N. di documento: ASTRA-D-3D893401/173

Revisione OETV/ONC/OAC: domande più frequenti

Di seguito sono riportate le principali risposte a domande riguardanti la revisione delle prescrizioni in oggetto, in vigore dal 1º aprile 2022. Si tratta, da un lato, dell'attuazione della mozione Bourgeois (18.3420 «Adeguare i pesi massimi consentiti per compensare il peso delle batterie elettriche dei furgoni della categoria di 3,5 tonnellate») e, dall'altro, di provvedimenti tesi a ridurre le emissioni di CO_2 di determinati veicoli commerciali pesanti.

N.	Domanda	Risposta
A) Attuazione della mozione Bourgeois (18.3420)		
A1	Quali provvedimenti sono stati adottati ai sensi della mozione Bourgeois?	I veicoli a emissioni zero devono poter compensare il peso più elevato dovuto al sistema di stoccaggio dell'energia; peso massimo complessivo consentito: 4,25 tonnellate.
A2	Quali sono i veicoli interessati?	Tutti i veicoli che superano le 3,5 tonnellate esclusivamente in ragione del peso del motore a emissioni zero, in particolare autocarri, veicoli adibiti al trasporto di persone (p. es. scuolabus) e camper.
A3	Qual è il vantaggio di questo adeguamento normativo?	Si potranno guidare i veicoli interessati con la patente di categoria B o di sottocategoria D1 3,5 t 106 o D1 106. **Nuove norme:** art. 4 cpv. 5 lett. f e h e art. 151*n* ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC)
A4	Ci sono altri vantaggi?	Sì: l'esenzione dal divieto di circolazione notturna e domenicale per questa tipologia di veicoli, in particolare i camion. **Nuove norme:** art. 91*a* cpv. 1 lett. m e n ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)
A5	Quali sono le norme tecniche applicabili?	In materia di norme tecniche, si distingue tra mezzi di peso complessivo superiore a 3,5 tonnellate (p. es. autocarri) e quelli di peso massimo complessivo uguale o inferiore a 3,5 tonnellate (p. es. furgoni). Sono strutturalmente concepiti in maniera diversa. Occorre rispettare le norme relative alla categoria cui i veicoli appartengono e che non sono state toccate dalla revisione di ordinanze.
A6	La mozione fa riferimento ai veicoli a trazione elettrica. Le deroghe si applicano anche ai mezzi con propulsione a idrogeno e celle a combustibile?	Sì: valgono per tutti i veicoli dotati di sistemi di propulsione ecologici.
A7	I veicoli devono essere muniti di tachigrafo e si deve applicare la normativa sulla durata del lavoro e del riposo?	Se la norma per la specifica categoria di veicolo lo prescrive, sì. La revisione in parola non prevede modifiche dell'ordinanza inerente alle norme tecniche (OETV) né di quelle sulla durata del lavoro e del riposo (ORL 1 e ORL2).
A8	La norma sulla frequenza del controllo periodico («intervalli di esame») è più rigida per	Rimangono invariate le disposizioni applicabili alle diverse categorie di veicolo secondo il peso complessivo effettivo (art. 33 cpv. 2 OETV), p. es. obbligo di controllo annuo per autocarri e autobus e a cadenza biennale (le prime due volte;

