoli messi in circolazione prima del 1° gennaio 1997 andranno rispettate almeno le prescrizioni sui gas di scarico vigenti dal 1° ottobre 1996 per l'immatricolazione di simili veicoli, ovvero la norma Euro 2 applicata ad automobili e autofurgoni.

Let. b: per l'installazione di un dispositivo di propulsione elettrica andranno applicate almeno le prescrizioni in materia di sicurezza elettrica vigenti dal 1° ottobre 1996 per l'immatricolazione dei veicoli corrispondenti. Per dimostrare la sicurezza elettrica si potrà fare riferimento alla versione originale del regolamento UNECE n. 100⁴⁶, valido dal 23 agosto 1996 (serie d'emendamento 00). La verifica della sicurezza di montaggio delle batterie si deduce per analogia dal regolamento UNECE n. 67 serie d'emendamento 03⁴⁷, pt. 17.4.6 e dal regolamento UNECE n. 115 serie d'emendamento 01⁴⁸, allegato 5 (previsti in realtà per i veicoli a gas). Questo metodo è impiegato, ad esempio, anche da organi di controllo tedeschi quali il TÜV, come si evince dalle sue direttive dettagliate. Contrariamente ai requisiti definiti nel regolamento UNECE n. 100 nella sua versione attuale (serie d'emendamento 03), questi collaudi sono possibili con modalità non distruttive.

Inoltre, gli organi di controllo riconosciuti secondo l'allegato 2 dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali⁴⁹ (OATV) potranno adottare delle semplificazioni per la prova della compatibilità elettromagnetica. Lo stesso vale per la verifica della sicurezza elettrica dei veicoli trasformati, purché i componenti impiegati siano certificati in tal senso. Per questi veicoli devono essere garantite sia la compatibilità elettromagnetica sia la sicurezza elettrica.

Art. 7 cpv. 5 e 7

Adeguamento al diritto UE. Nel diritto europeo il peso della batteria dei motoveicoli elettrici, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore elettrici (terminologia UE: veicoli di categoria L) non viene sottratto dal peso a vuoto (terminologia UE: massa effettiva del veicolo), bensì dal peso in ordine di marcia in conformità con l'articolo 136 capoverso 1 OETV. Occorre dunque abrogare la deroga prevista dall'articolo 7 capoverso 7 del peso a vuoto per le batterie di trazione di motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (nella pratica, già oggi il peso a vuoto viene indicato nel campo 30 della licenza di circolazione comprensivo del peso della batteria). Il peso della batteria di trazione di questi veicoli dovrà essere sottratto (cfr. art. 136 cpv. 1^{ter} lett. c P-OETV e modifiche alla sottocategoria B1 in P-OAC) dal peso determinante per la classificazione (art. 136 cpv. 1 OETV), analogamente a quanto avviene nell'UE.

⁴⁶ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.17.

⁴⁷ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.17.

⁴⁸ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.17.

⁴⁹ RS 741.511

L'articolo 7 capoverso 7 prevede inoltre che nel calcolo del carico utile si continui a non tenere conto delle batterie di trazione dei veicoli di categoria L. A seguito dell'abrogazione del capoverso 7, deve essere soppresso anche il corrispondente rimando nel capoverso 5.

Art. 9 cpv. 5

Cpv. 5: in seguito alla modifica degli articoli 161 e 163 P-OETV (velocità massima degli autoveicoli di lavoro agricoli e forestali di 40 km/h), «carri di lavoro» viene sostituito con «autoveicoli di lavoro».

La disposizione contiene la definizione dei veicoli di lavoro agricoli e forestali, riporta un elenco dei tipi di veicoli interessati e rimanda agli articoli 161 e 207 OETV per quanto riguarda la velocità massima autorizzata. Con la modifica proposta, oltre ai carri di lavoro che per definizione hanno una velocità massima di 30 km/h, anche le macchine semoventi più veloci potrebbero essere considerate veicoli agricoli e forestali. Venendo meno la differenziazione tra carri e macchine, in futuro sarà indicata soltanto la tipologia degli «autoveicoli di lavoro» comprendente entrambe le sottocategorie.

Art. 11 cpv. 1

I termini «cucina» e «sala di controllo» sono aggiunti all'elenco degli esempi di interni adibiti a locale.

Art. 13 cpv. 1 e 2 lett. a, b e c

Cpv. 1: la definizione di autoveicoli di lavoro è riformulata, pur continuando a includere tutti gli autoveicoli immatricolati in questa categoria. Il riferimento agli autoveicoli di trasporto è inteso a chiarire che la classificazione come autoveicoli di lavoro rappresenta una *lex specialis*. Un autoveicolo che non soddisfi completamente i criteri sarà dunque classificato automaticamente come autoveicolo di trasporto. Ad esempio, un trattore a sella, che nel carico della sella ha sempre anche una capacità di trasporto, sarà sempre un autoveicolo di trasporto. Anche per gli autoveicoli il cui interno è adibito a locale (ad es. officina, servizio di affilatura coltelli, centro di produzione televisiva, studi medici) vale l'equiparazione agli autoveicoli di trasporto dell'articolo 11 capoverso 1 OETV.

Gli autoveicoli di lavoro si basano spesso sui telai degli autocarri, attrezzi di lavoro e macchine vengono saldamente fissati al veicolo per la funzione prevista che è inserita nella licenza di circolazione come forma della carrozzeria. L'impiego del veicolo per finalità di trasporto sarà escluso dalle caratteristiche progettuali (come oggi) o dall'attrezzatura di lavoro installata in modo permanente in base alla funzione della macchina. Non sono considerate attrezzature di lavoro in tal senso, ad esempio, gli apparecchi da ufficio, le installazioni da cucina o laboratorio, i pannelli di controllo per la gestione e la sorveglianza di attività esterne al veicolo (ad es. ispezione televisiva di canalizzazioni) perché sono le persone a utilizzare questi strumenti e pertanto è determinante la definizione di interno adibito a locale.

Gli scompartimenti privi di una funzione univoca o adibiti al trasporto di attrezzature di lavoro mobili o universali, utilizzabili a prescindere dal veicolo in questione (ad es. generatori di corrente, apparecchi per la pulizia, motoseghe), sono considerati spazi di carico e comportano in ogni caso la classificazione come autoveicoli di trasporto così come altri vani non necessari per l'attività svolta dalla macchina (ad es. guardaroba, sala ricreazione).

Lett. a: continuerà ad essere ammessa una capacità di trasporto finalizzata a mantenere la funzionalità e l'autonomia della macchina. Le attrezzature di lavoro che possono essere impiegate in modo indipendente dal veicolo e i componenti di altri veicoli di lavoro non sono considerati attrezzi. L'elenco è ampliato con il concetto di «materie prime di consumo» al fine di armonizzare la disposizione con la normativa europea concernente i veicoli agricoli e forestali. Il peso destinato a questo scopo è limitato al 10 per cento del peso totale per evitare di creare incentivi sbagliati. Per determinare il peso totale in fase di esame di immatricolazione si dovrà dunque partire dal peso a vuoto, che si presuppone corrispondere almeno al 90 per cento del peso totale.

Lett. b: in adempimento della mozione Nantermod (18.3078 Autorizzare il rimorchio di autovetture con veicoli da lavoro), alcuni autoveicoli di lavoro potranno trainare un veicolo a motore. Soddiscano i requisiti necessari i veicoli utilizzati per lavori stazionari di lunga durata (ad es. gru mobili), per i quali il peso rimorchiabile autorizzato potrà raggiungere al massimo 2000 kg e il carico d'appoggio di un rimorchio ad asse centrale 150 kg, il che risulta sufficiente per trasportare un'automobile. Per l'autoveicolo di lavoro potrà essere autorizzata soltanto una capacità di carico per il trasporto di un motoveicolo, limitata

come il carico d'appoggio a 150 kg. L'immatricolazione presuppone un fissaggio solido per il veicolo a due ruote (ad es. punti di ancoraggio) e l'attrezzatura per caricarlo (ad es. rampa, struttura di sollevamento ausiliaria).

I pesi di cui alle lettere a e b potranno essere sommati, cosicché il carico utile potrà essere al massimo di 4,15 t, ovvero 6,15 t se sommato al peso rimorchiabile (esempio: autoveicolo di lavoro a cinque assi senza permesso speciale con peso totale di 40 t). Restano invariate le garanzie del costruttore e i limiti di peso massimo autorizzati per legge.

Il requisito secondo cui la struttura deve essere destinata allo svolgimento di lavori è soddisfatto anche dai veicoli porta attrezzi (ad es. sollevatori telescopici), costruiti esclusivamente per prendere e azionare le attrezzature di lavoro diverse funzioni (ad es. forca da carico, pinze per balle, pale caricatrici, spazzatrici). Per questi veicoli non sarà necessario inserire nella licenza di circolazione una funzione specifica data la variabilità dei lavori eseguibili. Le superfici di carico potranno essere presenti e utilizzate unicamente per trasportare attrezzi, componenti di macchine, materie prime sussidiarie e di consumo. Le disposizioni vigenti vietano di fissare dispositivi di trasporto quali cisterne e superfici di carico al sistema di cambio rapido senza esame successivo. Poiché ogni attrezzatura di lavoro ha un peso diverso, anche il peso totale varia di conseguenza e per determinarlo occorre partire dal peso a vuoto senza gli attrezzi montati. Questa rivalutazione dei veicoli porta-attrezzi comporta la modifica dei rapporti tra forma della carrozzeria e tipo di veicolo definiti nell'allegato IV delle istruzioni dell'USTRA del 1° novembre 2003 concernenti la compilazione dei rapporti di perizia, moduli 13.20 A e 13.20 B (IRP 13.20)⁵⁰.

Cpv. 2: questo capoverso elenca, come finora, i veicoli che possono essere immatricolati come autoveicoli di lavoro pur non corrispondendo completamente alla definizione del capoverso 1 perché dotati di uno spazio di carico. Nel progetto, i lavori considerati, o piuttosto le macchine impiegate a tal fine, sono formulati in modo astratto e descritti in seguito.

Lett. a: gli autoveicoli di lavoro che devono necessariamente disporre di un contenitore per il processo di lavorazione (ad es. cisterna, cassone) potranno trasportarvi quantità limitate (n. 1). Il trasporto di materiali non ulteriormente specificati sarà ammesso solo a condizione che il bene sia oggetto del processo di lavorazione della macchina e venga lavorato in quest'ambito, ossia quando durante il lavoro il bene viene consumato (ad es. acqua di raffreddamento, concime, prodotti fitosanitari) o ricavato (ad es. carotaggio, frutta, terreno smosso). Le macchine destinate alla movimentazione e al posizionamento di carichi rigidi, oltre all'apposito attrezzo di lavoro (ad es. gru, forcella, griffa), non necessitano generalmente di una possibilità di stoccaggio intermedio. Se in aggiunta a tali attrezzi sono presenti passerelle di carico, benne, ponti ribaltabili o stanti, i dispositivi di sollevamento sono considerati strumenti di ausilio per il carico e lo scarico e i veicoli autoveicoli di trasporto. Il trasporto di merci sfuse (ad es. ghiaia, cereali, pellet, granulati, cemento) o sostanze liquide (ad es. fango, carburante, latte, calcestruzzo), cioè trasferite da un dispositivo di trasporto o raccolte al suo interno, non rientra nel concetto di lavorazione del materiale previsto da questa norma. Aspiratori di fango, autobetoniere con pompa per calcestruzzo e altre autocisterne con sistemi di scarico continueranno pertanto a essere classificati come autoveicoli di trasporto.

