



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

---

**Via sicura**  
**Programma d'intervento della Confederazione per una maggiore sicurezza sulle strade svizzere**

**Risultati della procedura di consultazione**

---

## Indice

1.	Contesto iniziale	5
2.	Partecipanti alla consultazione	5
2.1	Elenco delle sigle dei partecipanti alla consultazione	6
2.1.1	Cantoni	6
2.1.2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6
2.1.3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna nonché dell'economia	6
2.1.4	Servizi cantonali	6
2.1.5	Comuni	6
2.1.6	Organizzazioni	7
2.1.7	Privati	9
3.	Compilazione del questionario	11
3.1	Osservazioni generali sull'oggetto in consultazione	11
3.2	Osservazioni sulle varianti di attuazione	14
3.2.1	Considerazioni di carattere generale	14
3.2.1.1	Aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore	15
3.2.1.2	Impiego vincolato delle multe per le infrazioni alle norme della circolazione	15
3.2.1.3	Risposte alle domande sulle varianti per l'attuazione di Via sicura	15
3.2.1.3.1	Domanda 1: Variante prevista al n. 3.1 del rapporto esplicativo	15
3.2.1.3.1.1	Domanda 1.1: Aumento del supplemento al 2,5 %?	15
3.2.1.3.2	Domanda 2: Variante prevista al n. 3.2 del rapporto esplicativo	19
3.2.1.3.2.1	Domanda 2.1: Aumento del supplemento al 5 %?	19
3.2.1.3.2.2	Domanda 2.2: Impiego vincolato delle multe stradali?	20
3.2.1.3.3	Domanda 3: Variante prevista al numero 3.3 del rapporto esplicativo	22
3.2.1.3.3.1	Domanda 3.1: Aumento al 5% del supplemento al premio dell'assicurazione RC sui veicoli a motore?	22
3.2.1.3.3.2	Domanda 3.2: Impiego vincolato del supplemento?	23
3.3	Osservazioni sui provvedimenti specifici	25
3.3.1	Legge sulla circolazione stradale	25
3.3.1.1	Domanda 4: Siete d'accordo con le misure concernenti l'infrastruttura stradale? (Art. 6a - 6d)	25
3.3.1.2	Domanda 5: Siete d'accordo che il Consiglio federale fissi requisiti caratteriali minimi per i conducenti di veicoli a motore? (Art. 14 cpv. 1 lett. d e 25 cpv. 3 lett. a)	31
3.3.1.3	Domanda 6: Siete d'accordo di vietare ai titolari di licenze di condurre in prova di accompagnare allievi conducenti durante corse di scuola guida? (Art. 15 cpv. 1)	33
3.3.1.4	Domanda 7: Siete d'accordo di introdurre l'obbligo di una formazione complementare (1 giorno ogni 10 anni) per gli automobilisti e i conducenti di motoveicoli? (Art. 15 cpv. 5)	34
3.3.1.4.1	Per automobilisti e i conducenti di motoveicoli?	34
3.3.1.4.2	Solo per automobilisti?	36
3.3.1.4.3	Solo per conducenti di motoveicoli?	36
3.3.1.5	Domanda 8: Siete d'accordo con i periodi di validità proposti per le licenze di condurre? (Art. 15b e 15c)	37
3.3.1.6	Domanda 9: Siete d'accordo con le scadenze proposte per gli esami di verifica dell'idoneità alla guida per conducenti non professionali? (Art. 15c cpv. 1-3)	39
3.3.1.7	Domanda 9.1: Siete d'accordo che le categorie delle licenze di condurre per veicoli con più di otto posti a sedere oltre a quello del conducente scadano con il compimento del 70esimo o 75esimo anno di età del titolare o della titolare? (Art. 15c cpv. 7)	41
3.3.1.8	Domanda 10: Siete d'accordo che l'autorità cantonale ordini un'indagine sull'idoneità alla guida se si sospetta un'idoneità alla guida ai sensi dell'articolo 15d? (Art. 15d)	42
3.3.1.9	Domanda 11: Siete d'accordo di introdurre una formazione complementare obbligatoria in caso di revoca della licenza di condurre? (Art. 16e)	44
3.3.1.10	Domanda 12: Siete d'accordo con l'obbligo di installare apparecchi per la registrazione di dati dopo una revoca della licenza di condurre a seguito di un'infrazione grave alle prescrizioni in materia di velocità? (Art. 17a e 99 n. 9)	46

3.3.1.11	Domanda 13: Siete d'accordo con la nuova definizione dell'età minima per ciclisti? (Art. 19 cpv. 1 e 1bis)	49
3.3.1.12	Domanda 14: Siete d'accordo con l'aumento dell'età minima per i conducenti di veicoli a trazione animale? (Art. 21 cpv. 1 e 2 primo periodo)	51
3.3.1.13	Domanda 15: Siete d'accordo che il Consiglio federale applichi misure per garantire la qualità degli esami di verifica dell'idoneità alla guida? (Art. 25 cpv. 3 lett. f e g)	52
3.1.1.14	Domanda 16: Siete d'accordo che il Consiglio federale fissi tassi alcolici dell'alito e del sangue inferiori (0,1 per mille) al limite generale dello 0,5 per mille stabilito dall'Assemblea federale per quelle categorie di persone che hanno particolari responsabilità nella circolazione stradale o che comportano pericoli particolari? (Art. 31 cpv. 2 <sup>bis</sup> )	53
3.1.1.14.1	Domanda 16.1: Per le persone che operano nel trasporto concessionario o internazionale di persone su strada?	55
3.3.1.14.2	Domanda 16.2: Per le persone che trasportano, a titolo professionale, persone o merci (con autocarri)?	56
3.3.1.14.3	Domanda 16.3: Per conducenti di autofurgoni?	57
3.3.1.14.4	Domanda 16.4: Per i maestri conducenti?	58
3.3.1.14.5	Domanda 16.5: Per le persone che accompagnano allievi conducenti durante corse di scuola guida?	59
3.3.1.14.6	Domanda 16.6: Per i titolari di licenze per allievi conducenti?	59
3.3.1.14.7	Domanda 16.7: Per i titolari di licenze in prova?	60
3.3.1.15	Domanda 17: Siete d'accordo con l'obbligo di circolare con i fari accesi nelle ore diurne? (Art. 41 cpv. 1)	61
3.3.1.16	Domanda 18: Siete d'accordo che venga introdotto il test dell'alito quale mezzo probatorio? (Art. 55 cpv. 6 e 7 lett. d)	63
3.3.1.17	Domanda 19: Siete d'accordo che al Consiglio federale sia data la competenza di introdurre l'obbligo di portare il casco per ciclisti? (Art. 57 cpv. 5 lett. b)	65
3.3.1.18	Domanda 20: Siete d'accordo che il Consiglio federale introduca l'obbligo di portare il casco per bambini fino a 14 anni? (Art. 57 cpv. 5 lett. b)	68
3.3.1.19	Domanda 21: Siete d'accordo che, in caso di violazioni delle norme della circolazione stradale commesse per colpa grave, le assicurazioni di responsabilità civile abbiano l'obbligo di regresso nei confronti della persona che ha causato l'incidente? (Art. 65 cpv. 3)	70
3.3.1.20	Domanda 22: Siete d'accordo con l'introduzione dell'attestazione relativa ai sinistri provocati? (Art. 68a)	71
3.3.1.21	Domanda 23: Siete d'accordo che il Fondo nazionale di garanzia copra sussidiariamente i danni causati attraverso l'impiego di mezzi simili a veicoli? (Art. 76 cpv. 2 lett. d)	73
3.3.1.22	Domanda 24: Siete d'accordo che in caso di una violazione senza scrupoli, il giudice possa ordinare la confisca e la distruzione del veicolo a motore? (Art. 90a)	74
3.3.1.23	Domanda 25: Siete d'accordo con sanzioni più severe per chi guida determinati veicoli senza essere titolari della licenza di condurre richiesta? (Art. 95 cifra 1 e 1 <sup>bis</sup> )	76
3.3.1.24	Domanda 26: Siete d'accordo che l'elenco delle infrazioni punibili in materia di avvertimento dei controlli del traffico sia ampliato? (Art. 98a)	77
3.3.1.25	Domanda 27: Siete d'accordo con la nuova regolamentazione circa la statistica degli incidenti della circolazione stradale? (Art. 104 cpv. 2 nonché 104f e 104g)	78
3.3.1.26	Domanda 28: Siete d'accordo che gli assicuratori abbiano accesso al registro ADMAS? (Art. 104b cpv. 2 e 6 lett. g)	81
3.3.2	Domande su misure specifiche previste nella legge sulle multe disciplinari	82
3.3.2.1.	Domanda 29: Procedura della multa disciplinare: deve essere introdotta la responsabilità civile proposta per multe disciplinari? (Art. 6 cpv. 3 e 6a cpv. 3 LMD)	82
3.3.2.2.	Domanda 30: Procedura della multa disciplinare: la procedura penale ordinaria deve essere applicata unicamente in caso di contestazione esplicita dell'infrazione punita con una multa disciplinare? (Art. 6 cpv. 2 lett. b e 6a cpv. 2 lett. b LMD)	83
3.3.3	Domanda su una misura specifica prevista nella legge sugli agenti terapeutici	85
3.3.3.1	Domanda 31: Siete d'accordo che gli specialisti abilitati a dispensare medicinali siano legalmente ed esplicitamente obbligati a informare clienti e pazienti? (Art. 26 cpv. 3 LATer)	85
3.3.4.	Altre domande	86

3.3.4.1	Domanda 32: La Confederazione deve intervenire per semplificare, coordinare e armonizzare le procedure relative alle infrazioni del diritto della circolazione creando giurisdizioni specializzate (tribunali della circolazione stradale)? (Rapporto esplicativo n. 6.6)	86
3.3.4.2	Domanda 33: Siete d'accordo con le misure relative alla ricerca, allo sviluppo e alla statistica? (Rapporto esplicativo n. 2.2.4)	89
3.3.5	Domanda 34: Altre osservazioni	90
	Elenco dei destinatari	98
1.	Cantoni	98
2.	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	99
3.	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna	100
4.	Associazioni mantello nazionali dell'economia	101
5.	Altri	101
	Elenco delle abbreviazioni	108

## 1. Contesto iniziale

Il 5 novembre 2008 il Consiglio federale ha posto in consultazione Via sicura, il programma d'intervento della Confederazione per una maggiore sicurezza sulle strade svizzere. La procedura di consultazione, realizzata mediante questionario, si è conclusa il 15 marzo 2009.

Via sicura comprende circa 60 misure tra loro coordinate e finalizzate al raggiungimento dell'obiettivo formulato nel 2005 dal Consiglio federale di ridurre in modo significativo, nell'arco di 10 anni, il numero dei morti e dei feriti gravi sulla strada. Nell'ambito della consultazione l'accento è stato posto sulle misure che comportano modifiche di atti normativi, cioè della legge federale sulla circolazione stradale<sup>1</sup>, della legge sulle multe disciplinari<sup>2</sup>, della legge sul contributo alla prevenzione degli infortuni<sup>3</sup>, dell'ordinanza dell'Assemblea federale concernente i valori limite di alcolemia nella circolazione<sup>4</sup>, della legge federale sull'assicurazione per l'invalidità<sup>5</sup> e della legge sugli agenti terapeutici<sup>6</sup>.

Per l'attuazione delle misure proposte sono state sottoposte a discussione tre varianti di finanziamento, aventi ciascuna costi, fonti di finanziamento ed effetti diversi. La prima variante prevede un aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore (premio RC auto) dall'odierno 0,75 al 2,5 per cento, il che garantirebbe un contributo finanziario di 45 milioni di franchi all'anno. Con la seconda variante, oltre ad aumentare il supplemento al premio RC auto dallo 0,75 al 5 per cento, si propone di vincolare la destinazione del 50 per cento degli introiti provenienti dalle multe stradali (contributo di finanziamento di 300 milioni di franchi all'anno). La terza variante, infine, prevede unicamente l'aumento del supplemento al premio RC auto al 5 per cento (contributo di finanziamento di 110 milioni di franchi all'anno).

## 2. Partecipanti alla consultazione

Oltre ai destinatari abituali secondo l'articolo 4 capoverso 2 lettere a-d della legge sulla consultazione<sup>7</sup>, sono state invitate a partecipare alla consultazione altre 421 organizzazioni. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha ricevuto complessivamente 198 pareri. Hanno risposto tutti i Cantoni, sei partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, sette associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna nonché dell'economia, altre 106 organizzazioni e 50 privati. Due organizzazioni hanno esplicitamente rinunciato a inviare un parere.

Tavola sinottica delle risposte ricevute

	<b>Invitati alla consultazione (totale)</b>	<b>Invitati alla consultazione: n. risposte</b>	<b>Non invitati alla consultazione: n. risposte</b>	<b>Totale risposte</b>
<b>Cantoni</b>	<b>26</b>	<b>26</b>		<b>26</b>
<b>Partiti</b>	<b>17</b>	<b>6</b>		<b>6</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>421</b>	<b>76</b>	<b>41</b>	<b>117</b>
<b>Privati</b>	<b>1</b>		<b>50</b>	<b>50</b>
<b>Totale</b>	<b>465</b>	<b>108</b>	<b>91</b>	<b>199</b>

<sup>1</sup> RS 741.01

<sup>2</sup> RS 741.03

<sup>3</sup> RS 741.81

<sup>4</sup> RS 741.13

<sup>5</sup> RS 831.20

<sup>6</sup> RS 812.21

<sup>7</sup> RS 172.061

## 2.1 Elenco delle sigle dei partecipanti alla consultazione

### 2.1.1 Cantoni

Tutti i Cantoni

### 2.1.2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

PPD	Partito popolare democratico, casella postale 5835, 3001 Berna
PEV	Partito evangelico svizzero, casella postale 3467, 8021 Zurigo
PLR	Partito liberale-radical svizzero, casella postale 6136, 3001 Berna
Verdi	Partito ecologico svizzero, 3011 Berna
PS	Partito socialista svizzero, 3011 Berna
UDC	Unione democratica di centro, casella postale 8252, 3001 Berna

### 2.1.3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna nonché dell'economia

economiesuisse	Federazione delle imprese svizzere, casella postale, 8032 Zurigo
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna, 3001 Berna
USC	Unione svizzera dei contadini, Berna
USS	Unione sindacale svizzera, casella postale, 3001 Berna 23
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri, casella postale, 3001 Berna
SGV	Associazione dei Comuni svizzeri, 3322 Urtenen-Schönbühl
UCS	Unione delle città svizzere, 3000 Berna 6

### 2.1.4 Servizi cantionali

App.Ger. BS	Tribunale d'appello di Basilea-Città, 4051 Basilea
IRM BE	Istituto di medicina legale, dr. rer. nat. Werner Bernhard, 3012 Berna
IRM BS	Istituto di medicina legale, dr. phil. Thomas Briellmann, chimica e tossicologia forense, 4056 Basilea
IRM SG	Istituto di medicina legale, chimica e tossicologia forense, 9007 San Gallo
IRM ZH	Università di Zurigo, Istituto di medicina legale, 8057 Zurigo
POLCANT AI	Polizia cantonale, Appenzello Interno, 9050 Appenzello
MFK SO	Ufficio della circolazione, Cantone di Soletta, casella postale, 4512 Bellach
POLCANT GE	Polizia cantonale di Ginevra, Ufficiale di circolazione, capitano Y. Escher, 1211 Ginevra
REKO BE	Commissione di ricorso, Cantone di Berna per le misure nei confronti dei conducenti, 3011 Berna
REKO TG	Commissione di ricorso in materia di circolazione, Cantone di Turgovia, 8280 Kreuzlingen
SVA VS	Servizio della circolazione stradale e della navigazione, 1950 Sion
TBA NW	Ufficio cantonale dei lavori pubblici, Cantone di Nidvaldo, 6371 Stans

### 2.1.5 Comuni

Fräschels	Comune di Fräschels, Cantone di Friburgo, 3284 Fräschels
Ingenbohl	Comune di Ingenbohl, Cantone di Svitto, 6440 Brunnen
Surpierre	Cantone di Surpierre, Cantone di Friburgo, 1528 Surpierre

## 2.1.6 Organizzazioni

ACS	Automobile Club Svizzero, 3000 Berna
CCCS	Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein, casella postale, 8021 Zurigo
MpA	Medici per la protezione dell'ambiente, casella postale 111, 4013 Basilea
AGU	Gruppo di lavoro per la dinamica degli infortuni, 8006 Zurigo
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile, casella postale 5232, 3001 Berna
ANCV	Associazione nazionale delle cooperative viti-vinicole svizzere, 3011 Berna
asa	Associazione dei servizi della circolazione, 3000 Berna 6
ASCV	Associazione svizzera del commercio dei vini, 3011 Berna
ASG	Arbeitsgemeinschaft der Schweizer Getränkebranche, 3011 Berna
ASPI	Federazione Svizzera per la Protezione dell'Infanzia, casella postale 6949, 3001 Berna
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali, 3007 Berna
ATVSL	Associazione auto tuning & design Svizzera/Liechtenstein, casella postale 313, 3360 Herzogenbuchsee
auto-schweiz	Associazione degli importatori svizzeri dell'automobile, casella postale 5232, 3001 Berna
upi	Ufficio prevenzione infortuni, 3011 Berna
DCPA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente, 3000 Berna 7 (insieme alla CCDGP)
SPIA	Servizio per la prevenzione degli infortuni nell'agricoltura, 5040 Schöftland
Car Tourisme Suisse	Car Tourisme Suisse, Associazione svizzera dei trasportatori stradali, 3007 Berna
CAS	Club degli Svizzeri senza auto, 8048 Zurigo
Centre Patronal	Centre Patronal, 1094 Paudex
COCRBT	Conferenza degli ufficiali di circolazione stradale della Romandia, di Berna e del Ticino, Dominique Rossi, 1014 Losanna
Organizzazione mantello	Alcol e circolazione stradale, Paul Gisin, 8006 Zurigo
Distiswiss	Distiswiss, 3011 Berna
eco swiss	ECO SWISS, Organizzazione dell'economia per la protezione dell'ambiente, 8006 Zurigo
CDF	Conferenza dei direttori cantonali delle finanze, 3003 Berna
FER	Federazione delle imprese romande, CP 5278, 1211 Ginevra 11
FMH	Federazione dei medici svizzeri, 3000 Berna 15
FMS	Federazione motociclistica svizzera, 8500 Frauenfeld
PSL	Partito svizzero della libertà, FPS, 4622 Egerkingen
FRE	Federazione romanda di autoscuola, 1007 Losanna
FSL	Federazione svizzera dei liquori, 3011 Berna
FSVA	Federazione svizzera dei veicoli d'epoca, casella postale, 3001 Berna
Mobilità pedonale	Mobilità pedonale, associazione svizzera dei pedoni, 8032 Zurigo
Future Bike	Verein Future Bike Schweiz, Jürg Zryd, 8003 Zurigo
GastroSuisse	GastroSuisse, associazione per i servizi alberghieri e la ristorazione, 8046 Zurigo
CDI	Conferenza svizzera delle direttrici e dei direttori cantonali della sanità
IGBF	Interessengemeinschaft Berner Fahrlehrer, Peter Baumann, 3019 Berna
IGM	IG Motorrad, casella postale 3005, 8021 Zurigo
CIET	Comunità di Interessi Economia e trasporti, casella postale, 3000 Berna 7
Ind.Archäo.	Redazione della rivista «IndustrieArchäologie», Oskar Baldiger, 5222 Umiken
ISV	Interprofessione svizzera del vino, 3011 Berna (Ernest Daellenbach)
IVT ETH ZH	Istituto per la pianificazione del traffico e per sistemi di trasporti (IVT), Politecnico di Zurigo, 8093 Zurigo
Kibü BS	Kinderbüro Basilea, 4051 Basilea
CCDGP	Conferenza dei direttori cantonali di giustizia e polizia, 3000 Berna 7 (insieme alla DCPA)
CT CCPCS/SCPCS	Commissione dei trasporti della Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera / Società dei capi di polizia delle città svizzere, 4415 Lausen

Lega contro il cancro	Lega svizzera contro il cancro, casella postale 8219, 3001 Berna
CAIS	Conferenza delle autorità inquirenti svizzere, casella postale 6250, 3001 Berna
CDPCS	Conferenza dei direttori di polizia delle città svizzere, casella postale, 8021 Zurigo
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici, casella postale 7123, 3001 Berna
motosuisse	Associazione degli importatori svizzeri di moto e scooter, casella postale 496, 3000 Berna
Netzwerk K&V	Bambini e circolazione stradale, dott. Marco Hüttenmoser, 5630 Muri
Nez rouge	Fondazione Nez rouge, 2800 Delémont
UNA&FNG	Ufficio nazionale svizzero di assicurazioni / Fondo nazionale svizzero di garanzia, 8152 Opfikon-Glattbrugg
OPTICS	Optics Swiss Suppliers Association, segreteria: dott. B. Rust, 8022 Zurigo
PHCH	Salute pubblica svizzera, casella postale 8172, 3001 Berna
Posta	La Posta Svizzera, 3030 Berna
Pro Velo Bernaa	Pro Velo Bernaa, casella postale 6711, 3001 Berna
Pro Velo Bienne	Pro Velo Bienne / Bienne-Seeland, casella postale 7120, 2500 Biel / Bienne 7
Pro Velo Emmental	Pro Velo Emmental, Theophil Bucher, casella postale 1229, 3401 Burgdorf
Pro Velo Friburgo	Pro Velo Friburgo / Friburgo, casella postale 1235, 1701 Friburgo
Pro Velo Svizzera	Pro Velo Svizzera, casella postale 6711, 3001 Berna
Pro Velo Thun	Pro Velo Thun, casella postale, 3601 Thun
RFBS	Associazione regionale dei Maestri Conducenti Basilea, Thomas Kalt, 4106 Therwil
RoadCross	Associazione svizzera delle famiglie delle vittime della strada, 8004 Zurigo
Routiers	Les Routiers Suisses, 1026 Echandens
ASP	Associazione svizzera del pneumatico, casella postale 316, 3000 Berna 7
SAA	swiss automotive aftermarket, casella postale 28, 8042 Zurigo
SchweizMobil	Fondazione SvizzeraMobile (ex Fondazione La Svizzera in bici), casella postale, 3001 Berna
SDHM/ASVE	Associazione svizzera dei veicoli d'epoca, casella postale 156, 5745 Safenwil
sev	Sindacato del personale dei trasporti, 3000 Berna 6
SEVS	Società dei cantinieri svizzeri, 3011 Berna (Ernest Daellenbach)
ISPA	Istituto svizzero di prevenzione dell'alcolismo e altre tossicomanie, 1001 Losanna
USMCM	Unione Svizzera dei Meccanici di Cicli e Motocicli, 5001 Aarau
ASMC	Associazione svizzera dei maestri conducenti, 3000 Berna 7
SSML	Società svizzera di medicina legale, prof. dott. med. Volker Dittmann, presidente, dr. phil. Th. Briellmann, presieduta dalla Commissione Circolazione stradale, 4056 Basilea
AOS	Associazione Ottici Svizzeri, 4601 Olten
strasseschweiz	strasseschweiz, Federazione stradale svizzera FRS, casella postale 8224 3001 Berna
INSAI	Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni, casella postale 4358, 6002 Lucerna
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico, casella postale, 9001 San Gallo
SVS	Schausteller-Verband Schweiz, Ernst Hauser, 9430 St. Margrethen
ASA	Associazione Svizzera d'Assicurazioni, casella postale 4288, 8022 Zurigo
swissT.net	Swiss technology network, 8604 Volketswil
TCS	Touring Club Svizzero, 3001 Berna
umverkehR	umverkehR, Thomas Stahel, casella postale, 8036 Zurigo
AST	Associazione svizzera dei trasporti, casella postale 8676, 3001 Berna
Velokonf.	Conferenza Bici Svizzera, casella postale 1262, 2501 Biel/Bienne
velosuisse	Associazione svizzera dei fornitori di biciclette, casella postale 496, 3000 Berna
VfmF	Associazione per veicoli a misura d'uomo, casella postale, 8031 Zurigo
VfV	Associazione svizzera per la psicologia del traffico, c/o Praxis zum Adler, A. Widmer, 4600 Olten
Viniharass	Cooperativa Viniharass, 3011 Berna
UTP	Unione dei trasporti pubblici, 3000 Berna 6
ACPGS	Associazione dei capi di polizia giudiziaria dei cantoni svizzeri, Bruno Fehr, Polizia cantonale di San Gallo