	gli autocarri rispetto agli autofurgoni. Quali sono le regole?	successivamente annuale) per gli autocarri che circolano solo in Svizzera.
A9	Qual è la velocità massima consentita alla guida dei veicoli in parola?	Rimangono invariate le disposizioni applicabili a ciascuna categoria di veicolo, p. es. 80 km/h per gli autocarri, ai sensi dell'articolo 5 capoversi 1 e 2 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC).
A10	I veicoli in oggetto sono esonerati dalla TTPCP?	Sì. L'eccezione per i veicoli elettrici è disciplinata dall'articolo 3 capoverso 1 lettera j dell'ordinanza sul traffico pesante (OTTP) e vale anche per i veicoli con propulsore a idrogeno e celle a combustibile.
A11	Occorre un certificato di capacità per guidare questa tipologia di veicoli?	Non per i mezzi che possono essere guidati con la licenza di condurre B o BE: l'OAut si fonda sulla categoria di patente e non sulla tipologia di veicolo.
A12	Come si riconoscono i veicoli che beneficiano di queste agevolazioni?	La loro licenza di circolazione contiene una nota (cifra 157).
A13	Quali sono i documenti necessari per l'immatricolazione?	Le disposizioni UE prevedono che l'indicazione del peso aggiuntivo figuri sulla targhetta regolamentare del costruttore oppure sul certificato di conformità (CoC). In mancanza di questa, il veicolo deve essere verificato da un organo di controllo autorizzato ai sensi dell'allegato 2 OATV.
A14	Si paga la tassa sul CO_2 per i veicoli in parola?	Se la categoria cui appartengono è contemplata nell'ordinanza sul CO_2, sì. Ne sono esentati gli autoarticolati («trattori a sella») di oltre 3,5 tonnellate per esplicita disposizione nella legge sul CO_2. **Norma (in vigore dall'1.1.2021):** art. 2 lett. a^{bis} n. 2 ordinanza sul CO_2.
A15	Si può circolare all'estero con questo tipo di mezzo?	No, sebbene la revisione di ordinanze si ricolleghi a una modifica del 2018 della direttiva UE sulle patenti, da cui è stato recepito il limite di peso di 4,25 tonnellate. Gli Stati membri dell'EU possono autorizzare sul proprio territorio la guida di veicoli per il trasporto merci privi di rimorchio da parte di persone titolari di patente di categoria B da almeno due anni. Pertanto gli Stati esteri non possono essere obbligati ad accettare l'agevolazione della Svizzera; spetta al conducente informarsi presso i Paesi interessati sulla normativa vigente. Per guidare all'estero un mezzo a emissioni zero occorre la licenza di condurre prescritta per la categoria corrispondente (p. es. per veicoli per il trasporto di cose o camper la patente di sottocategoria C1).
B) Compensazione peso aggiuntivo per veicoli commerciali pesanti a propulsione alternativa o a emissioni zero		
B1	Qual è la differenza tra propulsione alternativa (basse emissioni) e a emissioni zero?	La distinzione è armonizzata con la definizione nel diritto UE: sono classificati a propulsione alternativa (p. es. a gas, ibridi) tutti i veicoli senza un motore a combustione convenzionale (gasolio, benzina). I veicoli a emissioni zero sono un sottogruppo dei veicoli a propulsione alternativa che emettono meno di 1 g di CO_2 per km o kW/h (p. es. mezzi elettrici a batteria, a idrogeno fuel cell). **Norme nuove o parzialmente aggiornate:** art. 9*a* cpv. 1 e 2 ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)
B2	Quali sono i vantaggi?	I veicoli e le combinazioni di veicoli a propulsione **alternativa** possono avere un peso complessivo eccedente di al massimo una tonnellata, quelli **a emissioni zero** fino a due tonnellate.