La somma di carico utile e peso rimorchiabile non dovrà superare un quarto del peso totale della macchina o 4000 kg (n. 2). Questa limitazione consente di garantire un certo margine di manovra per l'organizzazione dei processi lavorativi e diminuire i viaggi di consegna, ma allo stesso tempo non permette un utilizzo commerciale come veicolo di trasporto. Con gli escavatori a risucchio pesanti (a quattro o cinque assi) che smuovono e raccolgono il terreno compatto con un'elevata forza di aspirazione si potrebbero così rimuovere circa 4 t o 2 m³ di scavo, corrispondente a una quantità residua nel cassone. Come avviene solitamente per questi veicoli, eventuali quantità più elevate dovranno essere scaricate in autocarri oppure si dovrà scegliere l'immatricolazione come autoveicoli di trasporto.

⁵⁰ [https://www.ustra.admin.ch/>Area tecnico-amministrativa > Veicoli e merci pericolose > Registro proprietari di veicoli > Istruzioni concernenti la compilazione dei rapporti di perizia, moduli 13.20 A e 13.20 B](https://www.ustra.admin.ch/>Area%20tecnico-amministrativa%20>Veicoli%20e%20merci%20pericolose%20>Registro%20proprietari%20di%20veicoli%20>Istruzioni%20concernenti%20la%20compilazione%20dei%20rapporti%20di%20perizia%20moduli%2013.20%20A%20e%2013.20%20B)
([https://www.astra.admin.ch/dam/astra/it/dokumente/fahrzeuge/weisung_ausfuellenderpruefungsberichteformular1320aund1320bwbp13.pdf.do](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/it/dokumente/fahrzeuge/weisung_ausfuellenderpruefungsberichteformular1320aund1320bwbp13.pdf.download.pdf/weisung_ausfuellenderpruefungsberichteformular1320aund1320bwbp13.pdf)wnload.pdf/weisung_ausfuellenderpruefungsberichteformular1320aund1320bwbp13.pdf).

I materiali che possono essere trasbordati solo in condizioni controllate e vengono consumati durante l'impiego (ad es. prodotti fitosanitari) potrebbero essere trasportati nel tragitto verso il luogo di lavoro. Per un'irroratrice con un peso totale di 16 t ciò corrisponde a 4000 l di poltiglia.

Lett. b: oltre ai dumper per il trasporto di materiale all'interno di cantieri e cave di ghiaia chiusi, potranno essere immatricolati come autoveicoli di lavoro anche altri veicoli dotati di una superficie di carico adeguata alla merce trasportata, a condizione che il trasporto avvenga in un'area di lavoro ininterrotta e segnalata in modo appropriato (ad es. passaggio limitato a causa di disboscamento, cave di ghiaia o segherie). Non saranno consentiti i trasporti da e verso il luogo di lavoro oppure dalla zona di raccolta all'azienda di lavorazione. Per la prima volta norma tiene conto, in particolare, delle macchine per la raccolta e il trasporto di legname.

Lett. c: i veicoli che caricano o scaricano materiale mentre eseguono la manutenzione stradale devono inevitabilmente trasportarlo. Il carico utile necessario a tal fine si evince dal peso totale autorizzato a livello tecnico o per legge. Le possibilità di classificazione di tali veicoli quali autoveicoli di lavoro vengono adattate alle odierne esigenze della manutenzione stradale. In quest'ottica il concetto di «strada» non dovrà essere inteso come nel diritto in materia di circolazione (art. 1 cpv. 1 LCStr), bensì nel senso di infrastruttura stradale (art. 6 LSN⁵¹). Il profilo normale di una strada descrive l'area della carreggiata insieme a tutto ciò che vi appartiene in termini di manufatti, segnali, piantagioni e scarpate. Per quanto il concetto di profilo normale non sia utilizzato solamente nel diritto federale, a fini di chiarimento e per fornire una base giuridica è inserito un rimando all'ordinanza sulle strade nazionali. Non sono pertanto soggetti a questa disposizione i veicoli agricoli e forestali per i quali il luogo di svolgimento dell'attività può collegarsi solo al profilo normale della strada. Inoltre, è introdotto il concetto di «manutenzione ordinaria», comprendente in particolare i lavori di rilevamento delle condizioni stradali. Con l'espressione «nel corso degli spostamenti» si intende che i lavori possono essere svolti con il veicolo in movimento e il ciclo di lavorazione non richiede in genere la presenza di operatori esterni (ad es. trincia argini, pulitrici per delineatori dotate di tanica d'acqua, veicoli per rotolavaggio di gallerie, prove di attrito).

Art. 19 cpv. 1

Il divieto del dispositivo di propulsione è eliminato dalla definizione dei rimorchi. Nell'UE si sta lavorando per poter consentire, in futuro, l'uso di tali dispositivi per i rimorchi degli autoveicoli pesanti. Se la definizione nell'OETV non fosse rielaborata, tali rimorchi non potrebbero essere immatricolati in Svizzera qualora in un secondo momento nell'UE venissero introdotti requisiti tecnici specifici per i rimorchi dotati di propulsione propria (cfr. art. 189 cpv. 8 P-OETV).

Art. 22 cpv. 1 e 2 lett. a, c e d

La definizione di rimorchi di lavoro è riformulata, pur continuando a includere i rimorchi già immatricolati in questa categoria (cfr. anche n. 1.11). È stato inserito il riferimento ai rimorchi di trasporto al fine di indicare che questa classificazione rappresenta una *lex specialis*. Qualora il rimorchio non soddisfi completamente i criteri sarà dunque classificato automaticamente come rimorchio di trasporto (ad es. semirimorchio a fondo mobile o pianale con piattaforma elevatrice).

Anche in futuro, ai rimorchi di lavoro di cui al capoverso 1 sarà concesso un carico utile unicamente per il materiale immediatamente necessario all'impiego della macchina trainata. L'elenco di «componenti, attrezzi e materie prime sussidiarie» è integrato dal concetto di «materie prime di consumo» (cpv. 1 lett. b) ai fini dell'armonizzazione con il diritto europeo in materia di veicoli agricoli e forestali. I vani privi di una funzione univoca o adibiti al trasporto di attrezzature di lavoro mobili o universali continueranno a essere considerati spazi adibiti al trasporto di cose.

Cpv. 2: questo capoverso elenca ancora i rimorchi equiparati ai rimorchi di lavoro che possono non coincidere del tutto con la definizione del capoverso 1.

Cpv. 2 lett. a: rimane invariata la disposizione in vigore secondo cui può essere contenuto il materiale prodotto o necessario durante il ciclo di lavorazione. Il carico utile autorizzato a tal fine continuerà a non poter superare i 2/3 del peso trasmesso dagli assi (n. 2). Tale limitazione in vigore già dal

⁵¹ Ordinanza del 7 novembre 2007 sulle strade nazionali; RS 725.11.

1° febbraio 2019 è stata ripresa dalle prescrizioni europee in materia di rimorchi agricoli e forestali (categoria S). La formulazione vigente relativa al calcolo del peso, appositamente elaborata sulla definizione del peso garantito dei rimorchi agricoli e forestali (somma di carichi sull'asse = peso garantito) sarà opportunamente adattata anche per altri rimorchi, in particolare quelli della categoria O europea. Il trasporto di altro materiale non ulteriormente specificato presuppone che questo sia immediatamente necessario al ciclo di lavorazione della macchina considerata oppure ne sia il risultato (cfr. in proposito le spiegazioni relative all'art. 13 cpv. 2 lett. a P-OETV). Qualora siano previsti ulteriori spazi interni adibiti a locale (ad es. per i detergenti in caso di piattaforma di lavoro elevabile) è corretto classificarli come rimorchi di lavoro. La disposizione riformulata consente, ad esempio, di classificare come rimorchi di lavoro gli spandiletame, gli spandiliquami con dispositivo di spargimento, i polverizzatori e i mescolatori per asfalto colato. Non sono invece compresi i veicoli caricatori impiegati in agricoltura per caricare e trasportare erba e fieno.

Cpv. 2 lett. c: i rimorchi che non hanno una funzione propria specifica, ma completano quella del veicolo trattore potranno essere immatricolati come rimorchi di lavoro. Questo requisito è tipicamente soddisfatto in presenza di collegamenti, comandi o dispositivi di propulsione utili solo se impiegati insieme al veicolo trattore (ad es. rimorchio raccogliherba con collegamento per tubo, cisterna d'acqua con pompa per la pulizia stradale, rimorchio segnaletico con/senza attenuatore d'urto).

Cpv. 2 lett. d: cfr. al riguardo le spiegazioni relative all'articolo 13 capoverso 2 lettera c P-OETV.

Art. 27 cpv. 1^{ter}

Nella versione italiana «rimorchi speciali» è sostituito con «rimorchi eccezionali».

Art. 33 cpv. 2 lett. c n. 2 ed e n. 8

L'Associazione dei servizi della circolazione (commissione tecnica) ha richiesto di portare gli intervalli dell'esame successivo ufficiale per le motoslitte da 5-3-2 a 5-5-5 anni.

Art. 34 cpv. 2 parte introduttiva e lett. b, f e h

Parte introduttiva: rielaborazione formale al fine di evitare qualunque ambiguità. I veicoli modificati continueranno a dover essere sottoposti a esame successivo prima di essere impiegati nella circolazione (soprattutto prima dell'uso da parte della clientela); il sintagma «prima di un ulteriore impiego» viene cancellato per evitare ambiguità riguardo agli spostamenti di prova o di trasferimento. La sola novità dal punto di vista materiale è la disposizione secondo la quale gli esami successivi si svolgono secondo un sistema congiunto dei Cantoni (ad es. direttive asa sulla modifica dei veicoli a motore, in tedesco e francese).

Let. b: precisazioni formali, secondo cui è sufficiente indicare la modifica delle dimensioni senza elencare i dettagli (in merito alla modifica della carreggiata si veda anche l'art. 56 cpv. 3 P-OETV).

Let. f: in futuro le variazioni degli offset rientranti nelle dimensioni dei cerchi previste dal costruttore non saranno più soggette all'obbligo di esame successivo eccezionale.

Let. h: precisazioni formali.

Art. 38 cpv. 1 lett. h e s, 1^{bis} lett. o nonché 3

Cpv. 1 lett. h e s nonché cpv. 1^{bis} lett. o: aggiornamento dei rimandi al diritto UE.

Cpv. 3: lo sbalzo anteriore di componenti di veicoli o attrezzature di lavoro è ora disciplinato nell'articolo 94 capoverso 1^{quater}. Si vedano le spiegazioni nella sezione corrispondente.

Art. 39 cpv. 1 lett. b

Aggiornamento dei rimandi al diritto UE.

Art. 40 cpv. 3

Aggiornamento dei rimandi al diritto UE.

Art. 45 cpv. 2

Il testo attuale viene mantenuto ma modificato a livello redazionale. Per automobili, autofurgoni, autocarri, trattori a sella e autobus nonché i relativi rimorchi, nella norma viene inserito il rimando al regolamento di esecuzione (UE) 2021/535⁵², nel cui allegato III sono contenute prescrizioni relative alla posizione delle targhe. Tali norme corrispondono ampiamente alle disposizioni vigenti dell'articolo 45 capoverso 3 OETV, ma molto più dettagliate. In particolare, è disciplinata con precisione la posizione della targa anteriore, che potrà trovarsi 10 cm più in basso rispetto a quanto previsto attualmente dall'OETV (l'altezza minima del bordo inferiore da terra è pari a 0,10 m).