FSFP	Federazione svizzera dei funzionari di polizia, 6005 Lucerna
CSS	Consiglio svizzero della sicurezza stradale, segreteria e presidenza, casella postale 8616, 3001 Berna
AISSS	Associazione degli insegnanti svizzeri di sicurezza stradale, 9402 Mörschwil

### 2.1.7 Privati

Altenbach	Heidi Altenbach, 4153 Reinach
Amsler	Barbara Amsler, 3014 Berna
Brauchli	Rudolf Brauchli, 8856 Tuggen
Briner-Lienhard	Petra und Thomas Briner-Lienhard, 8400 Winterthur
Burgunder	Pascal Burgunder, 1006 Losanna
Bütler-Odermatt	Katharina Bütler-Odermatt, 6032 Emmen
Buser	Buser Fritz, 4600 Olten
Dauberschmidt	Isabelle Dauberschmidt, 8610 Uster
Décurnex	Mariylaure Décurnex, 1197 Prangins
Dober	Andreas Dober, 5000 Aarau
Dudler	Felix Dudler, 2504 Bienne
Edelmann	Beat Edelmann, 3006 Berna
Erni	Manuela Erni, 8057 Zurigo
Fawer	Laurent Fawer, 1007 Losanna
Fricker-Blumer	Familie Fricker-Blumer, 4125 Riehen
Gasser	Marcel Gasser, 2504 Biel/Bienne
Gehring	Marianne Gehring, 8002 Zurigo
Gretler	Sarah Barbara Gretler, 8057 Zurigo
Herren	Roland Herren, 3665 Wattenwil
Hildbrand	Hans Hildbrand, 8048 Zurigo
Hunziker	Dorothee Hunziker, 2560 Nidau
Jordan	Ruth Jordan, 1024 Ecublens
Kalberer	Toni Kalberer, 8722 Kaltbrunn
Kälin-Treina	Claudia Kälin-Treina, cht GmbH, 8832 Wilen bei Wollerau
Kappeler O.	Oliver Ch. Kappeler, 8542 Wiesendangen
Kappeler R.	Remy Kappeler, 3014 Berna
Kaufman	Christoph L. Kaufman, 3052 Zollikofen
Kelly	Martin Kelly, 8192 Glattfelden
Keller	Christian Keller, 5415 Nussbaumen AG
Lerch	Hansruedi Lerch, 4600 Olten
Mantegani	Elvezio Mantegani, 8600 Dübendorf
Mengis	Gisèle Mengis, 6005 St. Niklausen
Müller	Jürg Müller, 3110 Münsingen
Natz	Maja und Werner Natz, 8800 Thalwil
Pella	Anne-Laure Pella, 1006 Losanna
Perring	Richard Perring, 1110 Morges
Pfenninger	Heinz Pfenninger, 8307 Effretikon
Roth	Sascha Roth, 5075 Hornussen
Ruch D.	Dora Ruch, 3800 Unterseen
Ruch P.	Peter Ruch, 3800 Unterseen
Santschi	Pierre Santschi, 1007 Losanna
Schürch	Peter Schürch, 8037 Zurigo
Seiler	Dr. med. Karl Seiler, 9500 Wil
Staub	Nicole Staub, D-799591 Eimeldingen
Stöckli	Monika Stöckli, 8002 Zurigo
Thorens	Olivier Thorens, 1066 Epalinges
Tognazza	Eduardo Tognazza, 9240 Uzwil
Vogt	Bruno Vogt und Fiona Burgener Vogt, 4415 Lausen

Wolfisberg  
Zimmermann

Armin Wolfisberg, 6012 Obernau  
Toni Zimmermann, 6370 Stans

### 3. Compilazione del questionario

In ragione dell'ampiezza e della diversità delle risposte, il presente rapporto contiene soltanto gli aspetti più rilevanti. Le opinioni espresse sono state abbreviate e limitate all'essenziale. Proposte e osservazioni di senso analogo sono state raggruppate.

#### 3.1 Osservazioni generali sull'oggetto in consultazione

##### Consenso su una maggiore sicurezza stradale

- Gli sforzi per incrementare la sicurezza stradale incontrano esplicita approvazione (AG, BL, GE, JU, SG, SO, TI, UR, PEV, SVA VS, upi, DCPA, FMH, Mobilità pedonale, IGBF, CDCGP, Lega contro il cancro, LITRA, PHCH, ISPA, ASA, AST, VfmF, VfV, AISSS).
- Il progetto è sostanzialmente approvato (AI, AR, BS, FR, LU, SH, TG, UR, VS, ZH, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASPI, ASTAG, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, economiesuisse, eco swiss, FSL, CIET, ISV, POLCANT AI, CCPCS, Netzwerk K&V, Posta, SAB, USC, SchweizMobil, SDHM/ASVE, SEVS, USMCM, USAM, strasseschweiz, SVI, velosuisse, Viniharass, UTP).
- L'orientamento del progetto è giudicato in maniera positiva (BE, BS, UR, ZH, Future Bike, POLCANT AI, CDPCS, REKO BE, USS).
- Le misure proposte sono in gran parte approvate (GE, GR, strasseschweiz, TCS, CSS).
- Il pacchetto di misure è pienamente approvato con qualche restrizione di poco conto (PS).
- Vi è ampia concordanza sulle considerazioni e conclusioni presentate (ASMC).
- Il programma di maggiore sicurezza sulle strade nazionali è sulla giusta via; occorre per altro un ulteriore impegno. Sono espresse perplessità quanto a un nuovo inasprimento delle misure normative nel settore della circolazione stradale dopo quello intervenuto nel gennaio 2005 (PLR).

##### Accordo sul progetto: osservazioni generali

- L'evoluzione positiva constatata negli ultimi anni in materia di incidenti non deve fare dimenticare che il numero di morti e feriti gravi sulle strade svizzere continua a essere troppo elevato (PS).
- La sicurezza stradale non deve contemplare criteri più severi rispetto a quelli stabiliti per altri settori che implicano pericoli (ACS, UPSA, ASTAG, economiesuisse, CIET, strasseschweiz).
- Non si deve punire la maggioranza degli utenti della strada, che si comporta correttamente, per via di una minoranza di «pirati della strada» (SAB, USC, CIET, USAM, strasseschweiz).
- Per garantire la sicurezza stradale, l'accento deve essere posto sulla repressione (applicazione delle regole) e non sulla prevenzione, il che implica che gli organi di controllo possano disporre dei mezzi necessari (SH, CDF).
- I mezzi più efficaci per ridurre il numero degli incidenti stradali sono il miglioramento dell'infrastruttura stradale (Posta, ASA) e una più fitta presenza della polizia (ASA, UNA&FNG).
- È necessario impiegare in primo luogo gli strumenti esistenti volti ad accrescere la sicurezza stradale e concentrarsi sugli aspetti repressivi (VD).
- Nell'ambito di Via sicura la ripartizione dei compiti tra Confederazione, Cantoni e Comuni non deve essere alterata (BL, SGV).
- Non si deve interferire in aspetti politicamente molto delicati, come la sovranità cantonale in materia fiscale e di polizia, convertendo parzialmente la procedura della multa disciplinare in procedura d'esecuzione, stipulando accordi sulle prestazioni o vincolando l'impiego dei mezzi finanziari (AI, POLCANT AI).
- La sicurezza stradale è oggi di competenza cantonale e comunale; la Confederazione non deve intaccare questi compiti esecutivi (eco swiss).
- Il programma nella sua totalità causerebbe oneri finanziari e amministrativi sproporzionati (USAM).
- Non bisogna accrescere l'onere amministrativo dei Cantoni (UR).
- In molti settori, il fabbisogno di personale e di risorse crescerà notevolmente. Per questa ragione vanno predisposti le infrastrutture e i mezzi necessari (CDCGP).
- Pur essendo il promotore di questo progetto, il Consiglio federale non fornisce alcun sostegno finanziario. L'intero peso delle misure è suddiviso tra gli utenti della strada e i Cantoni. Per questi ultimi ciò comporta ripercussioni a livello d'infrastruttura e di logistica (VD).

- L'attuazione, anche parziale, delle misure genera ingenti spese supplementari (MFK SO).
- Le ripercussioni finanziarie e amministrative per i Comuni non sono illustrate (LITRA).
- Il programma non contiene una chiara definizione delle priorità (SAB, USC).
- Manca per lo più una ponderazione degli interessi tra le misure con ripercussioni finanziarie e gli altri compiti e gli obiettivi sovraordinati di politica finanziaria dei Cantoni (DCPA, CDCGP, LITRA).
- Deve essere perseguita una pianificazione del traffico più sostenibile, che consenta la coesistenza di tutti gli utenti della strada e sostenga maggiormente le esigenze del traffico lento (AST).
- Non si tiene sufficientemente conto del fatto che per gli utenti della strada più vulnerabili (bambini e anziani) deve essere migliorata non soltanto la sicurezza ma anche la libertà di movimento (MpA, ASPI, Kibü BS, Netzwerk K&V).

#### Osservazioni generali sulle misure

- Le misure proposte sono in buona parte attuabili e facilmente giustificabili (CSS).
- Il pacchetto di misure deve essere adeguato alle principali cause di incidenti. Le misure volte a incrementare la sicurezza stradale devono essere valutate sistematicamente in funzione degli effetti, per esempio l'abolizione del cenno della mano prima dell'attraversamento delle strisce pedonali (PLR).
- Gli obiettivi possono essere raggiunti soltanto se le misure sono comprensibili, convincenti e applicabili (ZH, asa).
- Sono respinte le misure che discriminano singoli gruppi di persone, per esempio l'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore in funzione della nazionalità (PS).
- Le misure negli ambiti della prevenzione e dell'integrazione sono opportune e devono essere sostenute. Ai differenti gruppi di persone ci si deve rivolgere attraverso i canali appropriati (PS).
- L'apparente incremento di efficienza derivante da alcune misure ha addirittura effetti negativi sulla sicurezza stradale (problemi nell'attribuire valore probatorio al risultato dell'analisi dell'alito; costi supplementari indotti dalla parziale conversione della procedura della multa disciplinare in procedura d'esecuzione, cosa che indebolirebbe la procedura penale e il diritto processuale penale e metterebbe in discussione il loro effetto intimidatorio) (ZH).
- Le nuove misure devono essere in numero limitato, di facile attuazione e il più efficaci possibile (SGV).
- È necessario concentrarsi sull'eliminazione dei tratti pericolosi (misure architettoniche) e sui gruppi a rischio (p. es. pirati della strada) (SGV).
- L'accento deve essere posto sulle misure infrastrutturali e di gestione del traffico (ASTAG, CIET, Car Tourisme Suisse, strasseschweiz).
- L'attuazione è opportuna soltanto se le misure sono proporzionali e finalizzate a raggiungere gli obiettivi prefissati (economiesuisse).
- Le misure che mirano a criminalizzare o interdire i conducenti dei veicoli a motore non sono ammissibili (ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, economiesuisse, FSL, CIET, ISV, Posta, SEVS, USAM, Viniharass).
- Le misure che limitano la libertà personale (p. es. il perfezionamento obbligatorio o i test di personalità per accertare l'idoneità caratteriale) non sono ammissibili (PLR).
- Le misure che tendono a criminalizzare o a responsabilizzare in maniera sproporzionata sotto il profilo penale e finanziario i conducenti di veicoli a motore che guidano correttamente vanno valutate con estrema cautela (SDHM/ASVE, USAM, strasseschweiz).
- Attuare misure di polizia risulta spesso più vantaggioso e semplice che attuare quelle architettoniche e il rapporto costi/utilità è più favorevole. Con le misure architettoniche può essere raggiunta solo una piccola parte dell'effetto totale perseguito (SO, DCPA, CDCGP, LITRA).
- Ci si deve concentrare su una maggiore presenza della polizia sulle strade (UR).
- Le misure non devono indurre eccessive restrizioni per i cittadini e non devono essere risentite come una punizione collettiva (GL); gli oneri dovrebbero essere ripartiti secondo il «principio dell'annaffiatoio» (LU).
- Vanno tralasciate o ponderate con estrema attenzione le misure estreme di difficile attuazione che non sono bene accette e che non potrebbero essere controllate (TCS).
- Ci si deve chiedere fino a che punto molte delle misure proposte presentino un adeguato rapporto costi/utigli e non risvegliino piuttosto il sentimento di una pressione eccessiva sulla popolazione (TI).
- Le misure sono di gran lunga insufficienti per soddisfare l'esigenza di una politica coerente in materia di sicurezza stradale (Mobilità pedonale, VfmF). È necessario definire una visione d'insieme, fissare obiettivi vinco-

lanti, garantire un limite di spesa sufficiente, completare il pacchetto di misure con provvedimenti incisivi e implicare maggiormente i Cantoni nei lavori di sicurezza stradale (Mobilità pedonale).

- Le misure di sicurezza stradale non devono andare a scapito della promozione del traffico lento (Velokonf.).
- È necessario limitarsi alle misure che:
  - o corrispondono a priorità essenziali (DCPA, CDCGP, LITRA);
  - o hanno effetti accertabili (ASTAG, UPSA, Car Tourisme Suisse, CIET, USAM, strasseschweiz);
  - o sono efficaci sotto il profilo dei costi (ASTAG, Car Tourisme Suisse, USAM);
  - o riscuotono un largo consenso (ASTAG, UPSA, DCPA, Car Tourisme Suisse, CIET, CDCGP, LITRA, strasseschweiz);
  - o apportano vantaggi comprovati a livello internazionale (Future Bike);
  - o permettono di conseguire effetti tangibili con il minor onere supplementare possibile sotto il profilo amministrativo (GR);
  - o non restringono la libera scelta del mezzo di trasporto e la responsabilità individuale, bensì contribuiscono al miglioramento delle infrastrutture e del comportamento degli utenti della strada (TCS).

#### Osservazioni specifiche sui controlli del traffico

- L'attività di controllo è una delle misure a carattere preventivo più essenziale ed efficace per evitare le vittime della strada (AST).
- Un'applicazione coerente di controlli del traffico più sistematici è imprescindibile soprattutto in presenza di comportamenti scorretti che mettono in pericolo la sicurezza (upi).
- I controlli di polizia vanno concentrati in particolare sulle infrazioni che costituiscono un pericolo per la circolazione stradale (TCS).
- I controlli del traffico e la riscossione di multe disciplinari non devono avvenire ad opera del Corpo delle guardie di confine o dell'Amministrazione federale delle dogane (relativizzazione della ripartizione delle competenze sancita nella Costituzione; induce inutili conflitti di competenze) (CCCS, ACPGS).
- La polizia necessita di risorse adeguate per poter condurre controlli efficaci (VS, PS).
- Una tendenza all'inasprimento dei controlli accentua tra la popolazione il sentimento di un'eccessiva pressione (TI).
- Gli accordi sulle prestazioni previsti sono respinti perché:
  - o limitano l'indispensabile margine di manovra operativa della polizia (ZH, CCCS, ACPGS);
  - o interferiscono con la tattica di polizia e con il margine di manovra della polizia urbana e quindi limitano o addirittura violano l'autonomia comunale (CDPCS).

#### Dissenso sul progetto nella sua totalità: osservazioni generali

- Ci si chiede se l'attuazione di Via sicura sia necessaria a così breve tempo dall'entrata in vigore, il 1° gennaio 2005, della revisione della legge sulla circolazione stradale. Occorrono tre o quattro anni per rendersi conto pienamente di tutti gli effetti di tale revisione (NE).
- Dalle statistiche sugli incidenti emerge un andamento positivo (Centre Patronal).
- Fortunatamente, rispetto all'anno precedente, nel 2008 il numero dei morti e dei feriti gravi è diminuito (PPD).
- Prima di attuare le misure, vanno valutate le conseguenze finanziarie (Centre Patronal).
- È impensabile che i Cantoni possano attuare il pacchetto di misure senza disporre di risorse supplementari (NE).
- Le persone che dipendono da un veicolo a motore non devono essere criminalizzate (Centre Patronal).
- Nel progetto manca completamente la responsabilità individuale intesa come elemento chiave (PPD).
- Il principio della proporzionalità non è rispettato (UDC per analogia, Centre patronal).
- Nessuna competenza attribuisce alla Confederazione il compito della sicurezza stradale (UDC).
- Le considerevoli ingerenze nella libertà personale implicano di fatto la criminalizzazione e l'interdizione degli utenti della strada che si comportano correttamente e ne fanno, a priori, sospetti (UDC).
- Si denota una crescente criminalizzazione degli utenti della strada (motosuisse).
- Si teme un aumento della burocrazia e una massiccia dilatazione dell'apparato amministrativo (UDC).

- Gli strumenti di finanziamento sono palesemente insufficienti (UDC).
- Ci si oppone ai nuovi tributi obbligatori che risulterebbero dall'aumento al 5 per cento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore (IGM).
- Ci si oppone a una sorveglianza totale e alla criminalizzazione degli utenti della strada (IGM).

#### Dissenso parziale sul progetto: osservazioni generali

- Il principio di proporzionalità non è rispettato (SZ, FMS per analogia).
- Le misure infrastrutturali possono produrre ulteriori miglioramenti; ci si oppone a nuovi ostacoli del traffico individuale e a un generale abbassamento del limite massimo di velocità vigente (FMS).
- L'eventuale finanziamento deve essere garantito con la quota a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali (FMS).

### **3.2 Osservazioni sulle varianti di attuazione**

#### **3.2.1 Considerazioni di carattere generale**

- La responsabilità della costruzione, della gestione e della manutenzione della rete stradale incombe ai Cantoni (AR, SG, SO, CDF).
- Nel programma d'intervento manca una presentazione dei costi e degli effetti secondo le categorie delle misure, per esempio per le misure architettoniche o di polizia. Il rapporto costi/utigli dell'intero progetto deve quindi essere seriamente rimesso in discussione (DCPA, CDCGP, LITRA).
- Mancano indicazioni, per i titolari e i Cantoni, sia sulle ripercussioni finanziarie delle misure sia sui costi indiretti (visite mediche, rinnovo della licenza di condurre, lavoro supplementare per i tribunali e i servizi della circolazione stradale) (VD).
- La relazione tra il numero degli incidenti e i modelli di finanziamento è problematica e difficilmente dimostrabile (ZH).
- I modelli di finanziamento devono essere valutati sotto il profilo del rapporto costi/utigli (SO).
- Le misure devono essere verificate dal punto di vista dell'efficacia, dei costi e dell'accettazione (PLR).
- La Confederazione deve farsi carico del proposto finanziamento delle migliorie della rete stradale di competenza dei Cantoni (SG, SO).
- Per tutte le misure che inducono oneri supplementari per i Cantoni devono essere messe a disposizione le corrispondenti risorse (BS).
- La Confederazione deve contribuire al finanziamento delle misure (FR).
- Le misure proposte dovrebbero rispettare le strutture e le competenze stabilite dalla NPC e non produrre nuovi intrecci trasversali (BL).
- La delimitazione delle competenze stabilita dalla NPC non deve essere influenzata né direttamente né indirettamente (SO, DCPA, CDCGP, LITRA).
- Il finanziamento deve essere assicurato integralmente con i mezzi disponibili (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, Posta, SDHM/ASVE, strasseschweiz), perché sulla circolazione stradale gravano già cospicuamente altre imposte (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).
- Mancano indicazioni concrete sull'impiego in quanto tali delle imposte a destinazione vincolata esistenti (p. es. imposta sugli oli minerali ecc.) (motosuisse).
- Se la Confederazione esige misure architettoniche nelle strade cantonali, deve finanziare con mezzi propri i costi supplementari che ne risultano (LITRA).
- La variante di 300 milioni di franchi annui è considerata il minimo assoluto. La destinazione vincolata degli introiti delle multe costituisce un elemento fondamentale (AST).
- Non sono necessari finanziamenti supplementari perché quasi tutte le misure possono essere attuate per via d'ordinanza e senza ripercussioni sotto il profilo dei costi (eco swiss).
- Non vanno introdotte nuove imposte a carico degli utenti della strada (USAM).

### 3.2.1.1 Aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore

- L'importo dell'aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore dovrebbe essere deciso soltanto dopo la presentazione dei risultati della procedura di consultazione, perché solo allora si potrà stabilire quali misure includere e in quale pacchetto (GR).
- L'aumento all'1 per cento dell'aliquota del contributo alla prevenzione degli infortuni, possibile fin d'ora, favorirebbe notevolmente il miglioramento della prevenzione, della ricerca, della formazione e dell'aggiornamento come pure delle campagne d'informazione (ASA).
- Il finanziamento tramite un supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore sarebbe molto più consono al principio di causalità del finanziamento tramite i mezzi generati dalle imposte di Cantoni e Comuni (DCPA, CDCGP, LITRA).
- Nella legge sul contributo alla prevenzione degli infortuni andrebbe abrogata la destinazione vincolata perché in contraddizione con i principi sanciti dalla NPC (DCPA, CDF, CDCGP, LITRA).
- Motivi di dissenso:
  - o finanziamento delle misure infrastrutturali e di gestione con i proventi dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali congiuntamente alla proposta di destinazione vincolata degli introiti delle multe (ACS, strasseschweiz);
  - o inosservanza del principio di causalità perché non si tiene conto del chilometraggio e dei pericoli a cui vengono esposti gli utenti della strada (eco swiss);
  - o il finanziamento delle misure è un provvedimento statale ordinario e deve quindi essere finanziato tramite i preventivi delle rispettive collettività (Confederazione, Cantoni e Comuni) (ASA);
  - o finanziamento unicamente mediante una parte delle multe stradali (TCS).

