

Numero
5403

fr

0

Bellinzona
12 novembre 2025

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

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

V-FA@astra.admin.ch (word e pdf)

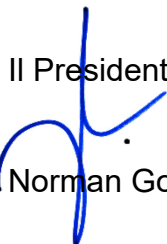
Procedura di consultazione concernente la modifica di quattro ordinanze del codice della circolazione stradale per l'adeguamento dei requisiti applicabili ai veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 tonnellate

Gentili signore, egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 26 settembre 2025 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e vi ringraziamo per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio per il tramite del questionario allegato.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Norman Gobbi

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Allegato:

- Questionario

Copia a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch)
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg.ap@ti.ch)
- Sezione della circolazione (di-sc.direzione@ti.ch)
- Polizia cantonale (polizia-segr@polca.ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



Questionario sul progetto posto in consultazione

Modifica di quattro ordinanze del codice della circolazione stradale per l'adeguamento dei requisiti applicabili ai veicoli commerciali elettrici fino a 4,25

Parere trasmesso da:

<input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input type="checkbox"/> Associazione <input type="checkbox"/> Organizzazione <input type="checkbox"/> Altre cerchie interessate
Mittente Dipartimento istituzioni (Polizia cantonale + Sezione della circolazione)
Importante Inviare il parere in formato Word e PDF entro il 9 gennaio 2026 al seguente indirizzo e-mail: V-FA@astra.admin.ch

Domande

1. Siete d'accordo, nel complesso, con la proposta di introdurre nuove agevolazioni per i veicoli di peso totale fino a 4,25 t il cui peso eccedente le 3,5 t è imputabile esclusivamente al sistema di trazione a emissioni zero (di seguito «veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t»)?

SÌ NO Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

L'introduzione della propulsione elettrica deve, in linea di principio, essere incentivata. Anche le proposte contenute nella presente modifica meritano, di principio, di essere approvate.

Rimane tuttavia il fatto che tali misure giungono con un certo ritardo nei confronti dei trasportatori che, avendo investito anticipatamente nella transizione ecologica, hanno dovuto sostenere costi più elevati per adeguarsi alle disposizioni legali finora in vigore.

Revisione parziale OLR 1

2. Siete d'accordo che nei trasporti nazionali i conducenti di combinazioni di veicoli composti da un veicolo commerciale elettrico fino 4,25 t siano esonerati dall'OLR 1 (art. 4 cpv. 2 lett. b^{bis} AP-OLR 1)?

SÌ NO

Osservazioni / Proposta di modifica:

Le esenzioni previste dalla normativa sono ormai numerose, al punto che, durante un controllo di polizia, risulta sempre più complesso verificare se un conducente di un veicolo o di una combinazione abbia circolato esclusivamente in Svizzera oppure abbia effettuato trasporti internazionali nei 56 giorni precedenti.

A nostro avviso, questa nuova esenzione arriva con notevole ritardo. Sarebbe stato opportuno introdurla già nelle precedenti consultazioni, quando molte aziende del settore hanno dovuto investire somme considerevoli per adeguarsi alle prescrizioni dell'OLR, acquistando costosi sistemi per lo scarico e l'archiviazione dei dati.

Tale ritardo rischia ora di creare una disparità di trattamento tra le imprese che si sono prontamente conformate alle norme vigenti e quelle che beneficeranno dell'esenzione senza aver sostenuto i medesimi oneri.

3. Siete d'accordo che nei trasporti nazionali i conducenti di veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t siano esonerati dall'OLR 1 (art. 4 cpv. 4 AP-OLR 1)?

SÌ NO Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Si rimanda alla risposta 2.

Revisione parziale ONC

4. Siete d'accordo che i conducenti di mezzi pesanti a emissioni zero con peso totale massimo di 4,25 t nei quali il superamento delle 3,5 t è dovuto unicamente al peso aggiuntivo del sistema di propulsione debbano in linea di principio osservare le norme della circolazione e la segnaletica previste per i conducenti di veicoli a motore leggeri (art. 41c AP-ONC)?

SÌ NO Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Nessuna

Revisione parziale OSStr

5. Siete d'accordo che sia modificato il tenore dell'articolo 28 capoverso 1 OSStr in maniera tale che il segnale «Intervallo minimo» (2.47) si applichi ai conducenti sia di veicoli pesanti sia di combinazioni di veicoli nei quali il peso del convoglio supera le 3,5 t (art. 28 cpv. 1 AP-OSStr)?

SÌ NO Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Nessuna

Revisione parziale OETV

6. Siete d'accordo che sia consentito delegare il collaudo ufficiale pre-immatricolazione (collaudo in officina) anche per autocarri e trattori a sella, purché siano veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t (art. 32 cpv. 2 AP-OETV)?

SÌ NO Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Nessuna

-
7. Siete d'accordo che per i veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t rientranti nella categoria N₂ (autocarri e trattori a sella) decada l'obbligo di equipaggiamento con un dispositivo automatico di limitazione della velocità (art. 99 cpv. 2 lett. e AP-OETV)?

SÌ

NO

Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Non si condivide la proposta di abolire l'obbligo del limitatore di velocità per i veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t.

Il mantenimento di tali dispositivi resta fondamentale per garantire la sicurezza su strade già fortemente trafficate, dove anche un singolo incidente può provocare gravi disagi alla circolazione.

Limitare la velocità contribuisce a prevenire collisioni e tamponamenti, riducendo così il rischio di chiusure prolungate delle principali vie di transito e favorendo una maggiore fluidità complessiva del traffico.

8. Siete d'accordo che per i veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t venga soppresso l'obbligo dell'estintore a bordo (art. 114 cpv. 2 AP-OETV)?

SÌ

NO

Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Non si condivide la proposta di sopprimere l'obbligo dell'estintore a bordo per i veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t.

Pur essendo consapevoli che, in caso di incendio o principio d'incendio del pacco batterie, l'estintore risulta di utilità limitata e che la priorità deve essere l'allontanamento immediato dal veicolo, la sua presenza resta comunque importante.

L'estintore può infatti rivelarsi utile per spegnere piccoli principi d'incendio in altre parti del veicolo o nell'ambiente circostante, come materiali trasportati, cablaggi o altri veicoli coinvolti.

Si tratta di una misura di sicurezza di base, semplice ma potenzialmente determinante per evitare il propagarsi delle fiamme e limitare i danni in situazioni di emergenza.