Art. 56 cpv. 3

Nel caso in cui vengano montati cerchioni compatibili con distanziali, così come avviene per le ruote con offset diversi, non sarà più necessaria una dichiarazione di idoneità del costruttore purché la modifica della carreggiata non superi complessivamente il 2 per cento (1 per cento per ruota).

Art. 57

Aggiornamento dei rimandi al diritto UE.

Art. 58 cpv. 8

Aggiornamento dei rimandi al diritto UE.

Art. 59 cpv. 2 e 4

Cpv. 2: Aggiornamento dei rimandi al diritto UE.

Cpv. 4: per i viaggi all'estero, i veicoli con pneumatici invernali non adatti alla velocità massima per costruzione del veicolo dovranno recare un'apposita indicazione visibile per il conducente. L'attuale obbligo generico per il rivenditore di consegnare un adesivo di avvertenza non è rilevante per la Svizzera ed è pertanto sostituito dalla nuova norma.

Art. 60 rubrica, cpv. 3 e 4

Rubrica: adattamento della versione italiana, in particolare sostituzione di «rifacimento delle sculture» con «riscolpitura».

Cpv. 3: adeguamento alle prescrizioni internazionali più recenti. È inserito il rimando ai regolamenti UNECE n. 54⁵³ e n. 109⁵⁴. Gli pneumatici contrassegnati secondo il punto 3.1.10 del regolamento UNECE n. 54 o il punto 3.2.9 del regolamento UNECE n. 109 (scritta «regroovable» o simbolo corrispondente) possono essere riscolpiti. Per le altre tipologie ciò è vietato.

Cpv. 4: il capoverso viene abrogato. Per quanto gli pneumatici siano pensati innanzitutto per i veicoli a motore pesanti (categorie C2 e C3 di cui al regolamento UNECE n. 54 pt. 2.31.1), non esiste alcun divieto di montarli, ad esempio, anche sulle automobili (autoveicoli di categoria M₁). Per questo motivo, il divieto di riscolpitura non sarà più legato al tipo di veicolo. Sono rilevanti solamente l'idoneità dello pneumatico e il corrispondente contrassegno di cui al capoverso 3. L'ammissibilità di detto procedimento è ora integralmente disciplinata nel capoverso 3.

Art. 68 cpv. 3 e 4

Aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE.

Art. 69 cpv. 1 e 2

Cpv. 1: aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE.

Cpv. 2: aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE e precisazione formale.

⁵² Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione del 31 marzo 2021 recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le procedure e le specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, relativamente alle caratteristiche costruttive generali e alla sicurezza, versione conforme a GU L 117 del 06.4.2021, pag. 1.

⁵³ Cfr. nota a piè di pagina al n. 1.6, «Situazione iniziale».

⁵⁴ Cfr. nota a piè di pagina al n. 1.6, «Situazione iniziale».

Art. 74 cpv. 5

Aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE.

Art. 76 cpv. 3, 5 frase introduttiva e 6

Aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE.

Art. 77 cpv. 2

Aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE.

Art. 78 cpv. 5

La frase «devono illuminare soltanto il veicolo e le sue immediate adiacenze» viene sostituita con «devono illuminare soltanto il veicolo e l'area circostante interessata dai lavori». Grazie a una definizione più precisa della portata delle luci di lavoro, si agevolerà un'esecuzione più uniforme da parte dei servizi della circolazione cantonali. Dovrà essere illuminata solo l'area interessata dai lavori e non l'intero ambiente circostante.

Art. 82 cpv. 1^{bis}

In base al diritto vigente i veicoli elettrici possono essere muniti di un sistema di avviso acustico volto ad assicurarne l'udibilità. Questa disposizione deve essere adattata alle recenti evoluzioni del diritto europeo. Il sintagma «veicoli a propulsione elettrica» è sostituito con «veicoli ibridi ed elettrici». In futuro per le automobili, gli autocarri, i trattori a sella e gli autobus di questo tipo saranno obbligatori sistemi di avviso acustici come nell'UE. Questi generatori di rumore servono a proteggere pedoni e ciclisti e sono importanti soprattutto per le persone con deficit visivi. Infatti, quando un veicolo silenzioso si avvicina lentamente risulta appena udibile e solo a partire da una velocità di 20 km/h il rumore degli pneumatici raggiunge un volume sufficientemente percettibile. Viene soppressa la frase dell'articolo 82 capoverso 1^{bis} OETV che esonera i sistemi di avviso acustico dall'omologazione. La deroga, estranea all'OETV, è trasferita nell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali⁵⁵ (cfr. cifra III P-OETV).

Art. 90 cpv. 2

Aggiornamento dei rimandi ai regolamenti UNECE.

Art. 94 cpv. 1^{ter} lett. a, 1^{quater} (nuovo) e 1^{quinquies} (nuovo)

Cpv. 1^{ter} lett. a: aggiornamento dei rimandi al diritto UE.

Cpv. 1^{quater}: trasferimento della disposizione dell'articolo 38 capoverso 3 e dell'articolo 131 capoverso 4. Lo sbalzo anteriore massimo autorizzato è in generale aumentato a quattro metri, come finora già disciplinato dall'articolo 131 capoverso 4. Al superamento dei tre metri è vanno rispettate le disposizioni del vigente articolo 112 capoverso 5 concernente gli specchi retrovisori laterali.

Cpv. 1^{quinquies}: disposizione trasferita in questo capoverso dall'articolo 131 capoverso 5 e dall'articolo 164 capoverso 1. Inoltre, in futuro, oltre agli autoveicoli di lavoro e ai veicoli a motore usati a scopo agricolo e forestale, anche gli autoveicoli impiegati negli spazi pubblici per svolgere lavori di manutenzione potranno sporgere anteriormente fino a cinque metri con gli attrezzi accessori montati temporaneamente. In questi casi saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 112 capoverso 5 (per sbalzo tra tre e quattro metri) e 6 (per sbalzo superiore a quattro metri e fino a cinque metri).

Art. 95 cpv. 2, frase introduttiva e lett. b n. 1

Cpv. 2, frase introduttiva: nella versione italiana vengono sostituiti i seguenti termini: «carichi sull'asse» con «carichi per asse» e «dispositivo d'avviamento» con «dispositivo di trazione».

Cpv. 2 lett. b n. 1: modifica conseguente all'innalzamento della velocità massima per costruzione da 30 km/h a 40 km/h per le raccogliatrici agricole e forestali (n. 1.13). La velocità di 40 km/h sarà ammessa solo se rispettato il regolare carico per asse di 11,5 t per gli assi singoli motori. Al numero 1, relativo al

carico per asse massimo autorizzato di 14 t per le raccogliatrici agricole e forestali con pneumatici larghi, viene perciò aggiunta la limitazione della velocità massima per costruzione a 30 km/h.

Art. 100 (informazione relativa a questo articolo senza alcuna proposta di modifica)

L'introduzione del tachigrafo intelligente di versione 2 (GEN2 V2, cfr. anche n. 1.10) non richiede alcuna modifica dell'articolo 100 OETV. Le prescrizioni europee ivi contenute sono modificate dai regolamenti nell'ambito del Pacchetto Mobilità I⁵⁶. Tali modifiche figurano nell'allegato 2 numero 114 P-OETV, dove sono indicate come ultima versione rilevante. In Svizzera il tachigrafo è richiesto esclusivamente per eseguire le prescrizioni del diritto in materia di circolazione stradale (durata del lavoro, della guida e del riposo, accertamento della dinamica degli incidenti, infrazioni per eccesso di velocità). Per questo motivo saranno previste delle eccezioni rispetto al diritto europeo per ciò che concerne il trattamento dei dati salvati considerati dati personali sensibili (in particolare riguardo ai dipendenti dislocati altrove).

Prima del 21 agosto 2023 l'installazione del tachigrafo GEN2 V2 sarà facoltativa. A partire da questa data sarà obbligatorio per tutti i veicoli di nuova immatricolazione i cui conducenti sono soggetti all'OLR 1 (cfr. al riguardo la disposizione transitoria di cui all'art. 222r cpv. 1 P-OETV).

Art. 101 cpv. 2, 5, 6^{bis} (nuovo) e 7

Cpv. 2: «... connessi a riparazioni del veicolo...» è sostituito con «... connessi a riparazioni e controlli del veicolo...». La rottura del sigillo del sistema di tachigrafo, ad esempio per controllare il sensore di movimento, oggi richiede una taratura presso un'officina. Le discussioni riguardanti i costi che ne derivano possono ostacolare questo tipo di controllo. In passato è già stato richiesto all'USTRA di fornire le attrezzature di sigillatura agli organi di controllo; tuttavia finora non erano disponibili le basi giuridiche necessarie.

Nel diritto europeo il regolamento (UE) 2020/1054 ha introdotto la possibilità per le autorità di controllo di risigillare il sistema qualora non siano state riscontrate irregolarità. Una conferma scritta consente di proseguire il viaggio senza doversi recare preventivamente presso un'officina. La procedura e la documentazione sono disciplinate nell'articolo 22 paragrafo (5) del regolamento (UE) 165/2014.

La norma europea modificata sarà valida anche in Svizzera. A tal fine, è necessario inserire i controlli sul veicolo tra le regolari motivazioni di intervento sul tachigrafo. Si tratta di una norma potestativa, per la quale non sono previsti né l'applicazione né i tempi di attuazione.

Cpv. 5: a seguito della modifica del capoverso 2, la responsabilità del detentore di assicurarsi che i sigilli siano intatti dopo che sono stati eseguiti lavori sul veicolo sarà valida anche in caso di controlli. «Dopo aver eseguito lavori sul veicolo...» è perciò modificato con «dopo aver eseguito lavori o controlli sul veicolo...».

Cpv. 6^{bis} (nuovo): al termine dell'installazione o di un esame periodico di un tachigrafo analogico è necessario redigere un rapporto di controllo a fini di documentazione. Tale prescrizione, contenuta nelle istruzioni del DATEC del 2 agosto 2006 concernenti l'installazione, il collaudo e la riparazione di odocronografi, registratori di fine percorso nonché dispositivi di limitazione della velocità, è trasferita all'interno dell'ordinanza. Le istruzioni, divenute così obsolete, saranno abrogate. Il rapporto di controllo dovrà ancora contenere tutti i dati necessari per verificare la correttezza dei lavori e identificare la persona responsabile. Dovrà riportare anche i dati rilevanti legati a un eventuale adattatore installato per elaborare il segnale di percorso. Tali dati si rifanno alle prescrizioni relative alla targhetta di montaggio per i tachigrafi intelligenti secondo il numero a margine 396 del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799. Sono esclusi i lemmi da 8 a 10 riguardanti il ricevitore GNSS e l'interfaccia DSRC.

Cpv. 7: come conseguenza della modifica del capoverso 6^{bis} sono aggiunti gli obblighi relativi all'archiviazione. Il secondo periodo «i rapporti e i dischi di controllo devono essere conservati fino all'esame successivo» è sostituito con «i rapporti di verifica, le copie di rapporti di controllo di cui al capoverso 6^{bis} e i dischi di controllo devono essere conservati fino all'esame successivo». Poiché i documenti menzionati nel capoverso contengono dati personali di dipendenti dell'officina, occorre regolamentarne la durata di archiviazione.

⁵⁶ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.10, «Situazione iniziale».