### 3.2.1.2 Impiego vincolato delle multe per le infrazioni alle norme della circolazione

- Da utilizzare anche per misure educative e informative (ACS, strasseschweiz).
- Consenso anche se l'impiego vincolato non è pari al 50 per cento (strasseschweiz).
- Motivi di dissenso:
  - o limitazione del margine di manovra dei Cantoni e degli organi politici responsabili (BE);
  - o ingerenza nell'autonomia finanziaria di Cantoni e Comuni (GR, DCPA, CDF, CDCGP, LITRA);
  - o violazione di importanti principi sanciti dalla NPC come pure dei principi di sussidiarietà ed equivalenza (GR, DCPA, CDF, CDCGP, LITRA).

### 3.2.1.3 Risposte alle domande sulle varianti per l'attuazione di Via sicura

Quale variante per l'attuazione di Via sicura deve essere realizzata (n. 3 del rapporto esplicativo)?

3.2.1.3.1 Domanda 1: Variante prevista al n. 3.1 del rapporto esplicativo

3.2.1.3.1.1 Domanda 1.1: Aumento del supplemento al 2,5 %?

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>1</b>
<b>Partiti</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>17</b>	<b>48</b>	<b>24</b>
<b>Privati</b>	<b>32</b>	<b>4</b>	<b>1</b>

<b>Totale</b>	<b>62</b>	<b>73</b>	<b>26</b>
---------------	-----------	-----------	-----------

Sono d'accordo: AR, BE, FR, NE, OW, SG, SO, TI, VD, VS, ZH, PEV, DCPA, USS, FRE, POLCANT AI, CDCGP, CDPCS, LITRA, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ASMC, SVA VS, SVI, SVS, umverkehR, FSFP, CSS, 32 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- I mezzi non sono sufficienti per conseguire gli obiettivi prefissati (FR, FRE).
- Solo l'aumento minimo dei premi potrebbe suscitare un consenso di maggioranza (CSS).
- L'efficacia delle misure deve essere periodicamente controllata per poter apportare correzioni mirate (OW).
- L'aumento del supplemento può essere determinato soltanto dopo aver valutato i risultati della procedura di consultazione e, successivamente, va limitato a cinque anni (DCPA, LITRA, CDCGP).
- Sono prioritarie l'applicazione delle norme esistenti e l'intensificazione dei controlli (DCPA, LITRA, CDCGP).
- È necessario rispettare il principio di causalità (TI).
- Si può analizzare la possibilità di un'azione di regresso contro i responsabili di incidenti (CSS).
- L'aumento del supplemento deve essere comunicato in maniera adeguata (PEV).
- L'aumento del supplemento può essere approvato soltanto se non connesso ad accordi sulle prestazioni (AR, ZH, POLCANT AI) o a una destinazione vincolata (AR, POLCANT AI).

Non sono d'accordo: AG, AI, BL, BS, GE, GL, JU, LU, NW, SH, SZ, TG, UR, ZG, PLR, Verdi, PS, economiesuisse, SAB, SGV, ACS, AGU, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, upi, SPIA, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, Distiswiss, eco swiss, CDF, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FSL, IGBF, CIET, Ingenbohl, ISV, IVT ETH ZH, CCPCS, motosuisse, UNA&FNG, Posta, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, USMCM, strasseschweiz, ASA, TCS, AST, VfV, Viniharass, 4 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- La costruzione, la manutenzione e l'esercizio dell'infrastruttura stradale devono essere finanziati con i proventi a destinazione vincolata di tasse stradali (PLR, ACS, UPSA, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, CIET, motosuisse, Posta, strasseschweiz).
- Non viene rispettato il principio di causalità (GL, SH, App. Ger. BS).
- I mezzi per l'attuazione sono insufficienti (AG, Verdi, PS, upi, FMH, RFBS, SAA, SDHM/ASVE, AST), in particolare per quanto concerne le migliorie dell'infrastruttura e i controlli di polizia (Verdi, upi, VfV).
- Il finanziamento deve essere effettuato con i preventivi ordinari dei Cantoni tenendo conto delle esigenze in termini di sicurezza stradale (BL) oppure tramite il preventivo della Confederazione e dei Cantoni interessati, cioè mediante imposte e tributi mirati (ASA, UNA, FNG, TCS).
- Sfruttando pienamente il contributo ai sensi dell'articolo 1 capoverso 2 della legge sul contributo alla prevenzione degli infortuni si rendono disponibili sufficienti mezzi supplementari per una miglioria qualitativa della prevenzione nella circolazione stradale (ASA, UNA, FNG). Un aumento all'1 per cento per il momento deve bastare a finanziare le relativamente poche misure considerate opportune e sovvenzionabili (SPIA).
- Prima di tutto, vanno applicate le norme esistenti (CDF).
- Non se ne vede la necessità data l'evoluzione tendenzialmente positiva del numero di incidenti (PPD).
- Altre misure meno costose consentono di raggiungere il medesimo obiettivo (IGBF).
- Sarebbe più ragionevole una migliore ripartizione degli introiti del supplemento attuale (JU).
- Non si vede alcun vantaggio supplementare (USMCM).
- L'onere deve essere sostenuto esclusivamente da chi non si comporta correttamente (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSL, ISV, SEVS, Viniharass).
- Nonostante un dissenso di fondo, si considera importante, per una maggiore sicurezza stradale, intensificare i controlli del traffico e adottare misure educative e informative connesse ai controlli di polizia (SZ).
- L'aumento sarebbe accettabile soltanto se venisse scelta una delle varianti di finanziamento proposte (eco swiss).

Nessun parere / non ci riguarda: MpA, asa, ASPI, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CAIS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, OPTICS, PHCH, ReKo BE, ReKo TG, ASP, SchweizMobil, ISPA, ISML, AOS, Velokonf., velosuisse, UTP.

**3.2.1.3.1.2 Domanda 1.2: Impiego vincolato a misure educative e informative?**

	Sì	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	6	18	2
Partiti	1	3	1
Associazioni mantello	2	0	1
Altre organizzazioni	33	29	28
Privati	33	1	1
<b>Totale</b>	<b>75</b>	<b>51</b>	<b>33</b>

Sono d'accordo: BE, GR, JU, TI, VS, VD, PEV, USS, USAM, ACS, UPSA, App.Ger. BS, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, COCRBT, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FRE, IGBF, CIET, CDPCS, motosuisse, POLCANT GE, Posta, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, RoadCross, SAA, SDHM/ASVE, ASMC, strasseschweiz, SVA VS, SVS, TBA NW, TCS, umverkehrR, 33 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- L'impiego vincolato corrisponde agli obiettivi da raggiungere (COCRBT).
- L'impiego vincolato dovrebbe essere esteso alle misure infrastrutturali e di intensificazione dei controlli di polizia (AG).
- Una parte dei contributi dovrebbe essere messa a disposizione dei Cantoni per misure educative e informative (SVA VS).
- Indipendentemente dalla decisione cantonale, tutti gli istituti scolastici dovrebbero poter beneficiare, per l'educazione stradale, dei contributi del Fondo di sicurezza stradale (PEV).
- L'impiego dei mezzi dovrebbe essere vincolato soprattutto alla promozione, nelle scuole, della sensibilizzazione al traffico (BE).
- L'impiego vincolato è troppo restrittivo e non tiene conto di futuri nuovi bisogni (CDPCS).
- Consenso se si dovesse decidere un aumento al 2,5 per cento (ACS, UPSA, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, FMS, PSL, CIET, motosuisse, Posta, SAA, SDHM/ASVE, USAM, strasseschweiz, ATVSL); l'impiego dei mezzi dovrebbe essere vincolato esclusivamente a misure educative e non repressive (TCS).
- Se si dovesse decidere un aumento al 2,5 per cento, l'impiego dei mezzi dovrebbe essere vincolato esclusivamente a misure educative e informative (Centre Patronal).
- I mezzi generati devono servire senza limitazioni all'aumento della sicurezza stradale (IGBF).
- La Confederazione dovrebbe poter mettere a disposizione dei Cantoni un minimo di mezzi finanziari per ridurre il numero delle vittime della circolazione (FRE).
- Ci si chiede se la competenza di stipulare accordi sulle prestazioni non debba spettare all'USTRA anziché al Fondo di sicurezza stradale (CDPCS).
- L'odierno impiego vincolato dello 0,75 per cento dovrebbe essere ripensato alla luce del fatto che le misure informative sono costose e non raggiungono necessariamente il fine perseguito (JU).

Non sono d'accordo: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, PLR, Verdi, CCCS, ANCV, ASCV, ASG, upi, DCPA, Distiswiss, eco swiss, FSL, Mobilità pedonale, Ingenbohl, ISV, IVT ETH ZH, POLCANT AI, CDCGP, LITRA, UNA&FNG, RFBS, Routiers, SEVS, USMCM, SVI, ASA, AST, VfmF, Vfv, Viniharass, FSFP, CSS, 1 privato.

### Osservazioni, critiche, proposte

- L'impiego vincolato è troppo restrittivo (FR, SG, AST, VfmF).
- Le misure educative e informative non consentono di raggiungere l'effetto auspicato, ragion per cui l'accento deve essere posto sulla presenza e sui controlli di polizia (AR, GL, ZH, POLCANT AI).
- I mezzi supplementari devono essere impiegati per l'infrastruttura, l'intensificazione dei controlli e la prevenzione (SVI).
- Imporre limitazioni ai singoli utenti della strada non consente di raggiungere gli obiettivi prefissati (Mobilità pedonale).
- Devono essere finanziati anche i controlli del traffico e le migliorie dell'infrastruttura (CSS).
- L'impiego non può essere vincolato esclusivamente alle misure educative e informative (AI, AR, eco swiss).
- Il finanziamento di misure supplementari deve essere finalizzato a:
  - o ottimizzare la scelta del mezzo di trasporto (VfmF);
  - o promuovere i mezzi di trasporto motorizzati meno pericolosi (VfmF);
  - o includere provvedimenti volti a sensibilizzare i moltiplicatori (p. es. pianificatori del traffico, responsabili presso i Comuni, venditori di auto ecc.) (VfmF);
  - o mettere a disposizione fondi per la ricerca nel settore della sicurezza stradale e della prevenzione (VfmF).
- La proposta è discutibile sotto il profilo dell'efficacia (AR).
- Le risorse per le attività di prevenzione di associazioni e organizzazioni ne risultano ridotte (Verdi, PS, upi, VfV, ASA, UNA, FNG).
- L'odierno 0,75 per cento non è ancora pienamente utilizzato per misure educative e di sensibilizzazione (PLR).
- Rinunciando a un'intensificazione dei controlli di polizia, si indebolisce eccessivamente l'efficacia dell'intero pacchetto di misure (SH).
- Il modo più efficace di influire sul comportamento degli utenti della strada è quello di migliorare l'infrastruttura e ricorrere a controlli del traffico frequenti che consentano di individuare con un elevato grado di certezza le infrazioni (CSS).
- L'applicazione delle regole esistenti ha la priorità sulle misure educative e informative (CDF).
- I Cantoni devono poter mantenere la facoltà di decidere le modalità più indicate per aumentare la sicurezza stradale nel loro ambito di competenza (GL, ZH).
- Si constata un'ingerenza nella sovranità cantonale garantita dalla Costituzione (CSS).
- Vi è una contraddizione con i principi sanciti dalla NPC, in base ai quali si privilegiano, come nuova forma di finanziamento, i trasferimenti forfetari privi di vincoli piuttosto che quelli vincolati (GE).
- Gli accordi sulle prestazioni limitano la necessaria flessibilità tattica dei Cantoni nell'impiego in funzione della situazione (AR, POLCANT AI). Si corre il rischio di limitare inutilmente il margine di manovra della polizia e di creare un notevole onere amministrativo supplementare senza corrispondenti vantaggi (ZH). L'indispensabile margine di manovra operativo della polizia ne risulta compromesso. L'applicazione della legge è un compito sovrano e non può essere oggetto di accordi (CCCS).
- Gli accordi sulle prestazioni intaccano il monopolio dell'uso della forza e la sovranità della polizia cantonale (GL, POLCANT AI). Le misure di regolazione del traffico dovrebbero, semmai, rimanere di competenza della Confederazione e non essere delegate a una fondazione a partecipazione privata (POLCANT AI, ZH).
- La polizia potrebbe essere limitata nel determinare le priorità e la tattica (FSFP).
- Se si dovesse decidere un aumento al 2,5 per cento, l'impiego andrebbe vincolato esclusivamente alle misure educative (RFBS) (CIET).

Nessun parere / non ci riguarda: PS, economiesuisse, AGU, MpA, asa, ASPI, CAS, Organizzazione mantello, CDF, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CAIS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, OPTICS, PHCH, ReKo BE, ReKo TG, ASP, SchweizMobil, ISPA, SSML, AOS, Velokonf., velosuisse, UTP, 1 privato.

3.2.1.3.2 Domanda 2: Variante prevista al n. 3.2 del rapporto esplicativo

3.2.1.3.2.1 Domanda 2.1: Aumento del supplemento al 5 %?

	Sì	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	4	20	2
Partiti	2	3	0
Associazioni mantello	0	5	0
Altre organizzazioni	25	43	22
Privati	31	5	1
<b>Totale</b>	<b>62</b>	<b>76</b>	<b>25</b>

Sono d'accordo: AG, SH, UR, ZG, Verdi, PS, AGU, upi, DCPA, CAS, COCRBT, CDF, FMH, FRE, Mobilità pedonale, IVT ETH ZH, CDCGP, LITRA, Nez rouge, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, RFBS, RoadCross, TBA NW, umverkehR, AST, VfmF, VfV, CSS, 31 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Questa variante consente di raggiungere gli obiettivi di Via sicura (SH, FRE).
- Solo con questa variante possono essere attuate tutte le misure (PS, AST).
- L'aumento del supplemento può essere determinato soltanto dopo aver valutato i risultati della procedura di consultazione e, successivamente, va limitato a cinque anni (DCPA, LITRA, CDCGP).
- Questa variante consente misure ad ampio raggio e a diversi livelli (FMH).
- Il grado di accettazione aumenta se i mezzi affluiscono anche nella formazione della prima fase (RFBS).
- Alla polizia sono accordati mezzi supplementari necessari per l'intensificazione della sua attività (UR).
- Un aumento minimo (2,5 %) sarà accettato molto più facilmente (CSS).
- È necessario mettere a disposizione il 4,25 per cento per le misure infrastrutturali (Cantoni) (IVT ETH ZH).
- I mezzi vanno impiegati unicamente per le migliori dell'infrastruttura (SVI).
- Bisogna prevedere 200 milioni di franchi annui per cinque anni a titolo di finanziamento di partenza (Mobilità pedonale, VfmF).
- Ci si oppone all'impiego vincolato previsto perché sottrae risorse a chi opera con criterio nella prevenzione degli incidenti. Si propone di modificare l'articolo 2 capoverso 1 della legge sul contributo alla prevenzione degli infortuni in modo tale che il Fondo di sicurezza stradale (FSL) impieghi almeno l'1 per cento del premio netto dell'assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore a favore di misure di prevenzione di incidenti realizzate da organizzazioni e associazioni. I proventi dei premi che eccedono l'1 per cento sono impiegati dal FSL per accordi sulle prestazioni con i Cantoni e dall'upi per studi e ricerche sul coordinamento di queste attività (upi, VfV).
- Il principio di causalità non è rispettato perché chi non è interessato dall'assicurazione di responsabilità civile per veicoli a motore non versa alcun contributo per la propria sicurezza (SH).
- La misura si applica a tutti i conducenti, benché solo una minoranza commetta infrazioni gravi (COCRBT).

Non sono d'accordo: AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZH, PEV, PLR, economiesuisse, SAB, USS, SGV, USAM, ACS, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Organizzazione mantello, Distiswiss, eco swiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FSL, IGBF, CIET, Ingenbohl, ISV, POLCANT AI, CCPCS, CDPCS, motosuisse, UNA&FNG, POLCANT GE, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, strasseschweiz, SVA VS, SVS, ASA, TCS, Viniharass, FSFP, 5 privati.

### Osservazioni, critiche, proposte

- La costruzione, la manutenzione e l'esercizio dell'infrastruttura stradale devono essere finanziati con i proventi a destinazione vincolata di tasse stradali (ACS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, FMS, CIET, motosuisse, Posta, SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz).
- Per finanziare le misure infrastrutturali deve essere preso in considerazione un aumento dell'imposta sugli oli minerali invece che un aumento degli introiti delle multe (ASA).
- Poiché è difficile che gli obiettivi prefissati possano essere raggiunti esclusivamente con misure architettoniche, l'aumento dei premi non è corretto (AR).
- Il finanziamento con i preventivi ordinari dei Cantoni deve essere funzionale alle esigenze in termini di sicurezza stradale (BL).
- L'aumento del supplemento crea una contraddizione con il principio dell'impiego non vincolato dei mezzi finanziari e un'ingerenza nella sovranità di Cantoni e Comuni (VD).
- L'aumento può essere accettato soltanto se non ne derivano ulteriori impegni per i Cantoni e la polizia (AI, ZH) e se la ripartizione dei mezzi ai Cantoni avviene senza mandati di prestazione e destinazione vincolata (AI, ZH, POLCANT AI).
- Spesso non è possibile finanziare progetti opportuni (AGU).
- L'onere amministrativo assorbirebbe gran parte dei mezzi disponibili (BE).
- L'aumento del supplemento non rispetta il principio di causalità (GL).
- Sarebbe più ragionevole una migliore ripartizione degli introiti del supplemento attuale (JU).
- L'onere deve essere sostenuto esclusivamente da chi non si comporta correttamente (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSL, ISV, SEVS, Viniharass).
- Un supplemento del 5 per cento potrebbe causare premi troppo elevati (USS).

Nessun parere / non ci riguarda: MpA, asa, ASPI, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CAIS, MFK SO, Netzwerk K&V, OPTICS, ReKo BE, ReKo TG, ASP, SchweizMobil, ISPA, SSML, AOS, Velokonf., velosuisse, UTP, 1 privato.

#### 3.2.1.3.2.2 Domanda 2.2: Impiego vincolato delle multe stradali?

	Si	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	0	24	2
Partiti	3	2	0
Associazioni mantello	3	2	0
Altre organizzazioni	46	28	18
Privati	30	4	2
<b>Totale</b>	<b>82</b>	<b>60</b>	<b>22</b>

Sono d'accordo: PEV, Verdi, PS, economiesuisse, USS, USAM, ACS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MpA, ASTAG, auto-schweiz, upi, DCPA, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, FER, FMH, FMS, PSL, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, CIET, Ingenbohl, IVT ETH ZH, Kibü BS, CDCGP, motosuisse, LITRA, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Posta, Pro Velo Emmental, Pro Velo Thun, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM/ASVE, ASMC, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, TBA NW, TCS, AST, VfmF, VfV, CSS, 30 privati.

### Osservazioni, critiche, proposte

- Vanno adottate le misure preventive essenziali e/o più efficaci di Via sicura per evitare gli incidenti stradali (Verdi).

- Deve essere applicato il principio di causalità (PEV, FMH), concentrandosi in particolare sui conducenti che rappresentano fattori di rischio (PEV, USAM).
- L'impiego deve essere vincolato a misure di prevenzione (Nez rouge).
- L'impiego deve essere vincolato a misure educative e informative (ACS, UPSA, FMS, FRE, auto-schweiz).
- Le misure devono essere concentrate sui tratti a rischio d'incidente (upi, VfV).
- L'impiego deve essere vincolato al 100 per cento alla sicurezza stradale (SVS).
- Gli introiti delle multe vanno utilizzati per migliorare l'infrastruttura (ASMC).
- Gli introiti delle multe stradali e delle decisioni giudiziarie devono essere totalmente impiegati per migliorare l'infrastruttura stradale, per controlli supplementari del traffico e per la prevenzione (SVI).
- La Confederazione deve stabilire i requisiti in materia di volume e modalità delle attività di controllo (Mobilità pedonale, VfmF).
- I mezzi finanziari devono essere attribuiti anche alla formazione della prima fase (RFBS).
- Si deve preservare l'autonomia decisionale dei Cantoni in materia di organizzazione dell'attività di controllo e di prioritizzazione dei progetti che riguardano infrastrutture bisognose di risanamento (economiesuisse).
- Vanno prima detratti i costi amministrativi. Bisogna assicurare che gli introiti delle multe disciplinari siano messi a disposizione di Cantoni e Comuni (COCRBT).

Non sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PLR, SAB, SGV, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, DCPA, Distiswiss, eco swiss, CDF, Fräschels, FSL, ISV, POLCANT AI, CDCGP, CCPCS, CAIS, CDPCS, LITRA, UNA&FNG, POLCANT GE, Routiers, SEVS, USMCM, ASA, Viniharass, FSFP, 4 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Il margine d'azione dei Cantoni e degli organi politici responsabili viene limitato (BE).
- La Confederazione interferisce nell'autonomia finanziaria dei Cantoni e dei Comuni (FR, SG, LU, TG, DCPA, LITRA, CDCGP, LITRA, eco swiss, SAB, USC).
- La proposta è inammissibile sotto il profilo del federalismo e inadeguata sotto quello della politica finanziaria (LU, CDF).
- Vi è una contraddizione con i principi sanciti dalla NPC (SG, TG, ASA, UNA, FNG, CDPCS).
- Devono essere i Cantoni a decidere dell'impiego degli introiti delle multe (VS, umverkehrR).
- Vi è una contraddizione con l'articolo 274 CP (FR).
- Le risorse per le attività di prevenzione di associazioni e organizzazioni ne risultano ridotte (Verdi).
- L'impiego vincolato fissato non può essere garantito nella pratica (AG, AI).
- I Cantoni che registrano maggiori introiti dalle multe ne escono svantaggiati (AI, POLCANT AI).
- Lo scopo delle multe non è finanziare determinati compiti statali, bensì sanzionare le infrazioni della legge (AR, BE, ZH, Routiers).
- Gli introiti delle multe non devono diventare una fonte di entrate fissa, iscritta nel preventivo (ATVSL).
- Tenuto conto dell'autonomia decisionale dei Cantoni, non si crea alcun vantaggio concreto sotto il profilo della sicurezza (SH).
- Le lacune finanziarie esistenti devono essere colmate con altre entrate (CCPCS).
- I Cantoni possono mettere a disposizione mezzi sufficienti per la realizzazione delle misure di loro competenza anche senza ricorrere a un impiego vincolato delle multe (BL).
- Si vengono a creare degli ostacoli agli adeguamenti e alla prioritizzazione dei compiti dello Stato (GL, CDPCS).
- La proposta genera un bisogno di ulteriori regolamentazioni cantonali interne (GR).
- Si corre il rischio che le autorità giudiziarie subiscano pressioni a causa di prescrizioni di natura budgetaria, cosa assolutamente incompatibile con l'indipendenza dei tribunali (CAIS).
- Da sanzione, la multa viene di fatto trasformata in tributo (UR).
- Si corre il rischio che le multe non siano inflitte per indurre a un cambiamento di comportamento, bensì per finanziare compiti statali (ZH).