B3	Aumentano anche il carico utile o il carico assiale?	No: il peso aggiuntivo non può determinare un incremento del carico utile; devono essere rispettate tutte le altre disposizioni, in particolare devono rimanere invariati i carichi assiali.
B4	Gli adeguamenti normativi valgono solo in Svizzera o anche nell'Unione europea?	La Svizzera ha recepito in toto le norme UE, integrandole con prescrizioni valide solo in Svizzera. L'incremento massimo consentito del peso complessivo per motori a propulsione alternativa o a emissioni zero è lo stesso nell'UE e in Svizzera (rispettivamente 1 e 2 tonnellate). **Nuove norme:** art. 95 cpv. 1bis e 1ter ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) art. 67 cpv. 1ter e 1^{quater} ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)
B5	Quali veicoli e combinazioni di veicoli possono essere utilizzati anche nel trasporto transfrontaliero?	Il diritto UE prevede pesi complessivi maggiori per veicoli e combinazioni di veicoli con due o tre assi, fatta eccezione per gli autobus a due assi (la norma UE, recepita dalla Svizzera e in vigore già dal 15 aprile 2017, ammette per tali autobus un peso di 19,5 t anziché 18, senza porre condizioni relativamente al sistema di propulsione).
B6	Quali altri veicoli e combinazioni di veicoli possono essere utilizzati in Svizzera?	Per gli autoveicoli a quattro assi le disposizioni UE prescrivono un peso massimo complessivo di 32 tonnellate (invariato) e non ammettono valori superiori per mezzi a cinque o più assi. L'eccezione per autoveicoli e combinazioni di veicoli con più di tre assi, a propulsione alternativa o a emissioni zero, si applica pertanto solo in Svizzera. Gli autoveicoli a quattro o cinque assi il cui peso operativo rispetta le norme UE (mediante riduzione del carico utile) possono essere impiegati anche oltre frontiera.
C) Compensazione lunghezze eccedenti per veicoli commerciali pesanti a propulsione alternativa o a emissioni zero		
C1	Cosa comporta la revisione normativa?	Lo scopo perseguito è la riduzione delle emissioni di CO_2 mediante adeguamenti di carattere costruttivo: – cabine di guida aerodinamiche allungate; – dispositivi aerodinamici retraibili (non considerati nel computo della lunghezza del veicolo); – lunghezza eccedente di veicoli e combinazioni di veicoli per lo spazio richiesto dai sistemi di stoccaggio dell'energia (batterie, bombole di idrogeno) applicati dietro la cabina di guida. **Nuove norme:** art. 38 cpv. 1 lett. s e 1bis lett. o e art. 94 cpv. 1ter lett. a e b ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) art. 65 cpv. 5 e 6 ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)
C2	Quali sono i vantaggi?	A pari capacità di carico, i veicoli e le combinazioni di veicoli a propulsione alternativa o a emissioni zero e dotati di elementi aerodinamici risultano più lunghi. Detta lunghezza aggiuntiva (dovuta agli elementi di carattere costruttivo) è consentita purché non comporti un incremento della capacità di carico.
C3	Vi sono dei limiti di lunghezza aggiuntiva?	Per le cabine di guida aerodinamiche, no; tuttavia devono essere rispettate tutte le altre disposizioni vigenti, in particolare quelle riguardanti l'ingombro dei veicoli (superficie a corona circolare e sbalzo superiore), e non può essere aumentata la

		capacità di carico. Di solito la lunghezza aggiuntiva non supera gli 80-90 centimetri. Non rientra nella lunghezza del veicolo la lunghezza dei dispositivi aerodinamici, né in posizione estratta né in posizione piegata, purché chiusi non superino i 200 millimetri. Si ribadisce che devono essere rispettate tutte le altre disposizioni (in particolare riguardo all'ingombro del veicolo in movimento), non può essere aumentata la capacità di carico e deve rimanere possibile il trasporto ferroviario del mezzo. La lunghezza aggiuntiva dovuta ai sistemi di stoccaggio dell'energia è limitata all'ingombro del sistema stesso. Ancora una volta, devono essere rispettate tutte le altre disposizioni (in particolare riguardo all'ingombro del veicolo in movimento).
C4	Le disposizioni svizzere aggiornate sono armonizzate con quelle UE?	Svizzera e UE hanno norme identiche in materia di cabine di guida e dispositivi aerodinamici, che possono pertanto essere impiegati nella circolazione transfrontaliera.
C5	Quali veicoli e combinazioni di veicoli possono circolare solo in Svizzera?	Le lunghezze eccedenti di veicoli e combinazioni di veicoli ammesse per dare spazio ai sistemi di stoccaggio di energia sono una prerogativa della normativa svizzera (oltre i regolamentari 12,00 m per autoveicoli, 18,75 m per autotreni e 16,50 m per autoarticolati); la circolazione in territorio UE è consentita solo se le dimensioni sono conformi alle pertinenti disposizioni.
C6	Quando si può guidare con dispositivi aerodinamici in posizione estesa?	Su strade con limite di velocità segnalato di 50km/h o inferiore, un dispositivo posteriore che sporge di oltre di 500 mm rispetto alla lunghezza regolamentare del veicolo deve essere in posizione retratta. **Nuova norma:** art. 58 cpv. 6 ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)