Art. 102a Sistema di registrazione dei dati relativi a eventi secondo il diritto UE

Cpv. 1: in futuro automobili, autofurgoni, minibus, autobus, autocarri e trattori a sella dovranno essere equipaggiati con un sistema per la registrazione dei dati degli incidenti conforme al diritto europeo, un cosiddetto registratore di dati di evento (cfr. anche n. 1.2 del presente rapporto) volto a registrare e memorizzare i parametri relativi agli incidenti e le informazioni poco prima, durante e immediatamente dopo una collisione. Sono esplicitamente menzionati gli scopi previsti del trattamento dei dati, compresa l'estrazione. Sarà applicato esclusivamente il diritto elvetico in materia di protezione dei dati e, in base all'articolo 3b capoverso 1 OETV, il sistema diventerà obbligatorio in concomitanza con l'UE.

Cpv. 2: saranno esentati dall'obbligo i costruttori svizzeri di piccole serie e in particolare di veicoli comunali con velocità massima per costruzione fino a 45 km/h.

Titolo prima dell'art. 103

«Capitolo 3: Freni e dispositivo avanzato» è modificato con «Capitolo 3: Freni, sistemi di controllo e di assistenza nonché protezione da attacchi cibernetici».

Art. 103 cpv. 5, 6, 7 e 8 (nuovo)

Cpv. 5: i sistemi già obbligatori vengono integrati con quelli di assistenza alla frenata di emergenza, adattamento intelligente della velocità, emergenza di mantenimento della corsia, rilevamento in retromarcia, avviso di disattenzione e stanchezza, avviso avanzato di distrazione, protezione da attacchi cibernetici e aggiornamenti software non autorizzati nonché con un'interfaccia per l'installazione di un etilometro blocca-motore (cfr. n. 1.1 del presente rapporto). Viene inoltre aggiornato il rimando al nuovo regolamento sulla sicurezza generale (UE) 2019/2144⁵⁷ che disciplina tali sistemi. Ai sensi dell'articolo 3b capoverso 1 OETV, i nuovi sistemi saranno obbligatori di pari passo con l'UE.

Cpv. 6: i sistemi già obbligatori sono integrati con quelli di adattamento intelligente della velocità, rilevamento in retromarcia, avviso di disattenzione e stanchezza, avviso avanzato di distrazione, protezione da attacchi cibernetici e aggiornamenti software non autorizzati nonché con un'interfaccia per l'installazione di un etilometro blocca-motore (cfr. n. 1.1 del presente rapporto). Viene inoltre aggiornato il rimando al nuovo regolamento sulla sicurezza generale (UE) 2019/2144⁵⁸ che disciplina tali sistemi. Ai sensi dell'articolo 3b capoverso 1 OETV, i nuovi sistemi diventano obbligatori di pari passo con l'UE.

Cpv. 7: la deroga dall'obbligo di equipaggiamento con sistemi di assistenza alla guida vigente per i veicoli con velocità massima per costruzione di cui al capoverso 5 o 6 è ridotta da 60 km/h a 45 km/h. Tale limite non si applicherà ai sistemi di rilevamento in retromarcia, che possono essere omologati a parte secondo il regolamento UNECE n. 158⁵⁹ e dunque installati a posteriori. Si veda anche il numero 1.1 del presente rapporto.

Cpv. 8: i veicoli di categoria M o N dotati di sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo devono essere conformi all'articolo 11 lettera a del regolamento (UE) 2019/2144⁶⁰. Tali requisiti tecnici non esonerano tuttavia il conducente dall'obbligo di mantenere il controllo del veicolo. Nella revisione parziale della legge sulla circolazione stradale⁶¹ in corso, si concede al Consiglio federale la competenza di disciplinare a quali condizioni e in che misura la persona alla guida è esentata dall'obbligo di controllo.

Art. 104a cpv. 1, 2 e 3

Aggiornamento del rimando al nuovo regolamento sulla sicurezza generale (UE) 2019/2144⁶² e conseguente modifica dei campi di applicazione. Si richiedono ulteriori prove per urto frontale con copertura totale. Ai sensi dell'articolo 3b capoverso 1 OETV, le modifiche saranno obbligatorie a partire dalla stessa data prevista nell'UE.

⁵⁷ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.1, «Situazione iniziale».

⁵⁸ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.1, «Situazione iniziale».

⁵⁹ Regolamento UNECE n. 158 del 10 giugno 2021 sulle disposizioni uniformi relative all'omologazione dei dispositivi di ausilio alla visione in retromarcia e dei veicoli a motore per quanto riguarda il rilevamento, da parte del conducente, di utenti della strada vulnerabili dietro il veicolo (Add. 157).

⁶⁰ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.1, «Situazione iniziale».

⁶¹ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.4, «La nuova normativa proposta e relativa motivazione».

⁶² Cfr. nota a piè di pagina al n.1.1, «Situazione iniziale».

Art. 104b cpv. 1

Aggiornamento del rimando al nuovo regolamento sulla sicurezza generale (UE) 2019/2144⁶³ e conseguente modifica dei campi di applicazione (tipi di veicoli e pesi). Si richiede in aggiunta una prova per urto laterale contro un palo. Ai sensi dell'articolo 3b capoverso 1 OETV, le modifiche saranno obbligatorie a partire dalla stessa data prevista nell'UE.

Art. 105 cpv. 3 (nuovo)

Autobus, autocarri e trattori a sella devono soddisfare i requisiti previsti dal nuovo regolamento sulla sicurezza generale (UE) 2019/2144⁶⁴ relativamente alla visuale diretta dal posto di guida (ridurre al massimo l'angolo cieco davanti e al lato del veicolo e migliorare la visuale diretta sugli utenti della strada vulnerabili quali pedoni e ciclisti). Ai sensi dell'articolo 3b capoverso 1 OETV, le modifiche saranno obbligatorie a partire dalla stessa data prevista nell'UE. I requisiti sono validi dal 7 gennaio 2026 per l'omologazione di nuovi tipi di veicoli e dal 7 gennaio 2029 per l'importazione di tutti i veicoli nuovi (veicoli che non dispongono di un'attestazione di messa in circolazione ordinaria all'estero). Per i veicoli costruiti in Svizzera valgono le stesse scadenze.

Art. 106 cpv. 3

Modifica di tipo redazionale consistente nella menzione esplicita della serie d'emendamento minima richiesta per il regolamento UNECE n. 44, ovvero la 03, al posto dell'attuale formulazione «regolamento UNECE n. 44/03».

Art. 109a cpv. 1^{ter} (nuovo)

Così come previsto nell'UE⁶⁵, il sistema di segnalazione di arresto dovrà presentare una funzionalità specifica che si attivi quando il veicolo frena con forza per indicare l'arresto di emergenza agli utenti della strada che lo seguono.

Art. 110 cpv. 1 lett. i, 2 lett. c ed e nonché 3 lett. e

Cpv. 1 lett. i: la lettera i concernente i veicoli sui quali possono essere montate le luci di lavoro è riorganizzata e suddivisa in numeri:

N. 1: si mantiene il testo vigente.

N. 2: «carri attrezzi» viene sostituito con «veicoli del soccorso stradale», per sottolineare che non sono autorizzati solamente i veicoli per i quali nella licenza di circolazione è riportata come forma della carrozzeria «carro attrezzi», bensì in particolare anche i veicoli d'intervento che caricano veicoli in panne.

N. 3: si mantiene il testo vigente.

N. 4: le luci di lavoro saranno autorizzate anche sui veicoli pesanti e leggeri destinati al trasporto di carrozzerie amovibili o sistemi di container. Queste possono illuminare l'area interessata dai lavori dove, a causa del buio, è necessaria una fonte luminosa per cambiare la carrozzeria (cfr. anche art. 78 cpv. 5 P-OETV).

N. 5: le luci di lavoro saranno autorizzate anche per illuminare l'area necessaria ad agganciare e sganciare un rimorchio o un semirimorchio a veicoli pesanti e leggeri nella cui licenza di circolazione è riportato un peso rimorchiabile autorizzato (cfr. anche l'art. 78 cpv. 5 P-OETV).

Cpv. 2 lett. c: la frase «cartelli illuminati indicanti il percorso e il luogo di destinazione» è sostituita con «indicatori di percorso e destinazione illuminati o luminescenti non abbaglianti». Questa precisazione linguistica consente di tenere conto degli sviluppi tecnici (tabelloni LED). Gli indicatori saranno inoltre consentiti su tutti i minibuses e autobus e non solo sui veicoli nel servizio di linea (ad es. autobus aziendali e aziende di pullman private, come avviene nei Paesi limitrofi).

Cpv. 2 lett. e: si passerà dal sistema della TTPCP II a quello della TTPCP III. In vista dell'introduzione della nuova tassa, la norma dell'articolo 110 capoverso 2 lettera e OETV diventa obsoleta.

⁶³ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.1, «Situazione iniziale».

⁶⁴ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.1, «Situazione iniziale».

⁶⁵ Cfr. nota a piè di pagina al n.1.1, «Situazione iniziale».

L'apparecchio di registrazione da montare sul parabrezza, su cui si basa il sistema attuale, non sarà più necessario e, di conseguenza, nemmeno le spie visibili dall'esterno (cfr. anche disposizione transitoria dell'art. 222r cpv. 3 P-OETV).

Cpv. 3 lett. e: nella versione italiana «veicoli e trasporti speciali» è sostituito con «veicoli e trasporti eccezionali».

Art. 112 cpv. 6

Il sintagma «montati temporaneamente» viene cancellato. Per quanto attrezzature di lavoro e accessori che sporgono oltre i quattro metri possano continuare a essere montati solo temporaneamente come previsto dall'articolo 94 capoverso 1^{quies} P-OETV, saranno richiesti tassativamente sistemi a telecamera e monitor anche per i veicoli eccezionali (art. 25 OETV) che presentano uno sbalzo superiore a quattro metri per via della loro conformazione.

Art. 120a lett. a

Il rimando tra parentesi all'articolo 109 OETV viene soppresso in quanto le agevolazioni di cui all'articolo 120a lettera a OETV saranno valide anche per i carri a mano provvisti di motore nonché per i tipi di veicoli quali motoveicoli nonché tricicli, quadricicli e quadricicli leggeri a motore con velocità massima di 10 km/h (cfr. al riguardo art. 144 cpv. 7 e art. 173 cpv. 3 P-OETV).

Art. 121 rubrica e cpv. 5 (nuovo)

Rubrica: si aggiunge il concetto di «scocca».

Cpv. 5: adeguamento al diritto UE (cfr. n. 1.3). I requisiti di resistenza meccanica della scocca (antiribaltamento) degli autobus si basano sul regolamento UNECE n. 66⁶⁶. Si veda anche la disposizione transitoria dell'articolo 222r capoverso 4 P-OETV.

Art. 123 cpv. 5

Le disposizioni in materia di protezione antincendio degli autobus sono integrate, parimenti alla normativa europea, con il regolamento UNECE n. 118⁶⁷, che disciplina i requisiti di resistenza al fuoco per i materiali interni degli autobus di peso superiore a 5 t. Si veda anche la disposizione transitoria dell'articolo 222r capoverso 5 P-OETV.

Art. 123a cpv. 1

Modifica di tipo redazionale consistente nella menzione esplicita della serie d'emendamento minima richiesta per il regolamento UNECE n. 44, ovvero la 03, al posto dell'attuale formulazione «regolamento UNECE n. 44/03».

Art. 131

L'articolo è integralmente rivisto.

La rubrica «Superficie di carico, parafranghi, dimensioni» viene sostituita con «Spazio di carico, parafranghi».

Cpv. 1: modifica conseguente al nuovo sistema di classificazione dei veicoli di lavoro (cfr. n. 1.11 nonché commenti agli art. 13 e 22 P-OETV).