- La Confederazione potrebbe prescrivere ai Cantoni la quota minima di mezzi propri da impiegare per la sicurezza stradale (eco swiss).

Nessun parere / non ci riguarda: ASPI, asa, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, MFK SO, OPTICS, ReKo BE, ReKo TG, ASP, SchweizMobil, ISPA, SSML, AOS, Velokonf., velosuisse, UTP, 2 privati.

3.2.1.3.3	Domanda 3: Variante prevista al numero 3.3 del rapporto esplicativo
3.2.1.3.3.1	Domanda 3.1: Aumento al 5% del supplemento al premio dell'assicurazione RC sui veicoli a motore?

	Si	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	10	14	2
Partiti	0	4	1
Associazioni mantello	2	3	0
Altre organizzazioni	18	44	20
Privati	31	5	1
<b>Totale</b>	<b>61</b>	<b>70</b>	<b>24</b>

Sono d'accordo: AG, AI, BS, FR, GE, LU, NW, SH, TG, ZH, SAB, SGV, MpA, COCRBT, CDF, FRE, Ingenbohl, POLCANT AI, CCPCS, CDPCS, Netzwerk K&V, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, RFBS, ISPA, TBA NW, umverkehR, CSS, 31 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Questa variante consente di intensificare i controlli del traffico intesi come misura chiave per l'incremento della sicurezza stradale (COCRBT).
- I mezzi vanno impiegati soprattutto per misure di prevenzione e d'informazione costante dei conducenti (SAB).
- I mezzi vanno suddivisi al 50/50 tra il Fondo di sicurezza stradale e i Cantoni (SGV).
- Con questa soluzione i Cantoni non perdono fonti di reddito (SH).
- I Cantoni possono determinare autonomamente come e con quale impegno finanziario deve essere migliorata la sicurezza sulle strade comunali (AG).
- I mezzi generati devono essere impiegati senza limitazioni per aumentare la sicurezza stradale (IGBF).
- Il supplemento deve essere limitato a cinque anni (LU, NW, TG).
- Un ulteriore aumento del supplemento va preso in considerazione soltanto in un secondo tempo, dopo cioè aver analizzato gli effetti dell'aumento al 2,5 per cento (POLCANT GE).
- L'andamento positivo registrato può essere mantenuto soltanto se vengono messi a disposizione 300 milioni di franchi all'anno (ISPA).
- L'aumento al 5 per cento può essere approvato a condizione che le misure proposte siano decise e attuate (ZH).
- L'aumento del supplemento può essere approvato soltanto se non connesso ad accordi sulle prestazioni (AI, POLCANT AI) o a una destinazione vincolata (POLCANT AI).
- L'aumento del supplemento può essere approvato soltanto se non trova applicazione la variante 3.2 prevista dal rapporto esplicativo (TBA NW).
- Solo l'aumento minimo dei premi (2,5 %) potrebbe suscitare un consenso di maggioranza (CSS).

Non sono d'accordo: AR, BE, BL, GL, JU, OW, SG, SO, SZ, UR, VS, ZG, TI, VD, PEV, Verdi, PLR, economie-suisse, USS, USAM, ACS, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, SPIA, Car

Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, Organizzazione mantello, Distiswiss, eco swiss, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FSL, IGBF, CIET, ISV, IVT ETH ZH, motosuisse, UNA&FNG, Posta, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, ASA, TCS, AST, Viniharass, FSFP, 5 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- La costruzione, la manutenzione e l'esercizio dell'infrastruttura stradale devono essere finanziati con i proventi a destinazione vincolata di tasse stradali (ACS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, FMS, CIET, motosuisse, Posta, SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz).
- Le spese necessarie vanno finanziate con il preventivo ordinario del Cantone interessato (BL).
- Sarebbe più ragionevole una migliore ripartizione degli introiti del supplemento attuale (JU).
- L'onere amministrativo sarebbe eccessivo (BE).
- Dal punto di vista della prevenzione degli incidenti è importante l'attuazione integrale di Via sicura (Verdi, upi, VfV).
- Le risorse per le attività di prevenzione di associazioni e organizzazioni ne risultano ridotte. Per il finanziamento delle misure educative e informative è sufficiente sfruttare pienamente il contributo di cui all'articolo 1 capoverso 2 della legge sul contributo alla prevenzione degli infortuni (ASA, UNA, FNG).
- L'aumento del supplemento può essere determinato soltanto dopo aver valutato i risultati della procedura di consultazione e, successivamente, va limitato a cinque anni (DCPA, LITRA, CDCGP).
- Quasi tutte le misure possono essere attuate per via d'ordinanza e senza ripercussioni sotto il profilo dei costi (eco swiss).
- Non è rispettato il principio di causalità (GL).
- L'onere deve essere sostenuto esclusivamente da chi non si comporta correttamente (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSL, ISV, SEVS, Viniharass).
- Si deve valutare la possibilità di un supplemento sul consumo di carburante per mirare a un onere basato sul chilometraggio (BS).
- Si propone un supplemento superiore al 5 per cento con impiego vincolato a favore del traffico non motorizzato e dei trasporti pubblici, nonché della promozione di economie domestiche prive di auto (CAS).

Nessun parere / non ci riguarda: PS, ASPI, asa, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CAIS, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, ReKo BE, ReKo TG, ASP, SchweizMobil, SSML, AOS, Velokonf., velosuisse, UTP, 1 privato.

3.2.1.3.3.2 Domanda 3.2: Impiego vincolato del supplemento?

	Sì	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	0	23	3
Partiti	0	3	2
Associazioni mantello	0	3	1
Altre organizzazioni	26	35	23
Privati	32	3	1
<b>Totale</b>	<b>58</b>	<b>67</b>	<b>30</b>

Sono d'accordo: MpA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, COCRBT, FER, FMH, PSL, FRE, CIET, Ingenbohl, CCPCS, Netzwerk K&V, POLCANT GE, Posta, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, RFBS, RoadCross, ISPA, strasseschweiz, SVS, TBA NW, TCS, umverkehR, CSS, 32 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Questa variante adempie il principio di causalità (FMH).
- I mezzi vanno suddivisi al 50/50 tra le misure educative e quelle infrastrutturali (Posta).
- È necessario attribuire un ordine di priorità alle singole misure, in modo da garantire un impiego ottimale delle risorse (CCPCS).

Non sono d'accordo: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PLR, Verdi, SAB, USS, SGV, ACS, AGU, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, auto-schweiz, upi, DCPA, Centre Patronal, Distiswiss, eco swiss, CDF, FMS, Fräschels, FSL, ISV, IVT ETH ZH, POLCANT AI, CDCGP, CDPCS, LITRA, motosuisse, UNA&FNG, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, USMCM, ASA, AST, VfmF, VfV, Viniharass, FSFP, 3 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Sono i Cantoni i più indicati per poter decidere come ripartire i mezzi (AG, SAB).
- I Cantoni devono poter disporre liberamente dei mezzi (SGV, eco swiss).
- Si corre il rischio che siano sottratte risorse a chi opera con criterio nella prevenzione degli incidenti (upi, VfV, Verdi, PS).
- Vi è un'ingerenza nell'autonomia finanziaria dei Cantoni (SG).
- Vi è una contraddizione con i principi sanciti dalla NPC, in base ai quali si privilegiano, come nuova forma di finanziamento, i trasferimenti forfetari privi di vincoli piuttosto che quelli vincolati (LU, GE, TG, ZH, DCPA, LITRA, CDCGP).
- I costi possono essere stimati solo dopo che si è deciso quali misure attuare. Soltanto in un secondo tempo si può discutere con i Cantoni un eventuale impiego vincolato (BS).
- I Cantoni devono essere lasciati liberi di decidere in che maniera accrescere la sicurezza stradale nel loro ambito di competenza (GL).
- Se si dovesse decidere un aumento al 2,5 per cento:
  - o i mezzi andrebbero impiegati in primo luogo per l'infrastruttura stradale e in secondo luogo per misure educative (UPSA, strasseschweiz);
  - o i mezzi andrebbero impiegati esclusivamente per l'infrastruttura stradale (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET);
  - o l'impiego dei mezzi dovrebbe essere vincolato soprattutto alla promozione, nelle scuole, della sensibilizzazione al traffico (BE);
  - o l'insegnamento obbligatorio delle norme della circolazione stradale dovrebbe essere integrato nel programma scolastico. Si raccomandano accordi sulle prestazioni con i Cantoni in materia di misure educative (TCS).
- L'impiego dei mezzi non deve essere vincolato unicamente alle misure educative e informative (AI).
- Se si dovesse optare per l'aumento del supplemento (PSL, POLCANT GE).
- I mezzi andrebbero impiegati per l'infrastruttura stradale; il supplemento non deve superare l'attuale importo massimo (USAM).

Nessun parere / non ci riguarda: VS, PEV, PS, economiesuisse, ASPI, App.Ger. BS, asa, CAS, Organizzazione mantello, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CAIS, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, ReKo BE, ReKo TG, ASP, SchweizMobil, SSML, AOS, Velokonf., velosuisse, UTP, 1 privato.

### 3.3 Osservazioni sui provvedimenti specifici

#### 3.3.1 Legge sulla circolazione stradale

##### 3.3.1.1 Domanda 4: Siete d'accordo con le misure concernenti l'infrastruttura stradale? (Art. 6a - 6d)

	Sì	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	14	12	0
Partiti	4	1	0
Associazioni mantello	5	0	0
Altre organizzazioni	61	20	14
Privati	9	29	0
<b>Totale</b>	<b>93</b>	<b>62</b>	<b>14</b>

Sono d'accordo: AG, BE, BL, BS, FR, GE, LU, NW, OW, SH, SO, UR, VD, VS, PEV, PLR, Verdi, PS, economie-suisse, CDS, SAB, USS, SGV, USAM, ACS, AGU, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, MpA, ASCV, ASG, ASTAG, auto-schweiz, upi, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, Distiswiss, FER, FMH, FRE, FSL, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, CIET, ISV, IVT ETH ZH, Kibü BS, CDPCS, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Posta, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ReKo BE, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, ASMC, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, TBA NW, TCS, umverkehr, AST, velosuisse, VfmF, VfV, Viniharass, UTP, FSFP, CSS, 9 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Queste misure devono essere finanziate in primo luogo mediante gli introiti a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali, del supplemento fiscale sugli oli minerali e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (ACS, UPSA, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, CIET, Posta, SAA, SDHM/ASVE, USAM, strasseschweiz).
- È indispensabile il contributo di finanziamento massimo. Devono essere studiate tutte le possibili varianti di finanziamento (upi, VfV). I mezzi disponibili devono essere investiti, per la maggior parte, nell'ampliamento e nell'ammodernamento dell'infrastruttura (SVI).
- Il rapporto costi/utigli deve essere ragionevole (OW, economiesuisse).
- Negli agglomerati le misure possono essere finanziate tramite il Fondo infrastrutturale, le strade nazionali invece possono essere finanziate tramite il finanziamento speciale per il traffico stradale (economiesuisse).
- I Cantoni e i Comuni non sono finanziariamente in grado di adempiere i compiti assegnati loro dalla legge (LU, COCRBT, FSFP). La Confederazione deve fornire loro le necessarie risorse (FR). I contributi federali per la strade principali non devono in alcun caso essere ulteriormente ridotti (SAB).
- Per progetti finalizzati alla sicurezza stradale i Cantoni devono comunque poter impiegare, secondo la propria discrezione, i mezzi che spettano loro in virtù della NPC (PS).
- L'accento va posto sui punti nevralgici; il risanamento avviene per il tramite del budget stradale di Confederazione, Cantoni e Comuni, e i Comuni assumono la responsabilità di definire le priorità (SAB, USC).
- La competenza e la responsabilità cantonali vigenti per lo stato e la struttura della loro rete stradale devono essere rispettate (GR).
- È una delle misure più importanti di Via sicura (PS, Centre Patronal, SVI). Si può così limitare il fattore «errore umano» (PS, RoadCross).
- Sotto il profilo della sistematica, gli articoli 6a-6c non dovrebbero essere inclusi nella LCStr (ASA, UNA&FNG).
- Non è chiara l'applicazione alle strade private (LU).
- Non si tiene conto di un'infrastruttura stradale adeguata per i motocicli né di una sensibilizzazione degli automobilisti (IGM).

- L'infrastruttura non può essere ottimizzata al punto da creare un sistema stradale a prova di errore (le cosiddette «forgiving roads», ovvero strade che perdonano l'errore umano) (BE, SO, umverkehR, Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens).
- Si deve tenere conto delle esigenze specifiche delle diverse categorie (PS), in particolare dei motociclisti (ASMC).
- Le norme dell'ingegneria di genio civile e di quella del traffico dovrebbero essere ottimizzate periodicamente (upi, VfV).
- L'applicazione va limitata alle autostrade e alle semiautostrade. In particolare, ne devono essere escluse le strade dei passi (UR).
- L'attuazione delle misure architettoniche è possibile anche senza Via sicura (motosuisse).
- Si raccomandano le misure tecniche, di gestione e infrastrutturali che possono condurre a un effettivo miglioramento della sicurezza stradale (ACS, SGV, strasseschweiz).
- Si valutano positivamente le misure di gestione e infrastrutturali finalizzate all'eliminazione di note fonti di pericolo e dei tratti a rischio d'incidente (economiesuisse).
- È indispensabile un'attuazione coerente delle migliori dell'infrastruttura stradale, in particolare nei tratti pericolosi (upi).
- Art. 6a LCStr (nuovo):
  - o «(...) affinché l'infrastruttura stradale sia *ampliata, risanata, costruita, mantenuta e gestita* (...)» (UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, Posta, strasseschweiz).
  - o «(...) gestita in modo tale da ridurre al minimo le conseguenze per la vita e l'integrità fisica delle persone che sono coinvolte negli incidenti e per quanto possibile prevenire gli incidenti stessi» (BE).
  - o «(...) in modo tale da ridurre al minimo le conseguenze per la vita e l'integrità fisica delle persone che sono coinvolte negli incidenti» (umverkehR, Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens).
  - o Occorre chiarire che non possono essere avanzate pretese legali dirette contro i proprietari delle strade (BE, LU).
  - o I lavori in corso devono essere segnalati meglio, il regime di velocità adattato alla situazione e si deve coordinare il numero di cantieri attivi (IGBF).
  - o Il flusso del traffico deve avere la priorità (FSFP).
  - o Si devono allestire zone d'incontro nelle aree con traffico di transito (IGBF).
  - o Le autostrade non sono prioritarie perché vi si verifica il minor numero di incidenti con morti o feriti gravi (SH).
  - o La limitazione della velocità a 30 km/h negli agglomerati ha effetti positivi sull'inquinamento, sulle immissioni foniche e sulla salute (CDS).
  - o Il regime di velocità deve essere adattato alla fisionomia della strada (obiettivo della cosiddetta «strada intuitibile») e si devono elaborare le basi necessarie: ricerca, normativa ecc. (AG).
  - o La suddivisione tra le strade di traffico e le strade residenziali non è sempre possibile, ragion per cui devono essere ammesse forme miste (BE).
  - o In linea di massima, nelle strade residenziali si devono segnalare limiti di velocità inferiori e promuovere i 30 km/h e le zone d'incontro. Il regime di 50 km/h deve essere ammesso solo a titolo eccezionale (Mobilità pedonale, VfmF).
  - o La Confederazione deve definire standard minimi di sicurezza per le strade dove il limite di velocità è di 50 km/h (p. es. isole spartitraffico agli attraversamenti, nessuna uscita con scarsa visibilità) (Mobilità pedonale).
  - o I limiti di velocità in vigore non vanno modificati, ma si deve estendere il regime dei 30 km/h nelle zone residenziali e aumentare gli standard di sicurezza per le strisce pedonali (RFBS).
  - o I Comuni dovrebbero essere obbligati a realizzare, in tutti i quartieri, zone a 30 km/h (MpA, Kibù BS, Lega contro il cancro, Netzwerk K&V, PHCH).
  - o Occorrono eccezioni alla velocità massima. Anche sulle strade principali deve essere possibile introdurre zone a 30 km/h allorché i pedoni sono eccessivamente a rischio. In linea di massima, in tutti i quartieri residenziali, nei tratti a intenso traffico pedonale (p. es. nel centro) devono essere introdotte zone a 30 km/h 150 metri prima e dopo le fermate dei trasporti pubblici e prima delle scuole (Verdi, AST).
  - o In linea di massima, il limite di velocità nelle strade principali all'interno delle località abitate deve essere di 50km/h. Le strade d'accesso di base devono essere zone a 30 km/h e le aree residenziali zone d'incontro su tutto il territorio nazionale. Inoltre, nelle zone a 30 km/h devono essere predispo-

ste strisce pedonali o comunque deve essere accordata ai pedoni la priorità per analogia alle zone d'incontro (IGBF).

- Data la crescente presenza di colonne, si deve valutare l'opportunità di uniformare i limiti di velocità (p. es. 100 km/h), nonché il permesso di passare sulla destra di altri veicoli, ma non di sorpassare a destra (IGBF).
- L'uniformazione del regime di velocità (misura 107) è inutile (IVT ETH ZH).
- Sulle strade all'interno delle località, soprattutto nelle zone residenziali, la velocità massima consentita deve essere predisposta mediante misure architettoniche e di gestione (CDPCS).
- Non si deve abbassare in modo generalizzato il limite di velocità all'interno e al di fuori delle località (ACS, UPSA, motosuisse, SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz), e soprattutto non per gli autoveicoli pesanti (ASTAG, Car Tourisme Suisse).
- In caso di estensione delle zone con limite massimo di velocità di 30 km/h, delle zone d'incontro e delle zone pedonali, la fisionomia della strada deve essere adattata al regime vigente. In ogni caso queste zone devono essere uniformate per quanto concerne il diritto di precedenza, la velocità consentita, la segnaletica e la demarcazione (CSS).
- È necessario estendere le zone con limite massimo di velocità di 30 km/h (Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehrR).
- Si devono promuovere le zone d'incontro nei quartieri residenziali (Lega contro il cancro, PHCH) e separarle dalle zone del centro (MpA, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Si deve procedere cautamente con una separazione coerente della circolazione all'interno delle località (Mobilità pedonale); non si possono adottare soluzioni globali (LU).
- Non sempre è possibile, al di fuori delle località, realizzare strade cantonali e comunali con separazione dei sensi di marcia (LU).
- Per la separazione dei sensi di marcia al di fuori delle località occorre precisare gli impianti stradali interessati. Devono inoltre essere aggiunte le indicazioni supplementari per il traffico ciclistico (Verdi, AST).
- Allorché vi è separazione del traffico in senso inverso, devono essere mantenute le possibilità di sorpasso (IGBF, CSS).
- Gli elementi divisorii per separare i sensi di marcia nelle strade extraurbane accrescono il rischio di ferimento dei conducenti di un veicolo a due ruote in caso di caduta (IGM).
- Le ciclo piste devono sempre essere separate dalle strade (FSFP).
- La separazione e/o coesistenza delle forme di traffico (misura 305) non devono avere ripercussioni negative sul traffico ciclistico e possono essere prese in considerazione solo per strade con larghezza sufficiente. La separazione dei sensi di marcia nelle strade al di fuori delle località (misura 309) è costosa e oltrepassa l'obiettivo. Entrambe le misure possono essere considerate solo per «strade extraurbane» (BE). La frequenza degli incidenti non è imponente e si verrebbero a creare nuovi potenziali pericoli (IVT ETH ZH).
- L'obiettivo delle strade con separazione dei sensi di marcia (misura 305) non deve portare all'abolizione delle corsie ciclabili e alla loro sostituzione con una corsia centrale. Il Consiglio federale deve precisare che l'obiettivo non sono linee di separazione continue bensì un impiego più frequente di linee di sicurezza, eventualmente in congiunzione con isole salvagente o spartitraffico puntuali (Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens, umverkehrR).
- Gli elementi divisorii devono essere impiegati soltanto qualora siano contemporaneamente mantenute le strisce pedonali (MpA, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Laddove ci si concentra sulla sicurezza stradale nel suo insieme, i primi a beneficiarne sono i veicoli a motore, mentre il traffico ciclistico e quello pedonale ci rimettono considerevolmente sotto il profilo della comodità. Ciò si verifica in particolare nelle rotatorie molto trafficate e in cui si inseriscono vie d'accesso/uscita a più corsie, in grandi nodi di confluenza e negli imbocchi dove il diametro esterno è superiore a 34 metri o inferiore a 26 metri o nelle rotonde a più corsie (BE).
- Per quel che riguarda gli utenti della strada più vulnerabili le migliorie non sono sufficienti e devono essere completate (VD, Verdi, AST). Le misure non devono andare a scapito dei pedoni, per esempio a causa dell'eliminazione di strisce pedonali (Verdi, AST).
- Devono essere incoraggiati il traffico lento e quello pubblico. Nel centro delle città devono essere predisposte anche zone pedonali. Si devono altresì prevedere attraversamenti sicuri delle strade principali, soprattutto all'interno delle località. Di particolare importanza è la sicurezza nei pressi delle scuole (PS).

- Sono incoraggiate tutte le misure volte a promuovere il traffico ciclistico, in particolare la separazione del traffico lento (USMCM, velosuisse). Si devono predisporre corsie ciclabili, soprattutto sulle strade molto trafficate a più corsie (PEV).
  - Si devono garantire la priorità e la promozione del traffico ciclistico con collegamenti rapidi e diretti (Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens, umverkehR).
  - La mobilità pedonale deve essere prioritaria, il che necessita regimi di velocità con limiti massimi meno elevati (Mobilità pedonale).
- Art. 6b LCStr (nuovo):
- «(...) considerare le ripercussioni sulla sicurezza *di tutti* gli utenti della circolazione» (con riferimento al traffico ciclistico e pedonale) (BE, PEV, Verdi, AST Burgunder, Décurnex, Fawer, Pella, Thorens, umverkehR).
  - Vanno inoltre introdotte verifiche delle caratteristiche stradali («road safety inspections», RSI) (AG).
  - Il termine «committente» deve essere sostituito con «proprietario della strada» o «servizio competente» (AG).
  - Per ragioni di oggettività e indipendenza la valutazione deve essere eseguita da un servizio o una persona che non abbia legami con la committenza (CDPCS).
  - Vi sono dubbi sull'efficacia della misura, che rallenta e rende più costosi i progetti di costruzione (SH).
  - Alla formazione dei responsabili della sicurezza deve provvedere la Confederazione (SAB, SGV).
  - I responsabili della sicurezza non dovrebbero fare capo a una sola persona o istituzione e nelle decisioni di difficile apprezzamento deve esistere la possibilità di esigere una controperizia (BE).
  - È auspicabile un coordinamento nazionale dei responsabili della sicurezza competenti in materia (AG).
  - Ci sono parecchi punti oscuri quanto all'istituzione della figura del responsabile della sicurezza (IVT ETH ZH, Surpierre).
  - La valutazione delle nuove strade da parte di un responsabile della sicurezza non è necessaria; è già assicurata a livello cantonale (AG, BE, LU, FSFP).
  - L'istituzione di responsabili della sicurezza è opportuna, ma si deve trattare di persone indipendenti dal Comune e dalla polizia (MpA, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Art. 6c LCStr (nuovo):
- La presenza e l'applicazione di MISTRA sono presupposti essenziali (AG).
  - Questa è una delle misure più efficaci (LU, Verdi, AST).
  - Questa è già la prassi (SH, ASA, UNA&FNG).
  - Il risanamento deve essere intrapreso in modo rapido ed efficiente. Si devono evitare i cantieri a tappe (FSFP).
  - Il risanamento dei tratti pericolosi è importante proprio al di fuori delle località, dove mediamente avvengono più incidenti (PS).
- Art. 6d LCStr (nuovo):
- Questa misura è molto importante (LU).
  - Si mette in dubbio la competenza dei responsabili della sicurezza nell'analisi e nella valutazione dell'intervento delle squadre di soccorso (AG).
  - Appare poco opportuno accentrare tutte le competenze nelle mani dei proprietari delle strade (BE).
  - Dal punto di vista tecnico questo modo di procedere è inefficace (upi, VfV).
  - Menzionare esplicitamente le squadre di soccorso è superfluo (BL).
  - Da respingere in quanto insensato e inattuabile con l'organico esistente (BS).
  - Questa è già la prassi (SH).
  - Il metodo di ricerca proposto non riflette in maniera adeguata la complessità degli incidenti. Per esempio non si tiene conto dei dati relativi ai fattori di rischio umani e medici (ASA, UNA&FNG).

Non sono d'accordo: AI, AR, GL, GR, JU, NE, SG, SZ, TG, TI, ZG, ZH, ATVSL, DCPA, CAS, eco swiss, FMS, PSL, Fräschels, Future Bike, POLCANT AI, CDCGP, CCPCS, LITRA, UNA&FNG, POLCANT GE, Pro Velo Berna, Pro Velo Emmental, Routiers, SchweizMobil, ASA, Velokonf., 29 privati.

## Osservazioni, critiche proposte

- I costi sono (troppo) elevati e/o manca il budget (GL, JU, SZ, PSL, POLCANT GE, FSFP).
- Questa misura equivale a un'interdizione degli utenti della strada (Organizzazione mantello).
- La delimitazione delle competenze decisa con la NPC non deve essere violata. La Confederazione deve finanziare i costi supplementari indotti con le proprie risorse (TG).
- In ragione della pressione finanziaria viene scelta la variante meno cara, ossia misure che ostacolano la circolazione stradale (Routiers).
- Le misure costituiscono un'ingerenza nell'autonomia di Cantoni e Comuni (GL, ZH) e sono difficilmente realizzabili (GL). L'inserimento in una legge federale comporta doveri supplementari non soltanto per la Confederazione, ma anche, indirettamente, per i Cantoni e implica il risanamento obbligato delle strade comunali e cantonali (SG, SO, DCPA, CDCGP, LITRA).
- Nei Cantoni questa è già la prassi (AR, GL, JU, NE, SG, SO, SZ, TI, DCPA, CDCGP, KKPPL, LITRA, POLCANT GE).
- Non esistono strade a prova di incidente grave (le cosiddette «forgiving roads») (AI, AR, SO, DCPA, POLCANT AI, CDCGP, LITRA). Non è possibile eliminare tutti i tratti pericolosi (AR).
- Questa misura induce una riduzione della responsabilità individuale da parte dei conducenti (AI, AR, POLCANT AI, CCPCS, Kappeler O.).
- Non è chiaro se la misura è compatibile con la protezione del paesaggio e della foresta (AR).
- Non si può pregiudicare l'attrattiva del traffico lento. Deve essere considerata la sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare del traffico lento (SchweizMobil, Velokonf.).
- Art. 6a LCStr (nuovo):
  - o «(...) ridurre al minimo le conseguenze per la vita e l'integrità fisica delle persone che sono coinvolte negli incidenti». Creare un'infrastruttura stradale nella quale non si verificano mai incidenti con conseguenze gravi è impossibile (Pro Velo Bernaa, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
  - o Si teme che si avanzino maggiori pretese di responsabilità (responsabilità del proprietario di un'opera) nei confronti dei proprietari delle strade (AI, AR, GL, GR, SO, TG, ZH, DCPA, POLCANT AI, CDCGP, CCPCS, LITRA).
  - o Si può applicare solo nel caso di nuove costruzioni o di considerevoli trasformazioni delle costruzioni esistenti. Il «per quanto possibile» della formulazione deve essere interpretato nel senso più ampio, ovvero se finanziariamente sostenibile e compatibile con i programmi operativi degli organi (pubblici) e dei proprietari dell'infrastruttura (TI).
  - o L'uniformazione del regime di velocità, in particolare del limite di 30 km/h, nelle strade residenziali e nelle zone pedonali e d'incontro, come pure le aree con ulteriori elementi di moderazione del traffico comportano una diminuzione della velocità massima all'interno e al di fuori delle località (FMS).
  - o La distinzione tra strade di traffico e strade residenziali è inesatta. Il regime dei 30 km/h o zone d'incontro, da definire secondo le aree o in maniera puntuale, possono rappresentare una soluzione anche per quelle che oggi vengono considerate strade di traffico (CAS).
  - o Si devono estendere le zone con velocità massima di 30 km/h (Pro Velo Berna, Pro Velo Emmental).
  - o Le strade a senso unico o con divieto di circolazione devono essere rese accessibili al traffico ciclistico secondo una logica coerente e deve essere autorizzato il traffico pedonale e ciclistico misto nelle zone pedonali (Pro Velo Emmental).
  - o Un'introduzione a livello nazionale delle zone a 30 km/h è da escludere (GL). La decisione deve continuare a spettare ai Cantoni e ai Comuni (GL, ZH).
  - o L'obiettivo delle strade con separazione dei sensi di marcia (misura 305) non deve portare all'abolizione delle corsie ciclabili e alla loro sostituzione con una corsia centrale. Il Consiglio federale deve precisare che l'obiettivo non sono linee di separazione continue bensì un impiego più frequente di linee di sicurezza, eventualmente in congiunzione con isole salvagente o spartitraffico puntuali (Pro Velo Berna, Pro Velo Emmental, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).

- Gli elementi divisorii volti a evitare le collisioni vanno collocati soltanto su strade prive di incroci per lunghi tratti e munite di piste ciclabili distinte (a sé stanti) (SchweizMobil).
  - Si devono garantire la priorità e la promozione del traffico ciclistico con collegamenti per ciclisti più rapidi e diretti (Pro Velo Berna, Pro Velo Emmental, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
  - In particolare presso i cantieri occorre fare attenzione alla sicurezza di pedoni e ciclisti (CAS).
- Art. 6b LCStr (nuovo):
- «(...) considerare le ripercussioni sulla sicurezza *di tutti* gli utenti della strada». (Pro Velo Berna Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
  - Questa misura genera spese inutili e complica oltremodo il disbrigo del lavoro amministrativo (FMS).
  - Questi compiti sono già svolti dai servizi cantonali specializzati nella costruzione stradale (GR, TG, FMS).
  - Considerati i diversi presupposti, si dubita che sia possibile elaborare metodi unitari di verifica delle lacune in materia di sicurezza stradale (AR).
  - Si mette in discussione il rapporto costi/utigli dell'intervento di un responsabile della sicurezza nell'analisi degli incidenti. Esistono già specialisti che si occupano di queste analisi (TI, ZH, POLCANT AI).
  - Il servizio di soccorso è bene addestrato ed equipaggiato (POLCANT AI, ZH). Si tratta inoltre di una questione di competenza cantonale (GR, ZH).
  - Si respinge l'introduzione di corsi di formazione per «esperti della sicurezza certificati» perché gonfia l'apparato amministrativo (FMS).
- Art. 6c LCStr (nuovo):
- Vi è un'ingerenza nelle competenze e nella responsabilità dei proprietari delle strade interessati. Già ora si procede in questo modo e le basi legali esistenti sono sufficienti (GR, SO, TG, DCPA, CDCGP, LITRA).
  - Questa misura comporta notevoli oneri perché si tratta di analisi interdisciplinari. Inoltre non è chiaro se il responsabile della sicurezza deve essere un impiegato dell'Amministrazione oppure se possono essere consultati uno o più periti privati (TI).
- Art. 6d LCStr (nuovo)
- Il provvedimento va al di là dell'obiettivo ricercato. Una grande maggioranza degli incidenti non è riconducibile a cause di natura architettonica, tecnica od organizzativa (GR).
  - La misura costituisce un'ingerenza nelle competenze amministrative dei Cantoni e dei Comuni (TG).
  - Si mette in dubbio il rapporto costi/utigli dell'impiego di responsabili della sicurezza nell'analisi degli incidenti (AI, AR).
  - Anche in questo caso ci si oppone alla nomina di esperti in materia di sicurezza (GL, FMS). Diversi proprietari di strade (p. es. Comuni, privati e cooperative alpestri) non avrebbero né i mezzi né l'intenzione di nominare un responsabile della sicurezza (GR).

Nessun parere / non ci riguarda: asa, ASPI, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, CAIS, MFK SO, OPTICS, ReKo TG, ASP, ISPA, SSML, AOS.

3.3.1.2 Domanda 5: Siete d'accordo che il Consiglio federale fissi requisiti caratteriali minimi per i conducenti di veicoli a motore? (Art. 14 cpv. 1 lett. d e 25 cpv. 3 lett. a)

	Sì	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	22	3	1
Partiti	3	2	0
Associazioni mantello	2	3	0
Altre organizzazioni	47	30	11
Privati	36	1	0
<b>Totale</b>	<b>110</b>	<b>39</b>	<b>12</b>

Sono d'accordo: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH, PEV, Verdi, SAB, SGV, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, auto-schweiz, upi, CAS, COCRBT, eco swiss, FMH, PSL, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, Ingenbohl, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, CAIS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, ASMC, SVA VS, SVI, SVS, TBA NW, umverkehr, AST, Velokonf., VfmF, VfV, UTP, FSFP, CSS, 36 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Per la prima messa in circolazione è sufficiente l'autocertificazione; l'idoneità caratteriale va valutata unicamente in relazione con misure amministrative (AG, AR, FR, GR, LU, NE, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO) o per chi commette infrazioni (auto-schweiz, upi, CDPCS, SDHM/ASVE, SAA, SVA VS, VfV). Non è chiaro in quali circostanze la valutazione debba essere applicata (SH).
- L'idoneità caratteriale va esaminata ancora prima di rilasciare la licenza per allievo conducente. Se in seguito si dovessero manifestare problemi caratteriali, occorre revocare immediatamente la licenza di condurre come misura di sicurezza (IGBF).
- La definizione di requisiti caratteriali minimi accresce la sicurezza stradale. Si deve garantire l'esame standardizzato di tali requisiti come pure la valutazione applicabile dei risultati. Eventualmente, ci si potrebbe limitare a 5 criteri invece di 10, che in parte si sovrappongono. L'esame deve essere eseguito da psicologi attivi nel settore della diagnostica, in particolare da psicologi del traffico riconosciuti (upi, VfV).
- La definizione legale dei requisiti caratteriali frena l'evoluzione del diritto e, nella pratica, può indurre restrizioni per le autorità (AG, AR, BE, FR, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Una definizione legale non è attuabile nella pratica perché dovrebbe essere formulata in termini molto vaghi e ciò non corrisponderebbe alla necessità di certezza (SH).
- L'obbligo di fissare una procedura d'esame ostacola l'adeguamento allo stato attuale della scienza e non consente di tener conto di casi specifici. Si dovrebbero elaborare disposizioni di ordinanza in collaborazione con le cerchie specializzate (AG, AR, BE, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa).
- Occorre rielaborare le linee guida del gruppo peritale Sicurezza stradale («Verdachtsgründe fehlender Fahreignung, Massnahmen und Wiederherstellung der Fahreignung» del 26 aprile 2000) (AG, AR, BE, FR, GR, SH, SZ, TG, UR, ZG, asa), che contengono già validi spunti (SZ, TG, UR, ZG, ZH, MFK SO).
- L'uso dei termini «fisici, psichici e caratteriali» non è corretto: «psichico» è un iperonimo e comprende quindi il termine più specifico «caratteriale». Sarebbe meglio: «dal punto di vista fisico e psichico, in particolare anche sotto l'aspetto caratteriale» (BE).
- L'idoneità caratteriale è difficile da definire (GL, CCPCS). Occorre una definizione più oggettiva (PEV) e più chiara (BS, NE, OW, CAIS).
- Le nozioni di capacità di condurre e di requisiti minimi caratteriali necessitano un'interpretazione e presentano possibilità di appiglio per i ricorsi. I principi dovrebbero quindi essere stabiliti per legge (SZ).
- La definizione dei requisiti minimi e la loro applicazione sono problematiche (BL, FMH, CCPCS, RoadCross).

- Ci si chiede quale sia l'affidabilità dei risultati dell'esame dei requisiti caratteriali (PSL).
- Si mette in dubbio l'attuazione pratica (OW).
- La procedura deve essere stabilita con precisione (BS, OW, CAIS, SAB).
- L'onere deve essere proporzionale (BS).
- Le visite mediche fisiche e psicologiche vanno effettuate soltanto nel caso di malattie che possono essere rilevanti sotto il profilo della circolazione stradale. Il fattore decisivo deve essere la misura in cui la malattia può limitare le funzioni individuali e non la diagnosi. Si apprezza la procedura per tappe (reperto – secondo parere – prova di guida) per cui, in caso di dubbi sui risultati dell'esame, si propone il parere di uno specialista e una prova di guida (upi, VfV).
- Vanno previste soluzioni flessibili per la mobilità delle persone anziane (p. es. divieto di condurre solo sulle autostrade) (Verdi, AST).

Non sono d'accordo: AI, JU, UR, PLR, PS, economiesuisse, USS, USAM, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Organizzazione mantello, Distiswiss, FER, FMS, Fräschels, FSL, CIET, ISV, POLCANT AI, CDPCS, motosuisse, UNA&FNG, POLCANT GE, Posta, SEVS, USMCM, strasseschweiz, ASA, TCS, Viniharass, 1 privato.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- L'esame dell'idoneità non deve essere generalizzato (UNA&FNG, strasseschweiz, ASA, TCS), ma introdotto soltanto per chi commette infrazioni (ACS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, SPIA, Distiswiss, economiesuisse, FSL, ISV, POLCANT AI, SEVS, Viniharass).
- La definizione dei requisiti minimi per le attitudini caratteriali è difficile e/o poco chiara (PS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Organizzazione mantello, Distiswiss, FSL, CIET, ISV, POLCANT AI, Po. Cant. GE, Posta, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass).
- La verifica dei requisiti minimi non è chiara (PS, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, CIET, POLCANT GE, Posta, strasseschweiz), e/o difficile (motosuisse).
- I requisiti minimi devono essere definiti con maggiore precisione (economiesuisse, USS).
- Si mette in dubbio l'efficacia dei controlli (strasseschweiz).
- Le disposizioni vigenti sono sufficienti (TCS), in particolare l'articolo 14 LCStr e l'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC) (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, POLCANT GE, Posta, USAM, strasseschweiz).
- Il beneficio in termini di miglioramento della sicurezza stradale è esiguo (TCS).
- Nella legge va mantenuto, in linea di massima, solo il controllo dell'idoneità e la regolamentazione va lasciata agli esperti (per analogia alle linee guida di cui sopra). In questo modo si può tenere conto dei cambiamenti che via via intervengono (JU).
- Stabilire l'attitudine caratteriale costituisce un'ingerenza nella libertà personale (motosuisse, strasseschweiz, Santschi).
- Questo aspetto deve essere rielaborato con esperti del settore della psicologia del traffico (NBV&FNG, ASA).

Nessun parere / non ci riguarda: ASPI, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, OPTICS, ASP, SchweizMobil, ISPA, SSML, AOS, velosuisse.

3.3.1.3 Domanda 6: Siete d'accordo di vietare ai titolari di licenze di condurre in prova di accompagnare allievi conducenti durante corse di scuola guida? (Art. 15 cpv. 1)

	Sì	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	26	0	0
Partiti	5	0	0
Associazioni mantello	4	0	1
Altre organizzazioni	76	1	11
Privati	37	0	0
<b>Totale</b>	<b>148</b>	<b>1</b>	<b>12</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Verdi, PS, USS, SAB, SGV, USAM, ACS, AGU, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, MpA, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, upi, SPIA, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, Distiswiss, eco swiss, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FRE, FSL, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, CIET, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, ISV, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Posta, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, SSML, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, ASA, TCS, umverkehR, AST, VfMf, VfV, Viniharass, UTP, FSFP, CSS, 37 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Chi si trova nella seconda fase della formazione non ha ancora abbastanza esperienza e pratica nella guida e non può quindi assumere la funzione e la responsabilità di accompagnatore (AG, AR, BE, GL, GR, JU, LU, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, asa, upi, Centre Patronal, Organizzazione mantello, FMH, PSL, FRE, MFK SO, RoadCross, TCS, AST, VfV, Kappeler O.).
- Ai motociclisti si devono continuare ad applicare le norme vigenti, altrimenti si crea una disparità di trattamento, perché la categoria A sarebbe soggetta alle norme della licenza di condurre in prova e la categoria A1 no (FMS).
- La polizia dovrebbe poter consultare il registro delle misure amministrative (COCRBT).
- Nella licenza di condurre deve essere indicato che la stessa è in prova (GR).
- L'accompagnatore deve essere in possesso da almeno tre anni di una licenza di condurre definitiva corrispondente alla categoria del veicolo usato, provare un'esperienza di guida senza infrazioni (secondo ADMAS) durante gli ultimi tre anni come minimo e avere almeno 24 anni (per analogia ai requisiti che devono soddisfare i maestri conducenti) (IGBF).
- La mancanza di formazione da parte di un maestro conducente professionale risulta spesso in istruzioni frammentarie o lacune che non sempre possono essere scoperte mediante l'esame (FRE). L'accompagnatore deve avere ricevuto una formazione di base (teoria e pratica) da un maestro conducente (RFBS).
- Deve essere introdotto, come nella maggior parte dei Paesi limitrofi, l'obbligo di frequentare lezioni con un maestro di guida (ASMC).

Non sono d'accordo: motosuisse.

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, ASPI, IVT ETH ZH, CAIS, OPTICS, ASP, SchweizMobil, ISPA, AOS, TBA NW, Velokonf., velosuisse.

3.3.1.4 Domanda 7: Siete d'accordo di introdurre l'obbligo di una formazione complementare (1 giorno ogni 10 anni) per gli automobilisti e i conducenti di motoveicoli? (Art. 15 cpv. 5)

	3.3.1.4.1 Per automobilisti e i conducenti di motoveicoli?		
	Sì	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	5	21	0
Partiti	2	3	0
Associazioni mantello	0	5	0
Altre organizzazioni	39	37	11
Privati	31	6	0
<b>Totale</b>	<b>77</b>	<b>72</b>	<b>11</b>

Sono d'accordo: BS, SH, VS, ZG, VD, **PS**, Verdi, AGU, App.Ger. BS, MpA, ATVSL, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CDPCS, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, Routiers, USMCM, ASMC, SVS, umverkehR, AST, Velokonf., VfmF, UTP, FSFP, CSS, 31 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- La causa più frequente degli incidenti è il comportamento del conducente e non un difetto del veicolo. Sarebbe auspicabile che i conducenti fossero sottoposti a un esame periodico, al pari dei veicoli (FRE).
- La formazione complementare è di per sé qualcosa di positivo (ZG, FSFP).
- Una formazione complementare è assolutamente necessaria, in quanto consente di eliminare errori insidiosi (RoadCross) e di adeguarsi alle nuove esigenze e regole della circolazione stradale (Routiers, USMCM).
- La formazione complementare dovrebbe ispirarsi e adeguarsi all'attuale perfezionamento volontario (upi). Si deve continuare a tenere conto del perfezionamento volontario (Verdi, AST), che dovrebbe inoltre essere incoraggiato con incentivi finanziari (CDPCS).
- Ci si domanda quale possa essere l'effetto di un solo giorno ogni dieci anni (SH, CDPCS, CSS).
- Vi deve essere un equilibrio tra oneri e benefici (PS).
- La formazione complementare dovrebbe essere indirizzata solo alle persone che figurano nel registro ADMAS (VS).
- Si presuppongono qualità elevata e adattamento individuale ai partecipanti al corso (Mobilità pedonale). È necessario un controllo qualitativo, per esempio mediante una valutazione dei partecipanti (BS).
- Un giorno all'anno il criterio minimo, non quello massimo (ZG, IGBF, CSS).
- Solo mezza giornata, ma con prova di guida (ASMC).
- Si deve esaminare se il certificato della formazione complementare debba essere abbinato alla proroga della licenza di condurre a validità limitata (CSS).
- Si può approvare solo se i corsi sono gratuiti o a buon mercato (USS).

Non sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZH, PEV, PLR, economiesuisse, SAB, USS, SGV, USAM, ACS, UPSA, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASTAG, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, FSL, CIET, Ingenbohl, ISV, POLCANT AI, CCPCS, MFK SO, motosuisse, UNA&FNG, POLCANT GE, Posta, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, strasseschweiz, SVA VS, SVI, ASA, TCS, VfV, Viniharass, 6 privati.