Le prescrizioni relative alla scocca degli autoveicoli di lavoro vengono adattate alla varietà di forme e caratteristiche dei veicoli, sopprimendo le norme dettagliate sulle dimensioni della superficie di carico derivanti dal decreto del Consiglio federale del 1961 e prevedendo per la configurazione degli spazi di carico le prescrizioni applicabili per la classificazione come autoveicoli di trasporto: per i grandi furgoni dei vigili del fuoco, ad esempio, si applicheranno i requisiti validi per gli autobus (art. 121 segg. OETV), per i veicoli con cisterna per liquidi quelli per gli autoveicoli con cisterne e sili (art. 125 OETV), per i veicoli con superfici di carico la disposizione sui dispositivi di fissaggio del carico (art. 66 cpv. 1^{bis} OETV).

⁶⁶ Cfr. nota a piè di pagina al n. 1.13.

⁶⁷ Cfr. nota a piè di pagina al n. 1.13.

Cpv. 2: il nuovo capoverso 1 non stabilisce più valori limite per le dimensioni, che dovranno solo essere conformi alla destinazione d'uso. Il testo del capoverso 2 vigente, risulta quindi obsoleto e può essere cancellato. Con la revisione dell'articolo, il testo del vigente capoverso 3 viene trasferito nel capoverso 2.

Il capoverso 4 non è più necessario. Lo sbalzo anteriore di parti di veicoli o attrezzature di lavoro sarà ora disciplinato nell'articolo 94 capoverso 1^{quater}. Si vedano le spiegazioni nella sezione corrispondente.

Il capoverso 5 non è più necessario. Lo sbalzo anteriore di attrezzi accessori montati temporaneamente è ora disciplinato nell'articolo 94 capoverso 1^{quinquies}. Si vedano le spiegazioni nella sezione corrispondente.

Art. 133 cpv. 3

Conseguenza della modifica dell'articolo 131 capoverso 1 P-OETV. Poiché la normativa europea prevede requisiti equivalenti per le superfici di carico dei trattori, si inserisce il rimando a tali disposizioni, sostituendo quello attuale a cascata alle prescrizioni relative agli autoveicoli di lavoro modificate (art. 131 cpv. 1 P-OETV).

Art. 136 cpv. 1^{ter} lett. c (nuova) e 3^{ter} (nuovo)

Cpv. 1^{ter} lett. c (nuova): in linea con il diritto europeo, il peso delle batterie di trazione di motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore dovrà essere sottratto dal peso in ordine di marcia considerato per la classificazione dei veicoli (cfr. anche art. 7 cpv. 7 P-OETV).

Cpv. 3^{ter} (nuovo): il peso rimorchiabile di quadricicli leggeri e quadricicli a motore muniti di cingoli potrà essere al massimo pari al peso a vuoto e dovrà essere certificato dal costruttore.

Art. 141 cpv. 2 lett. b

La lettera b è riorganizzata, suddividendo il testo vigente nei numeri 1 e 2.

N. 3: come gli autoveicoli, anche i motoveicoli della polizia e del servizio doganale potranno essere dotati con permesso dell'autorità di immatricolazione cantonale e indicazione nella licenza di circolazione di una scritta illuminata davanti o dietro (per gli autoveicoli si rimanda al vigente art. 110 cpv. 3 lett. c OETV).

Art. 144 cpv. 7

Si aggiunge il rimando alle agevolazioni di cui all'articolo 120a, secondo il quale sugli autoveicoli con velocità massima non superiore ai 10 km/h i dispositivi di illuminazione non devono essere fissati stabilmente, ma essere montati in caso di visibilità scarsa, né sono necessari indicatori di direzione se i cenni di mano risultano ben visibili. Queste agevolazioni saranno applicate anche ai tipi di veicoli quali motoveicoli, tricicli, quadricicli e quadricicli leggeri a motore con velocità massima di 10 km/h (cfr. anche art. 120a lett. a P-OETV).

Art. 145a

Modifica di tipo formale: è precisato il peso cui si fa riferimento (peso in ordine di marcia determinante per la classificazione in categorie di cui all'art. 136 cpv. 1 OETV).

Art. 161 cpv. 7 (nuovo)

Le raccogliatrici agricole potranno raggiungere una velocità massima di 40 km/h purché l'impianto frenante sia costruito secondo la norma europea più recente, la EN 17344. Nell'intervallo di velocità tra i 30 e i 40 km/h, definito classe III, la norma prevede requisiti di frenatura inferiori rispetto a quelli per i trattori. Sarà perciò esplicitamente richiesta la classe IV, relativa all'intervallo oltre i 40 km/h, perché soddisfa il requisito secondo cui i freni devono essere sicuri ed efficienti come per i trattori con velocità di 40 km/h. I costruttori avranno la facoltà di superare quanto previsto dalla norma attestando il rispetto della classe IV. La prova della conformità relativa alla sicurezza della macchina è in generale fornita con una dichiarazione di conformità del costruttore ai sensi della direttiva 2006/42/CE. In linea di principio, non è necessario che siano disponibili norme rilevanti per le autorità di immatricolazione che applicano il «New Approach»⁶⁸. La tolleranza di misurazione della velocità massima dovrà ugualmente basarsi su

⁶⁸ Cfr. Sicurezza dei prodotti – un riepilogo; consultabile su <https://www.seco.admin.ch> > Lavoro > Condizioni di lavoro > Sicurezza dei prodotti (<https://www.seco.admin.ch/seco/it/home/Arbeit/Arbeitsbedingungen/Produktsicherheit.html>).

questa norma. Tuttavia, affinché si possa controllare la velocità massima per costruzione in singoli casi, è indicata esplicitamente la tolleranza di misurazione stabilita nella norma EN 17344.

L'articolo 161 definisce la velocità massima di tutti i veicoli a motore agricoli e forestali. Il capoverso 1 disciplina in generale i veicoli con una velocità di 30 km/h e quindi anche i carri di lavoro. Il capoverso 2 stabilisce i requisiti specifici per i trattori con una velocità di 40 km/h, il capoverso 3 per quelli con una velocità superiore. I capoversi 4 e 5 disciplinano i casi speciali di immatricolazione di trattori con una velocità di 30 e 40 km/h, mentre il capoverso 6 i monoassi con velocità di 25 km/h. La nuova disposizione speciale per le macchine semoventi con una velocità di 40 km/h è pertanto inserita nel nuovo capoverso 7.

Art. 162 cpv. 1

Nella versione italiana «veicoli agricoli e forestali speciali» è sostituito con «veicoli agricoli e forestali eccezionali».

Art. 163 cpv. 1 e 2

Cpv. 1: la «norma EN 17344» è introdotta come prescrizione tecnica per gli impianti di frenatura dei veicoli a motore agricoli e forestali. Si potrà far valere il rispetto della norma nei casi in cui il veicolo considerato rientri nel campo di applicazione della stessa, condizione soddisfatta solo dalle macchine costruite e messe in circolazione nell'ambito della direttiva 2006/42/CE. La norma non è applicabile a trattori, carri con motore e autocarri con velocità ridotta nonché ad autoveicoli di lavoro basati su uno di questi veicoli. In caso di eventuali raccordi per il freno di rimorchio la norma rinvia al regolamento delegato (UE) 2015/68⁶⁹ e al regolamento UNECE n. 13⁷⁰. La norma europea EN 17344, pubblicata a marzo 2020, è equiparata a una norma svizzera.

Cpv. 2: l'efficacia dei freni può essere verificata in occasione di collaudi prima e dopo l'immatricolazione in conformità con l'allegato 7 OETV. Nel capoverso 2 è pertanto integrata la norma EN 17344.

Art. 164 rubrica e cpv. 1

Rubrica: è soppresso il termine «attrezzi accessori».

Cpv. 1: il capoverso è abrogato in quanto lo sbalzo anteriore degli attrezzi accessori è ora disciplinato nell'articolo 94 capoverso 1^{quinquies}. Si vedano le spiegazioni nella sezione corrispondente.

Art. 165 cpv. 5

L'articolo 165 contiene disposizioni speciali per i dispositivi di illuminazione dei veicoli a motore agricoli e forestali. Tali veicoli erano finora esentati dall'obbligo previsto dall'articolo 78 capoverso 5 OETV di una spia luminosa per segnalare al conducente le luci di lavoro accese non facilmente visibili dal posto di guida. Per evitare che si circoli senza volerlo con luci di lavoro accese disturbando altri utenti della strada, questa deroga è abrogata, equiparando le prescrizioni svizzere a quelle internazionali.

Art. 173 cpv. 3

Si inserisce il rimando alle agevolazioni di cui all'articolo 120a secondo il quale sugli autoveicoli con velocità massima non superiore ai 10 km/h i dispositivi di illuminazione non devono essere fissati stabilmente, ma essere montati in caso di visibilità scarsa, né sono necessari indicatori di direzione se i cenni di mano risultano ben visibili. Queste agevolazioni saranno applicate anche ai carri a mano provvisti di motore con velocità massima di 10 km/h (cfr. anche art. 120a lett. a P-OETV).

Art. 187

Cpv. 1: in generale, anche per i rimorchi vale il principio secondo cui devono essere dotati di pneumatici adatti alla velocità massima per costruzione (art. 58 cpv. 2 OETV). La disposizione in base alla quale gli

⁶⁹ Regolamento delegato (UE) n. 2015/68 della Commissione del 15 ottobre 2014 che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne le prescrizioni relative alla frenatura dei veicoli ai fini dell'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, GU L 17 del 23.1.2015, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2018/828, GU L 140 del 6.6.2018, pag. 5.

⁷⁰ Regolamento UNECE n. 13 del 1° giugno 1970 sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli delle categorie M, N e O per quanto concerne i freni; modificato da ultimo dalla serie d'emendamento 11, complemento 18, in vigore dal 30 settembre 2021 (Add.12 Rev.8 Emend.8).

pneumatici devono essere adatti a una velocità di 100 km/h viene dunque precisata e dichiarata applicabile ai rimorchi con velocità massima per costruzione compresa tra 80 e 100 km/h.

Cpv. 2: si aggiunge che il capoverso 2 si applica ai veicoli con velocità massima limitata inferiore a 80 km/h. Per i rimorchi la cui velocità massima è inferiore a 80 km/h o che sono trainati da veicoli trattori con velocità massima inferiore a 80 km/h sono sufficienti pneumatici adatti alla velocità massima autorizzata.

Cpv. 3 (nuovo): adeguamento al diritto UE. I rimorchi di categoria O₃ e O₄ dovranno essere dotati di un sistema di controllo della pressione degli pneumatici. Ai sensi dell'articolo 3b capoverso 1 OETV, i nuovi sistemi saranno obbligatori di pari passo con l'UE.

Titolo prima dell'art. 189

Il titolo viene integrato con «e di propulsione».

Art. 189 cpv. 8 (nuovo)

Integrazione in seguito alla modifica della definizione dei rimorchi di cui all'articolo 19 capoverso 1 P-OETV che consente i dispositivi di propulsione. Secondo l'articolo 36a capoverso 1 OETV, in alternativa alle norme nazionali, sono applicabili i requisiti tecnici del diritto UE. I dispositivi di propulsione dei rimorchi dovranno soddisfare esclusivamente eventuali future norme europee. Si rinuncia alla definizione di disposizioni proprie nazionali. Non avrebbe senso adottare in modo isolato norme divergenti da quelle europee. La Svizzera armonizza le proprie prescrizioni tecniche a quelle dei suoi principali partner commerciali. Pertanto, si continuano a escludere sistemi di propulsione per i rimorchi secondo norme tecniche nazionali.