### Osservazioni, critiche, proposte

- L'onere è eccessivo (p. es. troppi partecipanti, amministrazione, personale, organizzazione, armonizzazione con altre norme) (AG, AI, BE, BL, FR, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ACS, UPSA, asa, ASTAG, auto-schweiz, upi, Car Tourisme Suisse, COCRBT, economiesuisse, PEV, FMH, FMS, CIET, POLCANT AI, MFK SO, motosuisse, CT CCPCS/SCPCS, Posta, SAA, SDHM/ASVE, USAM, strasseschweiz, FSFP, Kappeler O.).
- I costi sono troppo elevati (AI, BE, SH, ZG, PLR, ACS, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, PEV, FMH, FMS, CIET, motosuisse, Posta, SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz, SVI, TCS, FSFP).
- Una formazione complementare è inutile perché la maggioranza degli utenti della strada si comporta correttamente e guida in maniera sicura. In Svizzera il livello di sicurezza stradale è già molto elevato (AG, AR, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SO, SZ, TG, UR, asa, ASCV, ANCV, ASG, COCRBT, Distiswiss, PEV, PSL, FSL, ISV, POLCANT AI, MFK SO, motosuisse, SAB, USC, SEVS, Viniharass, FSFP).
- L'efficacia dei corsi è insufficiente (economiesuisse, Kappeler O., Seiler) perché:
  - o è difficile raggiungere un livello qualitativo adeguato (AG, BE, GL, GR, LU, NE, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, COCRBT, MFK SO);
  - o mancano motivazione e accettazione da parte dei partecipanti (AG, AR, BE, GL, GR, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, MFK SO);
  - o un giorno ogni 10 anni non è abbastanza (AI, AR, BE, Centre Patronal, UNA&FNG, POLCANT AI, SVI, ASA).
- Manca una differenziazione dei partecipanti al corso (principio dell'annaffiatoio) (AG, BL, SPIA, ASA). La formazione complementare è indicata solo per determinate categorie di persone (p. es. con un sistema di incentivi, registrazione di chi commette reati, persone che commettono infrazioni, casi di guida in stato di ebbrezza, casi di guida sotto l'effetto di stupefacenti, infrazioni – da definire – delle norme della circolazione stradale) (AG, JU, SPIA, COCRBT, FMH, POLCANT AI, CT CCPCS/SCPCS, POLCANT GE, VfV).
- Concetti imprecisi e atti a suscitare disparità (BE, ZG, POLCANT GE, VfV).
- Il perfezionamento volontario è sufficientemente utilizzato (JU, motosuisse, Kappeler O.). Deve essere incoraggiato mediante incentivi e appoggi (p. es. riduzione dei premi dell'assicurazione, distribuzione di contributi assicurativi) (AG, BE, FR, GL, GR, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, asa, Centre Patronal, POLCANT AI, MFK SO, SVA VS, TCS).
- Innanzitutto, si dovrebbero attendere i risultati del sistema di formazione in due fasi (BE, BL, ZG, ACS, UPSA, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, PEV, FMS, CIET, Posta, SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz).
- La competenza normativa spetta ai servizi della circolazione stradale (AI, POLCANT AI).
- Se si decidesse di introdurre comunque la formazione complementare, se ne dovrebbe garantire la qualità e l'aggiornamento (FSFP), per esempio mediante il riconoscimento da parte del Consiglio della sicurezza stradale (TCS).
- Potrebbe eventualmente essere una soluzione valida per conducenti che durante questo periodo di tempo non hanno utilizzato un veicolo a motore (Centre Patronal).
- I corsi dovrebbero essere obbligatori soltanto a partire dai 65 anni (POLCANT GE).
- La formazione complementare è di per sé qualcosa di positivo (AI, BE, BL, OW, CT CCPCS/SCPCS).

Nessun parere / non ci riguarda: ASPI, IVT ETH ZH, CAIS, OPTICS, ASP, SchweizMobil, ISPA, SSML, AOS, TBA NW, velosuisse.

	3.3.1.4.2 Solo per automobilisti?		
	Sì	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	0	23	3
Partiti	0	5	0
Associazioni mantello	0	4	0
Altre organizzazioni	0	69	9
Privati	0	36	0
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>137</b>	<b>12</b>

Sono d'accordo: nessuno.

Non sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, PLR, economiesuisse, SAB, SGV, USAM, ACS, AGU, UPSA, ANCV, MpA, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, FRE, FSL, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, CIET, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, ISV, POLCANT AI, CCPCS, CDPCS, MFK SO, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, POLCANT GE, Posta, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ReKo BE, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, ASA, TCS, umverkehR, AST, Velokonf., VfV, Viniharass, UTP, FSFP, CSS, 36 privati.

Osservazioni, critiche, proposte (soltanto le risposte che divergono da quelle summenzionate)

- Innanzitutto, si dovrebbero attendere i risultati del sistema di formazione in due fasi (TCS).

Nessun parere / non ci riguarda: ASPI, IVT ETH ZH, CAIS, OPTICS, ASP, SchweizMobil, ISPA, AOS, velosuisse.

	3.3.1.4.3 Solo per conducenti di motoveicoli?		
	Sì	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	0	23	3
Partiti	0	5	0
Associazioni mantello	0	4	0
Altre organizzazioni	1	67	9
Privati	0	36	0
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>135</b>	<b>12</b>

Sono d'accordo: SVI.

Osservazioni, critiche, proposte (soltanto le risposte che divergono da quelle summenzionate).

- Un giorno all'anno (SVI).

Non sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Verdi, PS, economiesuisse, SAB, SGV, USAM, ACS, AGU, UPSA, ANCV, MpA, asa, ASCV,

ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, FRE, FSL, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, CIET, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, ISV, POLCANT AI, CCPCS, CDPCS, MFK SO, motosuisse, Nez rouge, UNA&FNG, POLCANT GE, Posta, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ReKo BE, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, USMCM, ASMC, strasseschweiz, SVA VS, SVS, ASA, TCS, umverkehR, AST, Velokonf., VfV, Viniharass, UTP, FSFP, CSS, 36 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Il perfezionamento volontario è sufficiente e se ne fa già ampio uso (FMS).
- Innanzitutto, si dovrebbero attendere i risultati del sistema di formazione in due fasi (TCS).
- In questo caso, un giorno ogni 10 anni è insufficiente (SH).

Nessun parere / non ci riguarda: ASPI, IVT ETH ZH, CAIS, OPTICS, ASP, SchweizMobil, ISPA, AOS, velosuisse.

3.3.1.5 Domanda 8: Siete d'accordo con i periodi di validità proposti per le licenze di condurre? (Art. 15b e 15c)

	Sì	No	Nessun parere / non ci riguarda
Cantoni	14	12	0
Partiti	3	2	0
Associazioni mantello	0	5	0
Altre organizzazioni	33	39	15
Privati	27	5	5
<b>Totale</b>	<b>77</b>	<b>63</b>	<b>20</b>

Sono d'accordo: AG, AR, BE, BS, GE, GR, LU, NW, SG, SH, SZ, TG, VD, ZH, PS, Verdi, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, upi, CAS, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, Ingenbohl, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, OPTICS, PHCH, Pro Velo Emmental, ReKo BE, RFBS, RoadCross, ASMC, AOS, AST, VfmF, VfV, UTP, FSFP, CSS, 27 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- La maggior parte dei Paesi europei rilascia già licenze di condurre a validità limitata (Verdi, PS, AST).
- L'indebolimento della vista è un elemento importante, spesso individuato troppo tardi (Verdi, OPTICS, AOS, AST). Sono necessari esami regolari della vista, indipendentemente dai corsi di formazione complementare obbligatori; i costi sono minimi (OPTICS, AOS).
- L'applicazione finora vigente della responsabilità individuale del conducente apparentemente non ha dato i risultati sperati (Verdi, AST).
- Il vantaggio è che il titolare della licenza deve provvedere di propria iniziativa alla proroga (PS, CSS); ciò riduce l'onere amministrativo (FMH).
- La formazione complementare obbligatoria può essere applicata in maniera coerente solo se abbinata alla durata limitata della licenza di condurre. La cosa è particolarmente importante nel caso di persone anziane (Mobilità pedonale).
- Senza formazione complementare obbligatoria (AG, BE, GR, LU, SZ, TG, asa, MFK SO, Kalberer).
- Solo nel caso di conducenti che hanno commesso infrazioni delle norme della circolazione stradale e di persone anziane (SZ).
- Si deve esaminare il rapporto fra oneri/costi e benefici (p. es. per le amministrazioni interessate) (BE, BS, VD, ZH, App.Ger. BS).

- Occorre definire una norma penale per chi non prolunga per tempo la validità della licenza di condurre (p. es. limitazione della guida senza licenza di condurre o nonostante revoca [art. 95 LCStr]; multa disciplinare graduata nel tempo; semplice contravvenzione) (AR, BE, SH).
- Vanno chiarite le nozioni di «professionale», «non professionale» e «conducenti di veicoli a motore professionali» (AG, BE).
- Spetta all'autorità amministrativa avviare il processo di proroga della licenza (p. es. avviso) (LU, SH) che, per il conducente, deve essere gratuito (SZ).
- L'autocertificazione non è ammessa (SH), perché non consente di stabilire un'eventuale mancanza d'idoneità (BE, ZH).
- Deve essere possibile un semplice controllo (SZ, upi, VfV).
- Per prolungare la validità della licenza, vanno stabiliti soltanto requisiti minimi in relazione con la guida. Si rammenta che, nella terza direttiva UE concernente la patente di guida, il perfezionamento non è obbligatorio (norma potestativa) (upi, VfV).
- Non ci devono essere eccezioni alla limitazione della validità, perché tutte le categorie di conducenti sottostanno ai requisiti minimi e ai corrispondenti controlli medici periodici, per cui una limitazione temporale è obbligatoria (BE).

Non sono d'accordo: AI, BL, FR, GL, JU, NE, OW, SO, TI, UR, VS, ZG, PEV, PLR, economiesuisse, SAB, USS, SGV, USAM, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FSL, CIET, ISV, POLCANT AI, CAIS, motosuisse, UNA&FNG, POLCANT GE, Posta, ReKo TG, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, USMCM, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, ASA, TCS, Viniharass, 5 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Vi sono dubbi sull'efficacia (ACS, SAA, SDHM/ASVE, UPSA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, PLR, FMS, CIET, motosuisse, Posta, strasseschweiz, SVA VS).
- L'onere appare eccessivo (p. es. amministrazione, mancanza di chiarezza sulla procedura da seguire per le attuali licenze di condurre a validità illimitata) (VS, ACS, SAA, SDHM/ASVE, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, Distiswiss, economiesuisse, FMS, FSL, CIET, ISV, NBV&FNG, Posta, SEVS, USAM, strasseschweiz, SVS, ASA, Viniharass).
- I costi sono troppo elevati (Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, motosuisse, Posta, SAB, USC, USAM, TCS).
- L'applicazione degli standard UE non è necessaria (PSL).
- Si dovrebbe prima attendere l'attuazione nei Paesi limitrofi (USS).
- La misura è opportuna solo per determinate persone (p. es. per chi presenta problemi di salute rilevanti per la circolazione stradale; in presenza di motivi chiari e riconosciuti; soltanto ai sensi dell'articolo 15d [nuovo] LCStr) (GL, OW, CAIS, Routiers, Kappeler O.).
- Solo per le categorie A e B (SO).
- Dovrebbe essere fissata una norma penale (POLCANT AI).
- La formazione complementare non deve essere obbligatoria (AI, JU, OW, ASTAG, TCS).
- L'applicazione è poco chiara. Le visite devono essere effettuate soltanto dai medici di fiducia. In linea di massima, ci si deve aspettare un onere notevole (CAIS).
- La disposizione apporta vantaggi sul piano dell'applicazione, ma è punitiva per i conducenti che non hanno mai commesso infrazioni.

Nessun parere / non ci riguarda: ASPI, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, Nez rouge, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ASP, SchweizMobil, ISPA, SSML, umverkehrR, Velokonf., velosuisse, 5 privati.

3.3.1.6 Domanda 9: Siete d'accordo con le scadenze proposte per gli esami di verifica dell'idoneità alla guida per conducenti non professionali? (Art. 15c cpv. 1-3)

	<b>Sì</b>	<b>Sì, variante con passaggio intermedio a 65 anni</b>	<b>Sì, variante senza passaggio intermedio a 65 anni</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantone</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	
<b>Partiti</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>14</b>	<b>34</b>	<b>10</b>
<b>Privati</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>29</b>	<b>55</b>	<b>28</b>	<b>57</b>	<b>10</b>

Sono d'accordo: AR, BE, BL, BS, GR, LU, SH, PS, Verdi, MpA, FMH, FRE, Mobilità pedonale, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, RFBS, SSML, AOS, AST, UTP, FSFP, 2 privati.

Sono d'accordo per la variante **con passaggio intermedio a 65 anni**: PEV, PS, AOS, upi, CAS, FMH, FRE, Mobilità pedonale, CDPCS, OPTICS, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ReKo BE, ReKo TG, RFBS, RoadCross, USMCM, SSML, umverkehrR, VfmF, VfV, UTP, 31 privati.

Sono d'accordo per la variante **senza passaggio intermedio a 65 anni**: AG, AR, BE, BL, BS, GE, GR, LU, SG, SH, SZ, VD, Verdi, AGU, App.Ger. BS, asa, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, IGBF, CCPCS, MFK SO, ASMC, SVI, AST, FSFP, CSS, 1 privato.

Osservazioni, critiche, proposte

- Non vi deve essere un obbligo di formazione complementare obbligatoria (in relazione con la domanda 7) (GR, asa).
- I documenti devono essere automaticamente richiesti dall'autorità e corredati da certificato medico in caso di malattia dichiarata (BE).
- Dopo gli 80 anni non sono obbligatoriamente necessarie scadenze annuali. Al momento della proroga sarebbe auspicabile un certificato delle capacità visive per tutti i conducenti. In caso di malattia constatata è decisiva la limitazione effettiva e non soltanto la diagnosi. Il rifiuto della proroga è l'ultimo provvedimento; prima si dovrebbe mirare a una riduzione delle restrizioni funzionali mediante terapia, riabilitazione e/o aiuti tecnici. Tanto l'OMS quanto l'OCSE sconsigliano le visite mediche generalizzate e raccomandano invece visite mediche per i conducenti anziani che commettono infrazioni (upi).
- Occorre esaminare il rapporto costi/oneri e benefici (BS).
- La formulazione è troppo complicata (PEV).
- Non ci sono abbastanza medici per gli esami proposti. La capacità pratica di condurre dovrebbe essere messa alla prova anche nel traffico (FMH).
- L'esame della vista va effettuato già prima dei 40 anni (OPTICS, AOS).
- L'autocertificazione non è ammessa e l'esame della vista va effettuato a partire dai 50 anni (REKO BE).
- Dai 70 anni va controllata l'idoneità alla guida, dagli 80 anni anche la capacità di condurre (Seiler).
- Fino ai 50 anni la scadenza deve essere quinquennale, poi biennale (CSS).
- Il limite dei 40 anni per l'autocertificazione è troppo basso (BE, ZH).
- Gli esami periodici vanno effettuati soltanto a partire dai 70 anni, poi secondo le scadenze proposte (ZH, Kalberer).

- Il primo limite di validità deve essere di 15 anni (AGU, eco swiss).
- I conducenti professionali devono sottoporsi a una visita medica completa ogni due anni a partire dai 60 anni; dopo i 75 anni la guida professionale non deve più essere autorizzata (CAIS).
- Nel caso di conducenti professionali gli esami periodici vanno effettuati a partire dai 65 anni (VS).

Non sono d'accordo: AI, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SO, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PLR, economiesuisse, SAB, USS, USAM, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FSL, CIET, ISV, POLCANT AI, CAIS, motosuisse, UNA&FNG, POLCANT GE, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, strasseschweiz, SVA VS, SVS, ASA, TCS, Viniharass, 4 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Non vi deve essere l'obbligo della formazione complementare obbligatoria (in relazione con la domanda 7) (AI, FR, LU, MFK SO, POLCANT AI).
- La licenza di condurre non deve avere durata limitata (in relazione con la domanda 8) (AI, UPSA, ASCV, ASTAG, ATVSL, ANCV, ASG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FMS, FSL, CIET, ISV, POLCANT AI, CAIS, motosuisse, SAA, SAB, SDHM/ASVE, SEVS, strasseschweiz, Viniharass).
- La proposta discrimina le persone anziane (Ind.Archão).
- Ne derivano costi elevati per gli automobilisti (Surpierre).
- Gli esami periodici vanno effettuati soltanto a partire dai 65 anni (poi come proposto) (JU).
- Gli esami periodici vanno effettuati soltanto a partire dai 70 anni (poi come proposto) (SO, ZG, FSVA, CAIS, SVI, ASA, NBV&FNG), benché sostanzialmente si sia contrari all'obbligatorietà della formazione complementare (OW).
- Dai 50 anni la scadenza deve essere quinquennale, dai 70 anni biennale (TCS).
- L'esame della vista, l'autocertificazione e il rinnovo della licenza di condurre (foto recente) devono essere effettuati ogni 10 anni dopo il compimento dei 29 anni. In caso di inosservanza, la licenza di condurre va revocata in via cautelare (ZG).
- La durata di validità va limitata soltanto per la fascia d'età dai 18 ai 25 anni (per via dei pirati della strada) (SVI).
- La visita di un medico di fiducia a partire dai 65 anziché dai 70 anni potrebbe essere accolta (auto-schweiz, SAA).
- Si accolgono le proposte, ma tra i 65 e i 70 anni la scadenza deve essere triennale (COCRBT); l'esame della vista va effettuato ogni dieci anni (in seno alla COCRBT divergono Ginevra, POLCANT GE).
- Le scadenze proposte devono applicarsi soltanto a persone con problemi di salute rilevanti sotto il profilo della sicurezza stradale (GL).
- Va mantenuto quanto previsto dal diritto vigente per le persone che hanno compiuto i 70 anni, mentre dagli 80 anni va introdotta una scadenza annuale (SVA VS).

Nessun parere / non ci riguarda: ASPI, Future Bike, Ingenbohl, IVT ETH ZH, Posta, ASP, SchweizMobil, ISPA, Velokonf., velosuisse.

3.3.1.7 Domanda 9.1: Siete d'accordo che le categorie delle licenze di condurre per veicoli con più di otto posti a sedere oltre a quello del conducente scadano con il compimento del 70esimo o 75esimo anno di età del titolare o della titolare? (Art. 15c cpv. 7)

	<b>Sì, variante dei 70 anni</b>	<b>Sì, variante dei 75 anni</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>25</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>14</b>
<b>Privati</b>	<b>27</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>6</b>
<b>Totale</b>	<b>69</b>	<b>49</b>	<b>24</b>	<b>21</b>

Concordano con la variante dei 70 anni: BS, GE, GL, JU, LU, SG, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZG, PEV, PS, SAB, MpA, asa, auto-schweiz, CAS, COCRBT, FMH, FRE, Mobilità pedonale, IRM SG, Kibü BS, CAIS, CDPCS, Netzwerk K&V, POLCANT GE, Posta, Pro Velo Emmental, RFBS, RoadCross, Routiers, sev, SSML, SVA VS, um-verkehr, VfmF, UTP, 27 privati.

Concordano con la variante dei 75 anni: AG, AR, BE, BL, FR, GR, NE, NW, OW, SZ, TG, PLR, Verdi, USS, USAM, ACS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, ASTAG, auto-schweiz, upi, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Organizzazione mantello, eco swiss, FER, FMS, FSVA, IGBF, CIET, Ingenbohl, CCPCS, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, PHCH, SDHM/ASVE, ASMC, AOS, strasseschweiz, SVI, TCS, AST, VfV, FSFP, 2 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Questa misura migliora la sicurezza stradale; per le autorità d'esecuzione la situazione diviene finalmente chiara e trasparente (AG, LU, TG, UR, asa).
- La scadenza a 70 anni non è opportuna perché lo stato di salute può essere ancora tale da consentire di effettuare il trasporto di persone (ASTAG, Car Tourisme Suisse, IGBF, CIET, SAB, SVI, TCS). Fino a 75 anni lo stato di salute è accertato mediante esami medici (eco swiss).
- Eventualmente, va prevista anche la scadenza delle licenze di condurre delle categorie C/CE (BE, ZG, VD).
- Questa misura è problematica perché non tiene conto dei problemi individuali di salute che incidono sull'idoneità alla guida (VD, upi, Centre Patronal, FMH, VfV). Semmai andrebbe introdotta una limitazione per categoria e non per età (VD).
- Nessuno, oltre i 70 anni, dovrebbe vedersi costretto, per ragioni economiche, ad effettuare il trasporto di persone in qualità di conducente (Routiers).
- Va previsto anche il limite d'età di 65 anni per i conducenti professionali di autobus e corriere (sev).
- La misura va applicata soltanto (JU, PEV, IGBF) o anche (CAIS) ai conducenti professionali di veicoli.
- L'applicazione deve essere flessibile, in funzione della necessità (PEV).
- La misura va applicata soltanto alla categoria F (3,5 t) e ai conducenti professionali di veicoli delle categorie C, D, C1 e D1 (COCRBT).
- La misura è applicabile alle categorie D e D1 (Verdi, IGBF, AST); negli altri casi la scadenza va fissata a 80 anni, a condizione che l'interessato dimostri di essere idoneo alla guida e si sottoponga a una prova di guida ogni due anni (Verdi, AST).
- Nell'articolo 15c (nuovo) capoverso 5 occorre sostituire «un certificato di un medico di fiducia» con «una visita di controllo di un medico di fiducia» (IRM SG, SSML).
- Si deve valutare l'opportunità di introdurre la scadenza della licenza di condurre prima dei 70 anni (PS).

Non sono d'accordo: AI, ZH, SGV, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, Distiswiss, PSL, Fräschels, FSL, ISV, POLCANT AI, UNA&FNG, REKO BE, REKO TG, SAA, SEVS, SVS, ASA, Viniharass, CSS, 2 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Soltanto la visita medica (AI, POLCANT AI, ZH) o la capacità individuale di condurre (SAA) devono essere determinanti.
- Gli incidenti in questa categoria sono poco frequenti (PSL, UNA&FNG, ASA, CSS).
- La limitazione in base all'età è opportuna solo per conducenti professionali (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSL, ISV, SEVS, Viniharass).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, ASPI, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, motosuisse, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ASP, SchweizMobil, ISPA, USMCM, Velokonf., velosuisse, 6 privati.

3.3.1.8 Domanda 10: Siete d'accordo che l'autorità cantonale ordini un'indagine sull'idoneità alla guida se si sospetta un'inidoneità alla guida ai sensi dell'articolo 15d?  
(Art. 15d)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>57</b>	<b>20</b>	<b>10</b>
<b>Privati</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>124</b>	<b>24</b>	<b>12</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, SAB, USS, ACS, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, ATVSL, auto-schweiz, upi, SPIA, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMS, PSL, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, Netzwerk K&V, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Posta, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SDHM/ASVE, ISPA, USMCM, ASMC, SSML, SVA VS, SVI, SVS, ASA, umverkehR, AST, VfMf, VfV, FSFP, CSS, 37 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Questa misura è indispensabile (SVI). Nel caso di malattie psichiche, l'accertamento meticoloso dell'idoneità alla guida e il rispetto della protezione della personalità assumono grande importanza (PS).
- Nella prassi, l'accertamento dell'idoneità alla guida avviene spesso troppo tardi e solo raramente si vieta ai conducenti pericolosi di continuare a circolare sulle strade. Persone non idonee alla guida devono beneficiare di una misura personalizzata poiché la loro partecipazione agli abituali corsi di recupero costituisce un elemento di disturbo. Laddove si sospetti la dipendenza da stupefacenti è bene chiedere, in caso di dubbio, la perizia di uno specialista affinché sia garantita una prassi unitaria (upi, VfV).
- Questa è già la prassi (AR, BE, GR, LU, NE, SH, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Si dovrebbero evitare disparità cantonali. I risultati e le motivazioni dell'indagine, inoltre, vanno trasmessi alla persona interessata (Routiers).
- Questo aspetto non va disciplinato nella legge, altrimenti risulterebbe impossibile procedere rapidamente agli adeguamenti che si rendono via via necessari (AR, BE, GL, GR, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).

- Per evitare lunghe attese, occorre garantire risorse sufficienti (BL, CCPCS).
- I costi devono essere assunti dai partecipanti (eco swiss).
- Questa misura costituisce una pesante ingerenza nella sfera privata (FMS, motosuisse, SDHM/ASVE).
- L'esame di verifica dell'idoneità alla guida non deve essere effettuato solo nei casi di guida in stato di ebbrietà, ma anche nel caso di violazione ripetuta dei limiti massimi di velocità (Mobilità pedonale).
- L'esame di verifica dell'idoneità alla guida deve essere svolto unicamente da medici con una specifica formazione in medicina del traffico in base a criteri unitari (IRM SG, SSML), da esperti adeguatamente formati (RoadCross), da medici di famiglia, da sostituti dei medici di famiglia e da medici distrettuali (Seiler).
- L'esame di verifica della capacità di condurre deve essere svolto unicamente da un consulente di guida e da un maestro conducente con conoscenze specifiche (Kalberer, Seiler), in base a criteri neutrali e facili da applicare (Kappeler O.).
- I documenti non devono essere distrutti perché sono necessari al momento in cui è fatta domanda di una licenza per allievo conducente (AG).
- Il francese «manque flagrant d'égards» non corrisponde al tedesco «Rücksichtslosigkeit». Sarebbe preferibile parlare di «skrupellose Weise» ovvero di «absence de scrupules» come nell'articolo 129 CP (VD, CAIS).
- Lett. a:
  - o Il valore limite di alcolemia pari all'1,6 per mille è (troppo) basso (AG, AR, BE, GL, GR, LU, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH, asa, SVA VS).
  - o Ne conseguirebbe un incremento massiccio e insostenibile degli accertamenti (AG, AR, BE, GL, GR, LU, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, IRM BE, IRM BS, IRM SG, MFK SO).
  - o La riduzione deve essere graduale (IRM BS, LU, SH, SZ) iniziando, ad esempio, da un valore limite del 2,0 per mille (AG, BE, GR, TG, UR, VD, ZG, ZH, asa, MFK SO, SSML). Affinché sia realizzabile, il tasso di concentrazione di alcol non deve figurare nella legge (AG, BE, GR, SH, TG, ZG, asa, MFK SO).
  - o Occorre aggiungere: «o in caso di violazione ripetuta delle regole della circolazione con una concentrazione di alcol nell'alito di 0,5 milligrammi al litro» (PEV).
  - o Le persone con una concentrazione di alcol pari al 2,5 per mille vanno considerate non idonee alla guida (VD).
- Lett. b:
  - o È necessario specificare il genere di stupefacenti (AG, AI, AR, BE, GL, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, upi, POLCANT AI, CAIS, MFK SO, ISPA, VfV, FSFP).
  - o La presenza a bordo di stupefacenti non va disciplinata nella LCStr (BE, VD).
  - o La disposizione va stralciata (AG).
  - o Anche la polizia deve poter notificare i tossicodipendenti alle autorità e anche in questo caso deve potersi applicare l'articolo 15d capoverso 2 (VD, CAIS).
- Lett. c:
  - o Sono necessarie maggiori precisazioni (AI, upi, PSL, POLCANT AI, UNA&FNG, ASA, VfV, CSS).
- Lett. d:
  - o Il diritto di notifica delle autorità preposte all'esecuzione dell'AI si sovrappone al diritto di notifica a carico del medico. Vi è il pericolo che ne consegua una disparità di trattamento; sarebbe preferibile parlare di *obbligo* di notifica. I servizi AI devono essere debitamente formati (upi, VfV).
- Lett. e:
  - o Sarebbe preferibile parlare di *obbligo* di notifica (FSFP).

Non sono d'accordo: FR, GE, PLR, USAM, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMH, FSL, CIET, ISV, MFK SO, motosuisse, SAA, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Inutile, poiché questa è già la prassi (si vedano le linee guida del gruppo peritale Sicurezza stradale) (FR, UPSA, ASCV, ASTAG, ANCV, ASG, Distiswiss, FSL, CIET, ISV, SEVS, strasseschweiz, Viniharass).

- Questo aspetto non va disciplinato nella legge, altrimenti risulterebbe impossibile procedere rapidamente agli adeguamenti che si rendono via via necessari (FR, UPSA, strasseschweiz).
- La misura costituisce un'ingerenza nella libertà personale e nella sfera privata (PLR, SAA).
- Lett. a:
  - o Il valore limite di alcoemia pari all'1,6 per mille è (troppo) basso (FR, UPSA, ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSL, ISV, SEVS, strasseschweiz, Viniharass).
  - o Lo status quo è soddisfacente; ad ogni modo il tasso limite di concentrazione di alcol, pari all'1,6 per mille, è (troppo) basso; sarebbe accettabile se fosse del 2,0 per mille (TCS).
  - o Ne conseguirebbe un incremento massiccio e insostenibile degli accertamenti. Sarebbe meglio ridurre gradualmente il tasso di concentrazione di alcol. A tal fine, esso non deve figurare nella legge (UPSA, strasseschweiz).
- Lett. b:
  - o Non è indicato in modo sufficientemente preciso a quali stupefacenti si fa riferimento (UPSA, strasseschweiz).
  - o Occorre precisare quali stupefacenti rientrano nel campo d'applicazione (TCS).
- Lett. c:
  - o Occorre precisare meglio cosa si intende. Le condizioni riguardanti i requisiti caratteriali non sono né definibili né applicabili (Centre Patronal).
  - o Sono necessarie alcune precisazioni, ad esempio: «*gravi violazioni delle norme della circolazione*» (TCS).
- Lett. d:
  - o Viola le disposizioni sulla protezione dei dati (FMH).
  - o Il diritto di notifica delle autorità preposte all'esecuzione dell'AI si sovrappone al diritto di notifica a carico del medico (FMH).
- Lett. d:
  - o Non bisogna distinguere tra malattie somatiche e psichiche (FMH).
- Lett. e:
  - o Occorre sostituire «tossicomania» con «dipendenza da droghe o alcol» (CAIS).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, SGV, ASPI, IVT ETH ZH, Nez rouge, OPTICS, ASP, SchweizMobil, AOS, Velokonf., velosuisse, UTP.

3.3.1.9 Domanda 11: Siete d'accordo di introdurre una formazione complementare obbligatoria in caso di revoca della licenza di condurre? (Art. 16e)

	<b>Sì</b>	<b>In caso affermativo, formazione complementare obbligatoria?</b>	<b>In caso affermativo, proroga condizionale di tre mesi della revoca della licenza, annullata se viene frequentata una formazione complementare (variante)?</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>50</b>	<b>31</b>	<b>19</b>	<b>24</b>	<b>10</b>
<b>Privati</b>	<b>36</b>	<b>3</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

<b>Totale</b>	<b>111</b>	<b>51</b>	<b>57</b>	<b>33</b>	<b>13</b>
---------------	------------	-----------	-----------	-----------	-----------

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, VS, PEV, Verdi, PS, SAB, USS, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, auto-schweiz, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, FMS, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO TG, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM/ASVE, ISPA, USMCM, ASMC, SVA VS, SVI, SVS, ASA, umverkehR, AST, VfmF, UTP, FSFP, CSS, 36 privati.

Sono d'accordo sulla formazione complementare obbligatoria: AG, AI, AR, BS, FR, GL, LU, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, PEV, USS, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, auto-schweiz, COCRBT, eco swiss, FMS, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, IRM BE, IRM BS, POLCANT AI, Kibü BS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, RoadCross, SAA, SDHM/ASVE, USMCM, ASMC, ASA, AST, VfmF, FSFP, CSS, 3 privati.

Sono d'accordo sul prolungamento, con la sospensione condizionale, del ritiro della licenza di condurre di tre mesi che decade se viene frequentata una formazione complementare (variante): BL, BS, JU, NE, PS, SAB, MpA, upi, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, FMH, Fräschels, Future Bike, Kibü BS, CCPCS, Netzwerk K&V, PHCH, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO TG, ISPA, SVS, umverkehR, VfV, 32 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Corsi di recupero mirati consentono di influenzare positivamente i conducenti trasgressori e di ridurre il numero dei casi di recidiva. L'obiettivo è ottenere un cambiamento di atteggiamento e di condotta al volante onde ridurre in misura significativa i casi di recidiva (PS).
- Il Consiglio federale dovrebbe disciplinare nell'ordinanza i corsi di recupero e prevedere i necessari adeguamenti in funzione del gradino che il conducente ha raggiunto nel sistema a cascata. Il corso di recupero dovrebbe venir frequentato entro sei mesi (AG).
- Sarebbe bene adeguare e armonizzare questa formazione complementare con quella facoltativa già esistente (AR, GL, TG, asa, MFK SO).
- Mediante specifiche disposizioni la Confederazione deve stabilire i requisiti ai quali i corsi di recupero devono conformarsi e garantire la loro qualità (AR, GL, TG, UR, asa, upi, VfV).
- Nel caso di guida in stato di ebbrietà, il provvedimento va applicato solo laddove sia rilevata una concentrazione *qualificata* di alcol nell'alito o nel sangue (AR, GL, TG, UR, asa, UPSA, MFK SO).
- La durata della proroga condizionale di tre mesi non deve essere fissa, bensì stabilita dal Consiglio federale affinché siano possibili modifiche successive. I contenuti vanno studiati attentamente tenendo conto degli utenti a cui sono destinati e della loro corretta attuabilità. I corsi sono affidati a moderatori altamente qualificati e vanno tenuti badando a non lasciar decorrere troppo tempo dal momento in cui è stato commesso il reato. Ripartiti sull'arco di più settimane, non devono contare più di 10 partecipanti. Un corso di recupero andrebbe previsto anche per chi viola per la prima volta i limiti di velocità e subisce la revoca della licenza di condurre per un certo periodo (p. es. minimo 4 mesi) (upi, VfV).
- I costi andrebbero addebitati ai partecipanti (eco swiss, Kalberer).
- I prezzi dovrebbero essere unitari (upi, VfV).
- I contenuti dei corsi di recupero vanno adattati al motivo che ha causato la revoca (CDPCS, ISPA).
- La misura va applicata solo a chi commette ripetutamente infrazioni *gravi* delle disposizioni della LCStr (VS) o causa un incidente grave (feriti) o mortale (Santschi).
- In ogni caso, la durata della revoca deve essere di almeno 6 mesi in modo da evitare contraddizioni con l'articolo 17 LCStr (SH).
- La misura è accettabile a condizione che la durata minima della revoca sia ridotta (secondo il sistema a cascata), poiché in alcuni casi limite risulta totalmente sproporzionata (SVA VS).
- In caso di dipendenza da droghe o alcol sono opportuni provvedimenti più incisivi, ad esempio una terapia (upi, VfV), l'accertamento dell'idoneità alla guida e/o la revoca della licenza di condurre (ISPA).
- Si dovrebbe introdurre una sorta di sistema a punti (VD) con la possibilità di ridurli in caso di miglioramento (SAA, SDHM/ASVE).
- Dopo una revoca della licenza di condurre di almeno 6 mesi deve essere effettuato un nuovo esame di guida (IGBF) o quanto meno una corsa di controllo; dopo una revoca di 12 mesi deve essere obbligatorio un esame di guida con successivo rilascio di una licenza di condurre in prova (IGBF, RFBS).

- Al termine del corso di recupero vi deve essere un test (Mobilità pedonale).
- Il corso di recupero va ordinato sempre congiuntamente a un provvedimento educativo (secondo art. 16a cpv. 2, art. 16b cpv. 3 lett. a, b, e c, nonché art. 16c cpv. 2 lett. a, b e c LCStr), salvo per persone che non risiedono in Svizzera. Eventualmente va previsto un corso di recupero anche nel caso di ammonimenti (AG).
- Gli interessati dovrebbero poter scegliere tra una revoca prolungata della licenza e il corso di recupero (BS).

Non sono d'accordo: BE, GR, OW, SZ, TI, ZG, ZH, PLR, USAM, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, PSL, FSL, CIET, Ingenbohl, ISV, motosuisse, Posta, Routiers, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass.

Osservazioni, critiche, proposte

- Vi è una contraddizione con le formazioni complementari facoltative esistenti, in quanto a chi le frequenta la licenza è restituita anticipatamente. Spesso la frequenza a un corso durante il periodo di revoca della licenza non è possibile per ragioni di tempo o a causa di un'offerta insufficiente. La variante è respinta perché l'esecuzione del provvedimento non deve essere rateizzata. Eventualmente, si potrebbe estendere la durata della revoca e anticipare la restituzione della licenza nel caso in cui venga frequentato un corso (BE, ZG e ZH).
- Il corso di recupero deve essere imperniato sul tipo di infrazione commessa (SPIA).
- Le disposizioni in vigore sono sufficienti (SZ, TI) e andrebbero applicate uniformemente in tutti i Cantoni (GR, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, Posta).
- La misura comporta oneri supplementari ingenti e non consente di rispondere alle esigenze individuali (SZ).
- L'infrazione ripetuta delle regole della circolazione non può essere equiparata alla prima violazione per guida in stato di ebbrietà (UPSA, ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSL, ISV, SEVS, Viniharass).
- La misura va applicata solo nel caso di violazioni gravi e intenzionali secondo l'articolo 90 capoverso 2 LCStr (ACS, strasseschweiz).
- Nel caso di guida in stato di ebbrietà, la misura va applicata solo se la concentrazione qualificata di alcol nel sangue è dello 0,8 per mille (Centre Patronal, USAM).
- Attuando il sistema a cascata, troppi casi rientrerebbero nel campo d'applicazione (Centre Patronal); la disposizione va adeguata a tale sistema (USAM).
- Non vanno ammesse eccezioni (cpv. 2). Per il resto, si tratta di un provvedimento valido (OW).
- Da applicare solo nel caso di ignoranza delle norme della circolazione (PSL, Routiers), di scorretta interpretazione dei segnali (PSL) o di insufficiente idoneità caratteriale (Routiers).
- Si dovrebbe introdurre una sorta di sistema a punti (VD), con la possibilità di ridurli in caso di miglioramento (ACS, strasseschweiz).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, SGV, ASPI, IVT ETH ZH, CAIS, OPTICS, ASP, SchweizMobil, SSML, AOS, Velokonf., velosuisse, 1 privato.

3.3.1.10 Domanda 12: Siete d'accordo con l'obbligo di installare apparecchi per la registrazione di dati dopo una revoca della licenza di condurre a seguito di un'infrazione grave alle prescrizioni in materia di velocità? (Art. 17a e 99 n. 9)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>52</b>	<b>15</b>	<b>21</b>
<b>Privati</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

<b>Totale</b>	<b>116</b>	<b>19</b>	<b>25</b>
---------------	------------	-----------	-----------

Sono d'accordo: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Verdi, PS, USS, ACS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MpA, asa, ASPI, ASTAG, auto-schweiz, upi, SPIA, Car Tourisme Suisse, CAS, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, CIET, IRM BE, IRM BS, Kibü BS, CCPCS, CAIS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, SDHM/ASVE, ASMC, SSML, SVI, SVS, ASA, AST, VfmF, VfV, UTP, FSFP, CSS, 35 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Si è d'accordo solo se si tratta di scatole nere (registratori di fine percorso) (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, SDHM/ASVE) anche nei veicoli a noleggio (ACS, UPSA), sebbene queste risulterebbero utili solo nel caso di incidenti o di controlli di polizia (BE).
- No agli odocronografi permanenti che registrano integralmente ogni corsa (ACS, UPSA, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, CIET, SDHM/ASVE); il loro impiego sarebbe problematico sotto il profilo della protezione dei dati e l'onere legato all'attività di sorveglianza risulterebbe eccessivo (BE).
- Solo se si tratta di apparecchi per la registrazione di dati nel senso di odocronografi che, a differenza delle scatole nere, registrano i dati in permanenza (upi, VfV).
- Se fattibile sotto il profilo tecnico, andrebbero utilizzate apparecchiature mobili (TG).
- Tutti i veicoli dovrebbero essere dotati di un apparecchio per la registrazione di dati (AI, LU, IGBF, POLCANT AI, RoadCross, ASMC, CSS, Hildbrand).
- Tutti i veicoli nuovi dovrebbero avere in dotazione un registratore di fine percorso (BS, Mobilità pedonale), soprattutto se si tratta di autoveicoli pericolosi (p. es. se superano le 2,2 tonnellate di peso o se, a causa della struttura della parte anteriore, risultano particolarmente pericolosi) (Mobilità pedonale).
- La norma non va applicata nel caso di infrazioni medio gravi con revoca della licenza per almeno 15 mesi, nel caso di infrazioni gravi che comportano la revoca definitiva della licenza o nel caso di revoca a «conducenti incorreggibili» (AG).
- Per analogia, dovrebbe essere contemplato anche il caso più grave di revoca, ovvero la revoca di sicurezza ordinata a titolo definitivo (art. 16c cpv. 2 lett. e LCStr) (BE, GL, LU, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Nel caso di infrazioni medio gravi dovrebbe essere contemplata per analogia anche la revoca di almeno 15 mesi (art. 16b cpv. 2 lett. d LCStr) (BE, GL, LU, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Andrebbe menzionato anche l'articolo 16d capoverso 3 LCStr (revoca per incorreggibilità) (MFK SO).
- La norma va applicata solo nel caso di violazioni gravi e ripetute dei limiti massimi di velocità. Non deve comportare un aumento della sorveglianza (PLR).
- Va applicata già alla prima massiccia contravvenzione ai limiti di velocità (non multa disciplinare) con messa in pericolo della vita. Oltre a un apparecchio per la registrazione dei dati, andrebbe installato anche un odocronografo elettronico (Verdi, AST).
- La norma va applicata, in generale, nel caso di gravi infrazioni alle norme della circolazione (GR, VD, Pro Velo Thun, Pro Velo Svizzera).
- Gli apparecchi devono funzionare anche se installati in veicoli di modello non recente. L'installazione e il controllo non devono comportare un onere sproporzionato (BE, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa). Gli apparecchi devono soddisfare i requisiti di cui all'articolo 102 OETV (auto-schweiz).
- La portata e il tipo di controllo (PEV, BL, CT CCPCS/SCPCS) e la valutazione degli apparecchi (AR) devono essere chiaramente disciplinati.
- Occorre garantire il controllo del rispetto della norma, per esempio inserendo una specifica nota nella licenza di condurre (BL, JU, NW, TG, PEV, SPIA, CT CCPCS/SCPCS).
- Le sanzioni sono troppo blande (AG, BE, SO, MFK SO) o poco chiare (SZ). Il rischio che siano scoperte violazioni dell'adempimento imposto è minimo (BE).
- Sussistono dubbi in materia di protezione dei dati (ZH, PEV, CT CCPCS/SCPCS), ad esempio in materia di utilizzabilità dei dati se questi riguardano una persona che guida un veicolo provvisto di apparecchio di registrazione senza che sia tenuta a farlo (BL, CT CCPCS/SCPCS).
- Si dubita della proporzionalità fra oneri e utili (SZ). La misura deve essere attuabile (OW); potrebbe creare problemi nel caso delle automobili di servizio (VD), di auto a noleggio (FSFP) e per certe professioni (SZ).

- I costi devono essere addebitati ai conducenti e non alle compagnie d'assicurazione (SVI).
- I veicoli a motore considerati «veicoli storici» devono essere esclusi (FSVA, SDHM/ASVE).
- Nel caso di infrazioni medio gravi e gravi il provvedimento va applicato a partire dalla revoca di sicurezza (art. 16b cpv. 2 lett. e e 16c cpv. 2 lett. d LCStr; per un tempo indeterminato, ma almeno 2 anni) (BE, GL, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Nel caso di revoche a scopo di ammonimento (art. 16b e 16c LCStr) l'obbligo di installare un apparecchio per la registrazione di dati dovrebbe essere applicato analogamente alla revoca di sicurezza secondo il sistema a cascata o secondo l'articolo 16d capoverso 1 lettera c LCStr (SO, MFK SO).
- La durata minima della revoca (prevista come condizione) deve essere di 6 invece che di 12 mesi (upi, Vfv).
- Non è chiaro se il provvedimento vada applicato per legge o se debba essere ordinato di volta in volta (AG).
- Vi sono riserve circa l'opportunità di tale provvedimento nel caso di una revoca della licenza secondo l'articolo 16c capoverso 2 lettera c LCStr (BE).
- Non è chiaro se, ai fini dell'applicazione del provvedimento, solo l'ultima infrazione, che porta alla revoca della licenza, debba consistere in una contravvenzione dei limiti di velocità. Per analogia, il provvedimento andrebbe applicato anche quando precedenti provvedimenti disciplinari sono stati presi per violazione dei limiti di velocità (in particolare se gravi) (BE, GL, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Gli apparecchi per l'adeguamento automatico ai limiti di velocità («ISA, Intelligent Speed Adaption») (Santschi) vanno installati nel caso in cui siano state commesse infrazioni gravi (Mobilità pedonale) e ripetute (PS) dei limiti di velocità. In una seconda fase, l'installazione va estesa a tutti i veicoli (Mobilità pedonale).