Art. 191 cpv. 1 e 3

Cpv. 1: aggiornamento degli attuali rimandi al diritto UE. In futuro, oltre ai rimorchi delle categorie O₃ e O₄, anche quelli agricoli dovranno essere dotati di protezioni laterali, motivo per cui si rimanda agli atti normativi europei applicabili a tali veicoli. Non vengono più menzionati i campi di applicazione in quanto indicati negli atti europei citati. Lo stesso vale per i regolamenti UNECE applicabili.

Cpv. 3: aggiornamento degli attuali rimandi al diritto UE. In futuro, oltre ai rimorchi delle categorie O₃ e O₄, anche quelli agricoli dovranno essere dotati di un dispositivo di protezione posteriore, motivo per cui si rimanda agli atti normativi europei applicabili a tali veicoli. Non vengono più menzionati i campi di applicazione in quanto indicati negli atti europei citati. Lo stesso vale per i regolamenti UNECE applicabili.

Art. 204 cpv. 1

La modifica del sistema di classificazione dei veicoli di lavoro (cfr. n. 1.11 nonché spiegazioni dettagliate relative agli art. 13 e 22 P-OETV) richiede un adattamento dei requisiti tecnici di questi veicoli. Il termine vigente «superfici di carico» è sostituito con il termine generico «spazi di carico» al fine di includere altre modalità di trasporto rispetto alle superfici piane.

Art. 208 cpv. 2 lett. a, b e c (nuova)

Frase introduttiva, lett. a e b: modifica di tipo redazionale.

Let. c: l'elevata forza frenante prescritta sulle strade potrà essere ridotta in caso di circolazione fuoristrada in presenza di un particolare dispositivo, tuttavia non in modo arbitrario. Con il dispositivo attivato il freno di servizio dovrà avere un'efficacia pari ad almeno il 22 per cento della frenatura (cfr. anche all. 7 n. 313a 1 OETV). Affinché non si dimentichi di ripristinare l'impostazione per viaggiare su strada, ciò dovrà avvenire in modo automatico, ad esempio tramite disattivazione della presa di potenza.

Art. 209 cpv. 5

Le prescrizioni europee relative ai parafanghi dei rimorchi agricoli e forestali si trovano in due punti del regolamento delegato (UE) 2015/208⁷¹ (allegati XXI e XXXI). Per individuare e interpretare

⁷¹ Regolamento delegato (UE) 2015/208 della Commissione dell'8 dicembre 2014 che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, GU L 42 del 17.2.2015, pag. 1, modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2018/829, GU L 140 del 06.06.2018, pag. 8.

correttamente le norme rilevanti è necessario conoscere in modo approfondito il regolamento UE. Le norme in questione offrono ai costruttori di tali veicoli maggiori possibilità di costruzione di quanto non facciano le disposizioni vigenti in Svizzera. Saranno dunque riprese nell'ottica di un'agevolazione. Le disposizioni vengono riassunte e inserite nell'OETV con valore equivalente.

Art. 210 cpv. 6 (nuovo)

Conseguenza della modifica della definizione di rimorchio di cui all'articolo 19 capoverso 1 P-OETV. Fino a nuovo ordine, i rimorchi con dispositivo di propulsione continueranno a non essere autorizzati per biciclette e ciclomotori.

Non esiste una regolamentazione in vigore né a livello nazionale né internazionale che disciplini questa tipologia di rimorchio comparsa di recente sul mercato. Sorgono quindi diversi interrogativi su quali siano i dati tecnici necessari per impiegarli in modo sicuro nella circolazione (peso, dimensioni, freni, velocità, ecc.). La possibilità di consentire in futuro i rimorchi motorizzati per biciclette e ciclomotori sarà chiarita in un secondo momento nel quadro dell'attuazione delle conclusioni ottenute con il rapporto del Consiglio federale del 10 dicembre 2021⁷² in adempimento del postulato Burkart (18.4291 Mobilità lenta. Necessità di una visione d'insieme; cfr. n. 1.7).

Art. 220 cpv. 1, 3, 4 e 5

Cpv. 1: riformulazione della delega di competenze al DATEC per emanare ordinanze e istruzioni dipartimentali. Mediante norme subordinate si potranno concretizzare, all'occorrenza, singole disposizioni dell'OETV. Sarà inoltre ripresa la norma di delega per la regolamentazione dei dettagli delle prescrizioni che comportano il rilascio di permessi a vantaggio della certezza giuridica e dell'applicazione uniforme del diritto. È soppresso l'elenco concreto degli oggetti disciplinati. Esempi di tali norme di delega si trovano nell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (art. 97 cpv. 1 ONC) e nell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (art. 150 cpv. 6 OAC).

Cpv. 3: in base al diritto vigente, l'USTRA può vietare che siano messi in vendita, benché non soggetti ad omologazione, parti di veicoli e oggetti d'equipaggiamento illegali. Questa competenza viene estesa a interi veicoli (ad es. skateboard elettrici). È inoltre esplicitata la possibilità per l'USTRA di delegare questa competenza a organi di controllo ai sensi dell'articolo 20 dell'ordinanza del 19 maggio 2020⁷³ sulla sicurezza dei prodotti⁷⁴.

Cpv. 4: è trasferita all'USTRA la competenza di disciplinare i dettagli concernenti l'esecuzione (istruzioni USTRA). Le questioni affrontate riguarderanno, ad esempio, le procedure di esecuzione o gli strumenti di controllo impiegati. Le disposizioni dell'USTRA contribuiscono ad armonizzare l'esecuzione comunicando ad altre autorità una pratica consolidata come standard vincolante.

Cpv. 5: l'USTRA potrà autorizzare deroghe alle prescrizioni tecniche per casi specifici. L'elenco esaustivo dei casi consentiti comprende immatricolazioni a tempo determinato e veicoli che entrano in Svizzera in circostanze eccezionali. Tale regolamentazione esiste già in questa forma all'interno delle istruzioni del 27 febbraio 2014 sull'esonero dall'approvazione del tipo⁷⁵ e andrà ampliata al più tardi con l'introduzione vincolante delle prescrizioni aggiornate in materia di sistemi di assistenza alla guida e sicurezza. In assenza di un'opportuna normativa in futuro non sarà possibile, ad esempio, autorizzare il trasferimento in Svizzera di automobili costruite per il mercato USA, che in caso di trasloco dovrebbero essere lasciate nel Paese di origine.

Si veda anche il n. 1.19 del presente rapporto.

Art. 222r Disposizioni transitorie della presente modifica dell'OETV

Cpv. 1: la produzione delle carte tachigrafiche di GEN2 V2 deve essere avviata prima che l'equipaggiamento diventi vincolante per i veicoli nuovi. Al fine di disporre per tempo delle basi giuridiche

⁷² Cfr. nota a piè di pagina al n. 1.7, «La nuova normativa proposta e relativa motivazione».

⁷³ RS 930.111

⁷⁴ Consultabile su: www.admin.ch > Diritto federale > Raccolta sistematica > Diritto nazionale > 9 Economia – Cooperazione tecnica > 930 Industria in generale > 930.111 Ordinanza del 19 maggio 2010 sulla sicurezza dei prodotti (OSPro) > Articolo 20 Organi di controllo

⁷⁵ Consultabile su: www.astra.admin.ch > Area tecnico-amministrativa > Esecuzione normative stradali > Documenti concernenti la circolazione stradale > Istruzioni del 27 febbraio 2014 sull'esonero dall'approvazione del tipo; http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2014-02-27_2420_i.pdf

necessarie, le nuove prescrizioni entreranno in vigore prima dell'obbligo di installazione per i veicoli nuovi. Per questo motivo, il primo periodo della disposizione transitoria consente di installare il tachigrafo prescritto attualmente (GEN2 V1) per un intervallo di tempo limitato anche dopo il recepimento delle norme europee (cfr. art. 100 con rimando all'allegato 2 P-OETV).

Per l'obbligo di equipaggiamento a posteriori dei veicoli impiegati nel traffico transfrontaliero con l'UE sono esplicitamente indicate le date rilevanti del 2025. Risulta pertanto obsoleto l'obbligo dal 15 giugno 2034 di installazione a posteriori del tachigrafo GEN2 V1 recepito nell'articolo 222p capoverso 2 con la revisione dell'OETV del 21 novembre 2018.

Rimane invece valida la disposizione transitoria dell'articolo 222p capoverso 1 OETV. Riguardo ai termini di applicazione delle normative internazionali, l'OETV si basa sostanzialmente sulla data di importazione o costruzione del veicolo in Svizzera (art. 3b cpv. 1 OETV). L'immatricolazione può poi avvenire in un secondo momento, anche qualora le prescrizioni internazionali relative all'equipaggiamento si siano ulteriormente evolute dalla data di importazione. Nel caso del tachigrafo, si deve derogare a tale principio per evitare che, all'attraversamento della frontiera i conducenti debbano spiegare alle autorità esecutive estere perché un veicolo messo in circolazione per la prima volta dopo il 20 agosto 2023 sia ancora dotato del vecchio tachigrafo intelligente. In caso di immatricolazione a partire dal 21 agosto 2023 tali veicoli dovranno pertanto disporre del nuovo tachigrafo intelligente di seconda versione (GEN2 V2, cfr. anche n. 1.10).

Cpv. 2: con il sistema TTCP III decade l'uso dell'apparecchio di registrazione montato sul veicolo con luci gialle rivolte in avanti. Nella fase transitoria potranno tuttavia essere montati apparecchi di questo tipo nonostante le modifiche normative. Anche i sostegni per tali apparecchi potranno rimanere attaccati al parabrezza onde evitare incrinature del vetro alla rimozione. Si tratta di due stanghette sottili che non ostacolano la visibilità diretta del conducente.

Cpv. 3: alla data di entrata in vigore della presente revisione, i veicoli già costruiti o importati in Svizzera secondo il diritto vigente e sprovvisti di approvazione generale UE potranno essere immatricolati per la prima volta senza la prova di resistenza meccanica della scocca ai sensi dell'articolo 121 capoverso 5 P-OETV.

Cpv. 4: i veicoli che alla data di entrata in vigore della presente revisione saranno già stati costruiti in Svizzera o importati senza approvazione generale UE potranno essere immatricolati per la prima volta senza la prova richiesta dal regolamento UNECE n. 118 sulla protezione antincendio.

Cifra II allegati 2, 5, 8 e 9

All. 2

L'allegato 2 riporta le versioni aggiornate delle prescrizioni tecniche internazionali sui veicoli vincolanti per la Svizzera (norme per la costruzione e l'equipaggiamento). Le date indicate nell'allegato 2 sono vincolanti per le disposizioni dell'OETV che rimandano direttamente al diritto europeo, così come per le ordinanze OETV 1⁷⁶, OETV 2⁷⁷ e OETV 3⁷⁸ che disciplinano i requisiti tecnici per i veicoli interamente conformi alle prescrizioni europee. L'allegato 2 viene aggiornato con le versioni più recenti delle normative europee (diritto UE e regolamenti UNECE).

All. 5

N. 213: il sintagma «con un peso totale fino a 12,0 t» è sostituito con «con un peso totale compreso tra 0,8 t e 12 t». La disposizione speciale nazionale prescritta al numero 213, secondo cui i veicoli con velocità massima non superiore a 45 km/h e peso totale fino a 12 tonnellate devono rispettare solo le prescrizioni sui gas di scarico per i motori di lavoro di cui al regolamento (UE) 2016/1628⁷⁹, è stata introdotta con la revisione dell'OETV del 21 novembre 2018 ed è in vigore dal 1° maggio 2019. Il

⁷⁶ Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per gli autoveicoli di trasporto e i loro rimorchi (OETV 1; RS 741.412).

⁷⁷ Ordinanza del 16 novembre 2016 concernente le esigenze tecniche per i trattori e i loro rimorchi (OETV 2; RS 741.413).

⁷⁸ Ordinanza del 16 novembre 2016 concernente il riconoscimento delle omologazioni UE e le esigenze tecniche per motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore, tricicli a motore e ciclomotori (OETV 3; RS 741.414).

⁷⁹ Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE, GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2021/1068, GU L 230 del 30.6.2021, pag. 1.

numero 213 è destinato alle aziende produttrici di veicoli comunali svizzeri, le quali hanno bisogno di acquistare separatamente i motori da montare sui loro veicoli. Per i motori degli autocarri Euro VI ciò non è quasi più possibile perché funzionano correttamente solo come sistema completo insieme al veicolo cui sono destinati. I motori di lavoro sono gli unici disponibili sul mercato senza limiti come unità separata. Il regolamento (UE) 2016/1628 ha introdotto una nuova norma sui gas di scarico relativamente rigida per i motori di lavoro di potenza più elevata, la cosiddetta fase V. Ciononostante la disposizione speciale nazionale di cui al numero 213 permetterebbe di applicare ai veicoli con velocità massima limitata e peso molto ridotto, quali ciclomotori, motoleggere e quadricicli leggeri a motore, le prescrizioni in materia di gas di scarico che il regolamento appena menzionato prevede per le motoseghe. Ciò rappresenterebbe un notevole passo indietro rispetto alle norme sui gas di scarico regolarmente applicabili a tali veicoli. Al fine di escludere questi veicoli con peso totale massimo autorizzato limitato dal campo di applicazione del numero 213, la disposizione speciale è adattata in modo tale da non essere più applicabile ai veicoli con peso totale inferiore a 800 kg.

All. 8 n. 11

Aggiornamento dei rimandi al diritto UE.

All. 9

N. 222: nella versione italiana vengono sostituiti i seguenti termini adattando se del caso la formulazione: «sedile» con «seduta», «autocarri» con «autobus» e «furgoncini» con «minibus».

N. 241.3: nella versione italiana «autocarri» è corretto con «autobus».

N. 25: il peso standard determinante per definire il numero di posti dei passeggeri di automobili e autofurgoni viene allineato al diritto UE (68 kg anziché gli attuali 75 kg).

Cifra III

La dispensa dall'omologazione per i sistemi di avviso acustico soppressa dall'articolo 82 capoverso 1^{bis} OETV è ora disciplinata nell'allegato 1 numero 2.2 OATV (cfr. anche spiegazioni relative all'art. 82 cpv. 1^{bis} P-OETV).

4.2 Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC)

Sostituzione di espressioni

Nella versione italiana sono sostituiti, per motivi di uniformità inter e intratestuale, i seguenti termini ed espressioni: «veicoli speciali» con «veicoli eccezionali», «veicoli e trasporti speciali» e «veicoli speciali e trasporti speciali» con «veicoli e trasporti eccezionali», «rimorchi speciali» con «rimorchi eccezionali», «per la loro costruzione» con «per costruzione».

Art. 3 cpv. 2

Adeguamento terminologico («torpedoni» è sostituito con «autobus») per motivi di uniformità intratestuale e riformulazione della versione italiana.

Art. 3a cpv. 3

Adeguamento terminologico («furgoncini» è sostituito con «minibus») e riformulazione della versione italiana.

Art. 58 cpv. 2

Nella versione italiana «trasporti speciali» è sostituito con «trasporti eccezionali».

Art. 67 cpv. 2 lett. b n. 1

Modifica conseguente all'innalzamento della velocità massima per costruzione da 30 km/h a 40 km/h per le raccogliatrici agricole e forestali (n. 1.13). La velocità di 40 km/h sarà ammessa solo se rispettato il regolare carico per asse di 11,5 t per gli assi singoli motori. Al numero 1, relativo al carico per asse massimo autorizzato di 14 t per le raccogliatrici agricole e forestali con pneumatici larghi, viene perciò inserito il limite di velocità massima per costruzione di 30 km/h (cfr. anche art. 95 cpv. 2 lett. b n. 1 P-OETV).

Art. 77 rubrica e cpv. 1

Modifica conseguente alla rielaborazione degli articoli 13 e 22 P-OETV (veicoli di lavoro).

Rubrica: «autoveicoli di lavoro» è sostituito con «veicoli di lavoro».

Cpv. 1: le deroghe al divieto di trasportare merce sono integrate con «materiale di consumo», «un veicolo per gli spostamenti dell'operatore» e «beni meccanicamente modificati o usati nel processo di lavorazione». In questo modo si autorizza il trasporto dei materiali del processo di lavorazione e di un veicolo per l'operatore (adempimento della mozione 18.3078 Nantermod). Nel primo caso deve trattarsi di un bene specifico per il processo lavorativo della macchina in questione. La movimentazione di carichi non rappresenta un processo di lavorazione in tal senso, in particolare se il dispositivo di sollevamento è dotato di diversi attrezzi che consentono di spostare merci diverse (ad es. gru o veicolo porta-attrezzi con sistema di cambio per forche per pallet, griffe, ganci). Le restanti modifiche sono esclusivamente di tipo redazionale.

Art. 78 cpv. 3

I Cantoni auspicano di non dover più trasmettere all'USTRA e agli altri Cantoni interessati da viaggi intercantionali le copie delle autorizzazioni concesse per trasporti eccezionali. La possibilità di analisi dei permessi speciali offerta dall'applicazione online è sufficiente e, poiché le copie non apportano alcun valore aggiunto, è possibile farne a meno.

Art. 80 cpv. 1 lett. d (nuova)

Modifica conseguente alla mozione 18.3078 (Nantermod). Si veda anche numero 1.12 nonché articolo 77 capoverso 1 P-ONC e articolo 13 capoverso 1 P-OETV.

Si estendono le eccezioni ammesse per i pesi massimi che le autorità di esecuzione possono autorizzare. Gli autoveicoli di lavoro potranno trasportare un veicolo a motore adibito allo spostamento dell'operatore purché durante i lavori siano stazionati in modo da non poter più essere usati per circolare. Le gru citate nella mozione sono solitamente veicoli con pesi eccezionali. Se i veicoli per gli operatori non fossero elencati come eccezione, non sarebbe possibile autorizzarne il peso aggiuntivo non direttamente collegato alla destinazione d'uso del veicolo. Considerato il già elevato peso totale dei veicoli trattori, l'aumento deve essere esplicitamente indicato e limitato allo stretto necessario. Ad esempio, per un rimorchio caricato con un veicolo a motore operativo dovrà essere di al massimo 2000 kg.

Art. 90 cpv. 4

È abrogata la norma che prescrive di inviare all'assicuratore del veicolo e all'USTRA una copia di ogni permesso cantonale per l'uso industriale di veicoli agricoli e forestali. I Cantoni auspicano di non dover più trasmettere le copie dei permessi speciali rilasciati a tal fine, che vengono utilizzate raramente e non offrono più alcun valore aggiunto.

4.3 Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC)

Sostituzione di espressioni

Nella versione italiana sono sostituiti, per motivi di uniformità o perché errati, i seguenti termini ed espressioni: «veicoli speciali» con «veicoli eccezionali», «trasporti speciali» con «trasporti eccezionali», «cabina del conducente» con «cabina di guida» e «torpedone» con «autobus».

Art. 3 cpv. 2 sottocategoria B1

La sottocategoria B1 è interessata dalle seguenti modifiche:

1. inclusione dei quadricicli a motore;
2. aumento del peso a vuoto dei tricicli a motore.

Nell'ambito della procedura di consultazione sulla revisione delle disposizioni sulla licenza di condurre (2017), il Consiglio federale aveva proposto di includere tutti i quadricicli a motore (indipendentemente dal peso a vuoto) nella sottocategoria B1 come previsto dalla normativa europea. I conducenti di

tralicci a motore avrebbero dovuto essere in possesso della sottocategoria A1 (potenza del motore non superiore a 15 kW) o della categoria A (potenza del motore superiore a 15 kW). La maggior parte dei partecipanti alla consultazione si era dichiarata favorevole a queste novità.

Il 14 dicembre 2018 il Consiglio federale ha approvato parte della revisione delle disposizioni sulla licenza di condurre nell'ambito di un primo pacchetto di attuazione⁸⁰. Oltre all'attuazione della proposta del 2017 concernente i quadricicli a motore, la revisione dell'OETV richiede un aumento del peso a vuoto dei tralicci a motore da 550 kg a 670 kg, in modo da includere il peso della batteria dei veicoli elettrici (cfr. art. 7 cpv. 7 e 136 cpv. 1^{ter} lett. c P-OETV).

La classificazione dei tralicci a motore nella sottocategoria A1 o nella categoria A sarà probabilmente disciplinata nell'ambito di un ulteriore pacchetto di attuazione in materia.

Art. 4 cpv. 3 categoria speciale G e cpv. 5 lett. e

Cpv. 3: conseguenza dell'adeguamento dell'articolo 161 capoverso 7 P-OETV. Cfr. anche numero 1.13 «Velocità massima di 40 km/h per autoveicoli di lavoro agricoli e forestali».

In base al diritto vigente, per essere classificati come veicoli agricoli e forestali solo i trattori possono presentare una velocità massima superiore ai 30 km/h (art. 9 cpv. 5 OETV). I veicoli eccezionali (speciali; «G») menzionati nel vigente articolo 4 capoverso 3 OAC, che non sono allo stesso tempo anche trattori, presentano dunque una velocità massima di 30 km/h (ad es. carri di lavoro o carri a motore con pneumatici larghi). Tale limitazione è mantenuta esplicitandola, in quanto anche i veicoli classificati come autoveicoli di lavoro agricoli e forestali potranno presentare una velocità massima superiore a 30 km/h (art. 161 cpv. 7 P-OETV). Senza questa precisazione per guidare autoveicoli di lavoro agricoli e forestali con velocità massima di 40 km/h e larghezza superiore alla norma basterebbe la categoria G40, ma non per quelli di larghezza pari a 2,55 m.

Cpv. 5: pur non essendo esplicitamente menzionata, l'autorizzazione a trainare rimorchi con questi veicoli a motore con la (vigente) sottocategoria B1 è sempre stata applicata. Varrà pertanto anche per la nuova sottocategoria B1 e verrà espressamente menzionata. I partecipanti alla consultazione sulla revisione delle norme relative alle licenze di condurre si erano dichiarati favorevoli.

Art. 72 cpv. 1 lett. c, frase introduttiva e n. 2 nonché lett. m (nuova)

Let. c, frase introduttiva: nella versione italiana «rimorchi speciali» è sostituito con «rimorchi eccezionali».

Let. c n. 2: nella versione italiana «per la loro costruzione» è sostituito con «per costruzione».

Let. m: i carri di lavoro con velocità massima per costruzione di 6 km/h potranno continuare a circolare senza targa né licenza di circolazione. La norma si rifà a quella relativa alle macchine edili utilizzate in cantieri stradali non completamente chiusi al traffico (art. 72 cpv. 1 lett. d).

Ad esempio, oltre alle piattaforme di lavoro elevabili, potrebbero essere soggetti a questa regolamentazione anche mini-escavatori o macchine con sedile di guida quali tosaerba, lavapavimenti o traccialinee, riconoscibili dal corrispondente segnale di velocità massima.

Art. 85 cpv. 2

Nella versione italiana «rimorchi speciali» è sostituito con «rimorchi eccezionali».

Allegato 4, annesso Descrizione delle categorie, sottocategorie e categorie speciali di licenza di condurre, Sottocategoria B1

La definizione della sottocategoria B1 è adattata ai nuovi contenuti (cfr. commento all'art. 3 cpv. 2).

Allegato 12 cifra V, Sottocategoria B1

I requisiti per il veicolo d'esame sono adattati alla nuova sottocategoria B1 (cfr. commento all'art. 3 cpv. 2).

4.4 Ordinanza del 20 novembre 1959 sull'assicurazione dei veicoli (OAV)

Art. 9 cpv. 6

Nella versione italiana «furgoncino» è sostituito con «minibus».

Art. 22 cpv. 2 lett. d e 3

Cpv. 2 lett. d: nella versione italiana «veicoli speciali» è sostituito con «veicoli eccezionali».

Cpv. 3: nella versione italiana «veicoli speciali» è sostituito con «veicoli eccezionali».

Titolo prima dell'art. 38

«Carri a mano provvisti di motore, monoassi e ciclomotori leggeri, sedie a rotelle» è integrato e diventa «Carri a mano provvisti di motore, monoassi e ciclomotori leggeri, sedie a rotelle, carri di lavoro con velocità massima di 6 km/h».

Art. 38 cpv. 1 lett. a ed e (nuova)

Let. a: nel testo francese il termine «voitures à bras» è sostituito con la formulazione più precisa «voitures à bras équipées d'un moteur» come è il caso nel testo vigente delle altre lingue.

Let. e: modifica legata all'esonero dall'immatricolazione per i carri di lavoro con velocità fino a 6 km/h (cfr. art. 72 cpv. 1 lett. m P-OAC). I proprietari di tali veicoli esonerati dall'immatricolazione non dovranno più disporre di un attestato di assicurazione valido.

Art. 151d cpv. 10

Nella versione italiana «furgoncino» è sostituito con «minibus».

5 Ripercussioni

5.1 Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione

Il progetto è attuabile con le risorse di personale attualmente disponibili.

Il nuovo sistema di classificazione degli autoveicoli di lavoro (n. 1.11) potrebbe portare a una riduzione tra lo 0,3 e il 2,8 per mille⁸¹ delle entrate derivanti dalla tassa sul traffico pesante rispetto agli introiti totali. Pochi tra gli attuali veicoli di trasporto (ca. 50-300) potrebbero in futuro rientrare tra i veicoli di lavoro privilegiati. La cifra precisa dipende notevolmente dal numero di casi di riduzione del peso totale volti a evitare il superamento dei limiti di carico utile e peso rimorchiabile. Per il resto, le misure proposte non avranno ripercussioni rilevanti per la Confederazione.

Malgrado il trasporto di un'automobile comporti un aumento del peso effettivo degli autoveicoli di lavoro (n. 1.12), continueranno a non essere autorizzati carichi per asse superiori a 12 t anche per quelli immatricolati come veicoli eccezionali a causa del proprio peso. Si prevedono pertanto conseguenze negative trascurabili sull'usura delle strade nazionali.

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

In merito all'usura delle strade dovuta al trasporto di automobili da parte di autoveicoli di lavoro (n. 1.12) vale quanto detto per la Confederazione (n. 5.1): i carichi per asse limitati a 12 t dovrebbero avere un impatto negativo minimo.

La liberalizzazione dell'obbligo di esame successivo per determinati cerchioni non omologati dal costruttore (n. 1.18) ridurrà gli oneri di esecuzione delle autorità cantonali.

La deroga all'obbligo di immatricolazione per i carri di lavoro con velocità massima di 6 km/h (n. 1.15) contribuirà a un lieve sgravio delle autorità cantonali competenti. In compenso, potrebbe aumentare lievemente l'impegno richiesto alla polizia stradale per i controlli.

⁸¹ Fonte: <https://www.udsc.admin.ch> > Documentazione > Moduli, volantini e pubblicazioni > Pubblicazioni sull'UDSC > [Fatti e cifre dell'AFD](#).

Rappresenta una piccola agevolazione per i Comuni l'aumento della lunghezza autorizzata per le attrezzature montate sui trattori industriali (n. 1.16), che potranno essere impiegati per i lavori di manutenzione negli spazi pubblici, venendo incontro alle esigenze della Conferenza degli ingegneri cantonali. Come per i trattori agricoli, le telecamere laterali garantiranno la sicurezza necessaria.

Non si prevedono altre ripercussioni.

5.3 Ripercussioni per l'ambiente e la società

L'armonizzazione con le normative europee più recenti migliorerà la sicurezza stradale. In particolare, il recepimento delle norme UE sull'obbligo di equipaggiamento con i nuovi dispositivi di sicurezza e sistemi di assistenza alla guida europei (n. 1.1) può potenzialmente ridurre in modo significativo il numero di incidenti stradali gravi.

La rinuncia nel traffico interno all'etichetta di avvertenza per gli pneumatici invernali non adatti alla velocità massima del veicolo (n. 1.9) non dovrebbe avere particolari effetti negativi sulla sicurezza stradale. Solo a partire da limiti di velocità superiori ai 160 km/h gli pneumatici invernali non dovranno più necessariamente essere adatti alla velocità massima di un autoveicolo. Sul territorio nazionale vige però il limite generale di 120 km/h.

La liberalizzazione dell'obbligo di esame successivo per i cerchi non omologati dal costruttore (n. 1.18) riguarda solo le variazioni di offset rientranti nelle dimensioni dei cerchi previsti dal costruttore. La responsabilità delle autofficine sarà rafforzata entro limiti ragionevoli. La sicurezza stradale non dovrebbe pertanto essere compromessa.

Le prescrizioni d'esame agevolate riguardo all'installazione di dispositivi di trazione elettrica sui veicoli d'epoca o la possibilità di montare un motore ad accensione comandata con almeno lo standard Euro 2 per i gas di scarico (n. 1.17) miglioreranno le emissioni di questi veicoli.

L'incremento della lunghezza autorizzata per le attrezzature montate sui trattori industriali (n. 1.16) è compensato dall'obbligo di installazione di telecamere laterali anteriori (che consentono al conducente di vedere la strada trasversale in corrispondenza degli incroci).

Autorizzando la riduzione dell'efficacia frenante dei rimorchi di lavoro impiegati fuoristrada (n. 1.14) si possono evitare frenate eccessive e di conseguenza infortuni sul lavoro. Le misure tecniche di sicurezza garantiscono il ritorno a una forza frenante più elevata per la circolazione su strada.

5.4 Ripercussioni per l'economia

Il recepimento dei requisiti europei in materia di veicoli automatizzati (n. 1.4) crea certezza giuridica in un settore promettente, permettendo così di investire in progetti innovativi.

I concessionari indipendenti e liberi, specializzati nell'importazione diretta di veicoli non destinati al mercato europeo, saranno interessati dal recepimento delle norme UE concernenti l'equipaggiamento obbligatorio con i nuovi dispositivi di sicurezza e sistemi di assistenza alla guida europei (n. 1.1), in quanto i veicoli destinati a mercati terzi non dispongono dei sistemi richiesti. Le importazioni dirette di veicoli di costruttori di tutto il mondo ma destinati al mercato europeo (ad es. dai vari Paesi dell'UE) non risentiranno invece delle nuove prescrizioni.

L'introduzione della versione più recente del tachigrafo europeo (n. 1.10) agevolerà i viaggi transfrontalieri negli Stati dell'UE, pur comportando dei costi per le aziende di trasporto che dovranno sostituire i dispositivi per conformarsi alle norme europee. I veicoli che circolano solo sul territorio nazionale non saranno tenuti all'aggiornamento.

La revisione del sistema di classificazione dei veicoli di lavoro (n. 1.11) comporta dei vantaggi per i settori coinvolti. Poiché i veicoli di lavoro non sono impiegati per trasporti veri e propri, bensì come attrezzature da lavoro mobili che si spostano verso i luoghi di attività, godranno di determinate agevolazioni, quali ad esempio l'esenzione dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e dalle prescrizioni in materia di durata del lavoro e del riposo e, a seconda della regolamentazione cantonale, sgravi fiscali.

La possibilità per le macchine semoventi agricole dotate di freni adeguati di raggiungere, come in altri Paesi europei (n. 1.13), i 40 km/h migliorerà i processi di lavoro agricoli. Queste macchine potranno essere spostate direttamente da un luogo di lavoro a un altro, così come avviene con i trattori, riducendo i tempi di spostamento non produttivi. Una simile agevolazione incentiva la sostituzione delle macchine più vecchie dotate di freni non efficienti e motori più inquinanti.

L'abrogazione dell'obbligo per i produttori di pneumatici di fornire un'etichetta di avvertenza per gli pneumatici invernali non adatti alla velocità massima del veicolo (n. 1.9) comporterà un risparmio contenuto per il settore in questione.

La possibilità per gli autoveicoli di lavoro di trainare un'automobile (n. 1.12) consentirà un risparmio economico nel settore coinvolto, evitando agli operatori di dover essere regolarmente accompagnati sul luogo di lavoro ogni volta che il veicolo di lavoro rimane stazionato per più giorni.

La deroga all'obbligo di immatricolazione per i carri di lavoro con velocità massima di 6 km/h (n. 1.15) ridurrà gli oneri per commercianti e proprietari in relazione ai collaudi di immatricolazione. Il risparmio sui costi riguarda soprattutto le piattaforme di lavoro elevabili che si muovono a passo d'uomo, usate ad esempio per la pulizia e la manutenzione di edifici e manufatti.

La liberalizzazione dell'obbligo di esame successivo per determinati cerchioni non omologati dal costruttore (n. 1.18) implicherà un risparmio economico per i proprietari che li montano.

Le prescrizioni d'esame agevolate riguardo all'installazione di dispositivi di trazione elettrica sui veicoli d'epoca o la possibilità di montare un motore ad accensione comandata con almeno lo standard Euro 2 per i gas di scarico (n. 1.17) permetteranno al settore interessato di installare gruppi propulsori moderni a costi economicamente proporzionati.

La riformulazione delle norme di delega nell'OETV (n. 1.19) consentirà alle autorità federali di reagire in modo più flessibile e rapido alle mutevoli esigenze della mobilità in fatto di tecnica dei veicoli. Riducendo gli oneri amministrativi per l'introduzione di novità tecniche si evitano costi per l'economia nazionale, il che è importante, ad esempio, per le innovazioni tecniche sulla decarbonizzazione del traffico stradale.

6 Aspetti giuridici

La presente revisione rispetta i limiti stabiliti dal Consiglio federale con la LCStr.

6.1 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Le modifiche proposte sono compatibili con gli impegni internazionali della Svizzera.

Non si creano ostacoli tecnici al commercio con i maggiori partner commerciali della Confederazione elvetica. La compatibilità con il diritto UE e i regolamenti UNECE è garantita. Non vi sono incongruenze con i trattati bilaterali tra la Svizzera e l'UE (ATT⁸² e MRA⁸³) né con le norme tecniche sui veicoli dell'accordo ONU del 20 marzo 1958⁸⁴.

⁸² Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia, concluso il 21 giugno 1999, (cosiddetto Accordo sui trasporti terrestri); RS **0.740.72**.

⁸³ Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità; RS **0.946.526.81**.

⁸⁴ Accordo delle Nazioni Unite del 20 marzo 1958 concernente l'adozione di regolamenti tecnici armonizzati delle Nazioni Unite per i veicoli a ruote, gli equipaggiamenti e i pezzi che possono essere installati o usati in veicoli a ruote, nonché le condizioni per il riconoscimento reciproco di omologazioni concesse sulla base di tali regolamenti delle Nazioni Unite; RS **0.741.411**.