Non sono d'accordo: AI, NE, TI, USAM, ATVSL, Centre Patronal, COCRBT, FER, FMS, PSL, Ingenbohl, POLCANT AI, CDPCS, motosuisse, POLCANT GE, Routiers, SAA, SVA VS, TCS.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Questa misura comporterebbe notevoli problemi pratici di esecuzione e rappresenterebbe una pesante ingerenza nei diritti della personalità (motosuisse): controlli di polizia, normalizzazione dei vari tipi di apparecchi (POLCANT AI); problemi in particolare nel caso di veicoli aziendali (AI, Centre Patronal, COCRBT, POLCANT AI, USAM), di cambi frequenti di veicolo per ragioni professionali (FMS, POLCANT GE, Routiers), nel caso in cui vengano utilizzati veicoli di terzi (POLCANT AI), veicoli di cortesia o veicoli a noleggio (Centre Patronal, PSL).
- Le ragioni di una disparità di trattamento fra la guida in stato d'ebrietà e altre infrazioni secondo la LCStr non sono comprensibili (COCRBT).
- Non è chiaro chi, a quali condizioni e in quali casi possa effettuare una valutazione dei dati. Occorre rispettare la protezione dei dati (POLCANT AI).
- L'onere risultante è spropositato. Le disposizioni in vigore sono sufficienti; va mantenuta l'attuale opzione dell'installazione facoltativa di un apparecchio per la registrazione di dati con la contropartita di una riduzione dei premi assicurativi (USAM).
- L'efficacia del provvedimento non è dimostrata (SVA VS).
- Invece di odocronografi permanenti, si suggerisce l'installazione di scatole nere (registratori di fine percorso) (SAA).
- Con un «crash recorder» non sarebbe possibile adempiere gli obiettivi di prevenzione e controllo. A tali fini sarebbe necessario un odocronografo permanente, che rappresenterebbe però una pesante ingerenza nei diritti della personalità. Non vi è chiarezza per quanto riguarda il controllo dell'osservanza della disposizione, il trattamento dei dati e la procedura da seguire in caso di noleggio di veicoli o di impiego di veicoli di cortesia. Non è chiaro, inoltre, se per l'applicazione del provvedimento solo l'ultima infrazione, che deve portare alla revoca della licenza, debba consistere in una contravvenzione dei limiti di velocità. Per analogia, il provvedimento andrebbe applicato anche quando sono stati presi precedenti provvedimenti disciplinari per violazioni (in particolare se gravi) dei limiti di velocità (TCS).
- Il provvedimento non va applicato già alla prima revoca della licenza di condurre, bensì solo se si verifica un incidente (SAA) che causa feriti (CDPCS).
- L'onere connesso al provvedimento deve essere proporzionato alla sua utilità. Comporta inoltre diversi problemi d'esecuzione (CDPCS).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, SAB, SGV, ANCV, ASCV, ASG, Distiswiss, FSL, IRM SG, ISV, IVT ETH ZH, OPTICS, Posta, ASP, SchweizMobil, SEVS, ISPA, USMCM, AOS, strasseschweiz, umverkehr, Velokonf., velosuisse, Viniharass, 1 privato.

3.3.1.11 Domanda 13: Siete d'accordo con la nuova definizione dell'età minima per ciclisti? (Art. 19 cpv. 1 e 1bis)

	Si	No	Nessun parere / non ci riguarda
<b>Cantoni</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>1</b>
<b>Partiti</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>36</b>	<b>43</b>	<b>11</b>
<b>Privati</b>	<b>2</b>	<b>37</b>	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>51</b>	<b>100</b>	<b>14</b>

Sono d'accordo: AG, AR, BL, GE, GR, LU, NW, SG, SH, SO, SZ, PS, USAM, ACS, App.Ger. BS, asa, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, upi, Car Tourisme Suisse, Organizzazione mantello, eco swiss, FER, FMH, PSL, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, CIET, Ingenbohl, IRM SG, CCPCS, CDPCS, Nez rouge, POLCANT GE, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SDHM/ASVE, ASMC, SSML, strasseschweiz, SVA VS, SVS, TCS, VfV, UTP, 2 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Non vanno ammesse eccezioni (autorizzazione per fanciulli di età inferiore a 8 anni) (ACS, upi, IGBF, VfV).
- Andrebbero previste eccezioni di ampia portata (PEV). Sono necessarie eccezioni anche per i fanciulli di meno di 8 anni affinché possano circolare sulle piste ciclabili, nelle strade residenziali e nelle zone d'incontro (SH, PS, eco swiss). I bambini devono avere la possibilità di esercitarsi su strade poco trafficate (ACS, strasseschweiz). Fino a 10 anni devono poter andare in bicicletta nelle aree riservate ai pedoni (PS).
- L'età minima va fissata a 6 anni (ASTAG, ACS, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, CIET, SDHM/ASVE, USAM, strasseschweiz) o a 7 (ACS, Mobilità pedonale, strasseschweiz).
- Il tenore dell'articolo 19 capoverso 1<sup>bis</sup> (nuovo) non corrisponde al rapporto esplicativo. Proposta: «Se accompagnati da una persona adulta, i bambini possono circolare su strade adeguate anche prima di aver compiuto otto anni. Il Consiglio federale precisa i tipi di strada e può prevedere un'età minima corrispondente» (App.Ger. BS).
- Il provvedimento proposto consente di ridurre il numero di bambini in bicicletta che sono vittime di incidenti gravi o mortali (upi, VfV).
- Bisogna anche ridurre ulteriormente la velocità all'interno delle località (Mobilità pedonale).
- Oltre al provvedimento proposto, c'è chi chiede la trasformazione dei marciapiedi in piste pedonali e ciclabili (RoadCross), l'anticipazione dell'esame per ciclisti (RoadCross) e l'intensificazione dell'istruzione in materia di circolazione (Mobilità pedonale, RoadCross).

Non sono d'accordo: AI, BE, BS, FR, GL, NE, OW, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, VD, PLR, Verdi, SAB, USS, SGV, AGU, UPSA, ANCV, MpA, ASCV, ASG, ASPI, SPIA, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FMS, Fräschels, FSL, Future Bike, ISV, POLCANT AI, Kibü BS, CAIS, motosuisse, Netzwerk K&V, UNA&FNG, PHCH, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, SAA, SchweizMobil, SEVS, USMCM, SVI, ASA, umverkehR, AST, Velokonf., velosuisse, VfmF, Viniharass, FSFP, CSS, 37 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Otto anni sono troppi (BS, TI, ZH, AGU, FMS, Lega contro il cancro). L'età minima deve essere di 5 (CAIS), 6 (FSFP) o 7 anni (BE, Verdi, POLCANT AI, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, SchweizMobil, umverkehR, Velokonf., Velosuisse, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer,

Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, AST, Wolfisberg, Zimmermann).

- La responsabilità è dei genitori o di chi è responsabile dell'educazione dei bambini (AI, GL, ZH, Verdi, ACS, MpA ASCV, ANCV, ASG, Centre Patronal, Distiswiss, FSL, Future Bike, ISV, Kibü BS, Netzwerk K&V, SAA, SEVS, USMCM, SVI, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, Viniharass, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Gretler, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann)
- Gli incidenti in questa fascia d'età non sono frequenti (GL, OW, Verdi, ACS, MpA, ASPI, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- L'accompagnamento da parte di adulti è un provvedimento inadeguato/impossibile da realizzare (MpA, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- La disposizione contraddice l'articolo 50 ONC (MpA, Kibü BS, Netzwerk K&V).
- Così si riduce il numero dei velocipedi sulla strada, a detrimento della sicurezza della circolazione, in particolare nei percorsi casa-scuola (BE).
- La responsabilità è degli utenti della strada più forti (CAS).
- Questo provvedimento è di difficile attuazione e controllo (VS, Centre Patronal, CSS).
- Il risultato sarebbe un'ulteriore riduzione delle attività fisiche dei bambini (ASPI, PHCH, SchweizMobil). In molti casi verrebbe di fatto introdotto il divieto di andare in bicicletta prima degli 8 anni (BE, CAS).
- Lo sviluppo dei bambini verrebbe ostacolato e le facoltà motorie ritardate; i bambini non potrebbero inoltre acquisire la necessaria sicurezza alla guida della bicicletta. È invece importante garantire la possibilità di fare esercizio sin da piccoli e spesso (ASPI, Future Bike, CDI, Verdi, Kibü BS, Netzwerk K&V, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, SchweizMobil, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- La regolamentazione in vigore è sufficientemente flessibile e tiene conto delle peculiarità e delle esigenze locali, il che è importante in particolare nelle zone rurali (COCRBT, SAB, USC, USS).
- Le eccezioni previste sono insufficienti o non sono adeguate alle diverse situazioni concrete (MpA, Kibü BS, Netzwerk K&V, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Fino a 10 anni i bambini devono poter circolare sui marciapiedi (Velosuisse). I bambini sotto i 7 anni devono circolare sulle strade accompagnati (AST) e quelli di età tra i 7 e i 10 anni devono poter circolare, a scelta, nelle zone pedonali o sulla strada (Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, SchweizMobil, umverkehR, Velokonf., Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Va prevista un'eccezione per le zone con un limite di velocità di 30km/h (Lega contro il cancro, PHCH).
- Provvedimenti più efficaci sono: le strade di quartiere a circolazione limitata e le zone d'incontro (MpA, Kibü BS, Netzwerk K&V), le corsie ciclabili separate (FSFP) o la riduzione della velocità all'interno delle località (CDI, Kibü BS).
- I bambini devono seguire corsi di guida per velocipedi (VfmF) e corsi di teoria (Kalberer).
- La regolamentazione derogatoria non è applicabile in certe strade (POLCANT GE, Pro Velo Emmental).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, IVT ETH ZH, IRM BE, IRM BS, MFK SO, OPTICS, Posta, Pro Velo Svizzera, REKO BE, ASP, ISPA, AOS, 1 privato.

3.3.1.12 Domanda 14: Siete d'accordo con l'aumento dell'età minima per i conducenti di veicoli a trazione animale?  
(Art. 21 cpv. 1 e 2 primo periodo)

	<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>49</b>	<b>16</b>	<b>21</b>
<b>Privati</b>	<b>28</b>	<b>3</b>	<b>6</b>
<b>Totale</b>	<b>104</b>	<b>25</b>	<b>30</b>

Sono d'accordo: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VS, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, USS, USAM, ACS, App.Ger. BS, MpA, asa, ASTAG, auto-schweiz, upi, Car Tourisme Suisse, CAS, Organizzazione mantello, eco swiss, FER, FMH, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, CIET, Ingenbohl, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Posta, Pro Velo Emmental, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SDHM/ASVE, ASMC, SSML, strasse-schweiz, SVA VS, SVI, SVS, ASA, TCS, AST, VfmF, VfV, UTP, FSFP, 28 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Anche in questo caso sono necessarie una conoscenza sufficiente delle norme della circolazione e una certa maturità (PEV, SVI). La disposizione non andrebbe tuttavia applicata nel perimetro delle aziende agricole e sulle vie all'interno del perimetro stesso (PEV).
- Visti gli attuali volumi di traffico, la disposizione è giustificata (GR).
- La logica dell'attuale regolamentazione è del tutto incomprensibile (IGBF).
- In ogni caso andrebbe introdotto un esame di guida (SH).

Non sono d'accordo: AI, NE, TG, PLR, SAB, SGV, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ATVSL, SPIA, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FMS, FSL, ISV, POLCANT AI, SAA, SEVS, Viniharass, 3 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- La disposizione penalizza le aziende agricole che utilizzano i cavalli come animali da traino (AI, POLCANT AI).
- Sarebbe più logico adeguare l'età minima a quella fissata per la guida di veicoli agricoli (14 anni) (NE, TG, ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSL, ISV, SEVS, Viniharass).
- È una disposizione arbitraria; non risultano essere accaduti incidenti gravi (SPIA).
- Così com'è formulata, la disposizione si ripercuoterebbe negativamente sulle zone agricole, sui settori dell'agriturismo e dell'equitazione. La proposta potrebbe essere accolta se applicata alla guida di veicoli a trazione animale destinati al trasporto di persone (SAB, USC e SGV).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, AGU, ASPI, PSL, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, CAIS, motosuisse, OPTICS, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, ASP, SchweizMobil, ISPA, USMCM, AOS, umverkehR, Velokonf., velosuisse, 6 privati.

## Varie

- Sussiste una certa contraddizione con la possibilità di conseguire la licenza per i veicoli della categoria G a 14 anni (TI, VD, COCRBT) e con quella di ottenere un diploma della Federazione svizzera sport equestri per guidare un tiro di cavalli a 12 anni (VD, COCRBT).

3.3.1.13 Domanda 15: Siete d'accordo che il Consiglio federale applichi misure per garantire la qualità degli esami di verifica dell'idoneità alla guida? (Art. 25 cpv. 3 lett. f e g)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Partiti</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>54</b>	<b>13</b>	<b>12</b>
<b>Privati</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>124</b>	<b>13</b>	<b>15</b>

Sono d'accordo: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Verdi, PS, SAB, USS, SGV, USAM, ACS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MpA, asa, auto-schweiz, upi, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, PSL, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SDHM/ASVE, USMCM, ASMC, SSML, SVA VS, SVI, ASA, TCS, umverkehR, AST, VfmF, VfV, UTP, FSFP, CSS, 37 privati.

## Osservazioni, critiche, proposte

- I pareri riguardo all'esame dei requisiti caratteriali sono molto positivi. Proprio in questo ambito è essenziale una disciplina federale unitaria (AR, FR, GR, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- È irrilevante che a svolgere l'esame di verifica dell'idoneità alla guida sia il medico di famiglia o un medico di fiducia. Occorre invece garantire che si tratti di un esame valido e che vi siano sufficienti esperti autorizzati a procedere a tali esami (AR, LU, MFK SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH asa).
- I medici curanti non devono essere autorizzati a svolgere l'esame di verifica dell'idoneità alla guida (REKO BE).
- Normalmente, i medici generalisti e gli internisti dispongono dei requisiti necessari. La condizione per cui chi svolge un esame di verifica dell'idoneità alla guida deve sostenere un esame ed essere titolare di un'autorizzazione appare eccessiva. Per i Cantoni risulterebbe problematico garantire un numero sufficiente di esperti medici (BE). Va mantenuta l'attuale prassi che prevede la visita da parte del medico di famiglia (Verdi, AST).
- È giusto fissare requisiti minimi per le persone preposte all'esame (upi, VfV, MFK SO); tali criteri vanno però definiti con precisione (NE, OW, VD, COCRBT).
- È importante garantire un'elevata qualità degli accertamenti attraverso un medico o un organismo neutrale (FR, JU, SH, FMH, CDPCS). A causa di possibili conflitti d'interessi gli accertamenti non devono essere affidati al medico di famiglia (JU, SH, CDPCS) bensì a un medico specialista (FSFP).
- È essenziale standardizzare e uniformare l'esame nonché definire i requisiti medici minimi (BE, FR, GR, SZ, PEV, MFK SO, RoadCross, Routiers, SAB, TCS).
- Sarebbe preferibile fissare i requisiti minimi della procedura d'esame nell'ordinanza d'esecuzione o in una direttiva affinché, se necessario, possano essere adeguati (upi, ASA, UNA&FNG, VfV).
- Gli uffici della circolazione stradale devono poter stabilire la necessità di un esame con sufficiente sicurezza; a tal fine devono essere adeguatamente formati e informati (upi, VfV).

- Parallelamente vanno rielaborati gli allegati 2 e 3 ONC (AG).
- Non è chiaro se, nella nozione «attitudini fisiche e psichiche» (art. 14 cpv. 2 lett. b, art. 14a cpv. 1 lett. b, art. 25 cpv. 3 lett. a AP LCStr), possono rientrare anche le disfunzionalità cerebrali congenite e le limitazioni delle facoltà cognitive (AR, BE, SZ, TG, UR, ZG, asa). In riferimento alla versione tedesca dell'avamprogetto, alcuni partecipanti alla consultazione (GL, AR, SZ, TG, UR, ZG, asa) chiedono che sia vagliata l'opportunità di mantenere la nozione di «geistige Leistungsfähigkeit».
- Se all'autorità incaricata di svolgere l'esame di verifica è riconosciuta la facoltà di predisporre di propria iniziativa esami più approfonditi, occorre chiarire chi è il committente e chi sostiene i costi nel caso in cui l'interessato non paghi. All'interessato, inoltre, non è garantito il diritto legale di essere sentito (SSML).

Non sono d'accordo: ASTAG, ATVSL, SPIA, Car Tourisme Suisse, FER, FMH, FMS, Fräschels, CIET, Ingenbohl, motosuisse, Posta, SVS.

Osservazioni, critiche, proposte

- La norma si riallaccia all'articolo 14 capoverso 1 lettera d e all'articolo 25 capoverso 3 lettera a e, come tali disposizioni, viene respinta (ASTAG, Car Tourisme Suisse, FMS, CIET, Posta).
- Si tratta di un'ingerenza nella libertà personale (motosuisse).

Nessun parere / non ci riguarda: AI, economiesuisse, ASPI, IVT ETH ZH, POLCANT AI, OPTICS, ASP, SAA, SchweizMobil, ISPA, AOS, strasseschweiz, Velokonf., velosuisse.

3.1.1.14 Domanda 16: Siete d'accordo che il Consiglio federale fissi tassi alcolici dell'alito e del sangue inferiori (0,1 per mille) al limite generale dello 0,5 per mille stabilito dall'Assemblea federale per quelle categorie di persone che hanno particolari responsabilità nella circolazione stradale o che comportano pericoli particolari? (Art. 31 cpv. 2<sup>bis</sup>)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>54</b>	<b>27</b>	<b>9</b>
<b>Privati</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>118</b>	<b>33</b>	<b>12</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, SAB, USS, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, upi, SPIA, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, PSL, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, GastroSuisse, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, sev, ISPA, ASMC, SSML, SVA VS, SVI, SVS, ASA, umverkehr, AST, VfmF, VfV, UTP, CSS, FSFP, 35 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Questo provvedimento deve avere priorità assoluta (Organizzazione mantello).
- Le conseguenze degli incidenti causati da questi gruppi di persone per via dell'alcol sono considerevoli (FMH).
- In questo modo si migliora la sicurezza stradale e si semplificano legge e prassi (PEV).
- Occorre prevedere sanzioni di carattere amministrativo e penale (AG) in particolare per i titolari di licenze di condurre in prova (BE, GR, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).

- Eventuali infrazioni non vanno punite con sanzioni amministrative bensì con una multa (TI).
- Questo provvedimento sarà davvero utile soltanto se si procederà a controlli sufficienti (upi, VfV).
- L'alcol è al quarto posto nella classifica delle cause più frequenti di incidenti stradali, ma rispetto alle altre cause comporta un rischio più che doppio di non uscirne illesi (PS).
- Si è d'accordo solo se viene escluso che si possa raggiungere un tasso dello 0,1 per mille in modi diversi dal consumo d'alcol, altrimenti l'aumento deve essere dello 0,2 per mille (Centre Patronal).
- Tendenzialmente la proposta è accolta, salvo per alcuni gruppi di persone (COCRBT, JU, SVA VS).
- Occorre fissare il limite di alcolemia in modo tale che gli strumenti di misurazione forniscano una prova sicura. Gli strumenti attuali sono tenuti a fornire dati precisi solo per la fascia che va da 0,20 a 1,00 per mille (< 0,1 per mille) (IRM BE, IRM BS, IRM SG, SSML).
- Nella prassi occorre garantire che gli organi addetti ai controlli dispongano dei mezzi necessari per effettuare i test (CCPCS).
- Questa disposizione non deve comportare una riduzione generalizzata del valore limite (GastroSuisse).
- Occorre definire in modo chiaro ed esaustivo la cerchia delle persone a cui si applica il provvedimento (OW).
- La regolamentazione proposta andrebbe applicata a tutti i conducenti di veicoli a motore (IGBF, Kälin-Treina) o ai conducenti di veicoli a motore pericolosi (> 2,2 t, compresi gli autoveicoli e i veicoli che, a causa della struttura della parte anteriore, risultano particolarmente pericolosi) (Mobilità pedonale, VfmF).
- Dovrebbe valere anche per gli anziani (Kalberer).
- Non si deve applicare agli autisti fuori servizio (CAIS).
- L'applicazione di un nuovo limite alcolemico non è sostenibile; va fissato nella prassi d'intesa con gli organi d'esecuzione (UNA&FNG, ASA).

Non sono d'accordo: LU, VS, VD, PLR, USAM, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMS, Fräschels, FSL, CIET, Ingenbohl, ISV, LITRA, motosuisse, Posta, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass, 1 privato.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Per i gruppi di persone in questione si potrebbe accettare un tasso alcolemico pari allo 0,2 per mille (ACS). Un'altra proposta è di applicare questo tasso ai conducenti professionali di cui all'articolo 31 capoverso 2<sup>bis</sup> lettere a, b e c (TCS).
- Considerato il problema dell'alcol residuo, la tolleranza zero è respinta (ASTAG, Car Tourisme Suisse, motosuisse).
- Il provvedimento non va applicato a tutti i gruppi di persone (LU, auto-schweiz, SAA, SDHM/ASVE).
- Non contribuisce a migliorare in misura sostanziale la sicurezza stradale. Gli strumenti di misurazione non sono sufficientemente precisi, per cui verrebbero richieste numerose verifiche mediante prelievi di sangue, con un conseguente aumento sproporzionato dei costi (TCS).
- Invece che sulla repressione bisognerebbe puntare su formazione e informazione (ASCV, ANCV, ASG, Distiswiss, FSL, ISV, SEVS, Viniharass).
- Il mantenimento e l'applicazione degli attuali limiti dovrebbero consentire di ridurre gli incidenti causati dall'alcol (VS).
- Non va fatta alcuna distinzione fra i gruppi di persone (VD, FMS, LITRA, Routiers).
- Nell'avamprogetto non figurano le misure amministrative e penali da associare a questa misura (LU, Routiers).
- Un datore di lavoro può introdurre di propria iniziativa la tolleranza zero nella sua azienda (USAM).

Nessun parere / non ci riguarda: SGV, economiesuisse, ASPI, IVT ETH ZH, OPTICS, ASP, SchweizMobil, USMCM, AOS, Velokonf., velosuisse, 1 privato.

3.1.1.14.1 Domanda 16.1: Per le persone che operano nel trasporto concessionario o internazionale di persone su strada?

	Si	No	Nessun parere / non ci riguarda
<b>Cantoni</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>59</b>	<b>19</b>	<b>11</b>
<b>Privati</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>126</b>	<b>22</b>	<b>13</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, SAB, USS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MpA, asa, auto-schweiz, upi, SPIA, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, PSL, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, GastroSuisse, CDI, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, sev, ISPA, ASMC, SSML, SVA VS, SVI, SVS, ASA, TCS, umverkehR, AST, VfmF, VfV, UTP, CSS, 36 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Le conseguenze degli incidenti causati da questi gruppi di persone sono considerevoli. I pericoli e le responsabilità sono di notevole portata (AR, PS, FMH, CDI).
- Il rispetto dell'attuale regolamentazione (6 ore) è difficile se non impossibile da controllare (AR, Routiers).
- Alcuni interpellati sono d'accordo se il valore limite è fissato allo 0,2 per mille (SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz).
- In caso di valori inferiori allo 0,5 per mille andrebbero comminate multe disciplinari (Routiers).

Non sono d'accordo: PLR, USAM, ACS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMS, FSL, CIET, Ingenbohl, ISV, Posta, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, Viniharass, 1 privato.

Osservazioni, critiche, proposte

- Già oggi i datori di lavoro assumono grosse responsabilità nell'ambito della sicurezza del lavoro. Non sono necessarie ulteriori disposizioni per i conducenti professionali (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, Posta).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, SGV, ASPI, IVT ETH ZH, motosuisse, OPTICS, ASP, SchweizMobil, USMCM, AOS, strasseschweiz, Velokonf., velosuisse.

3.3.1.14.2 Domanda 16.2: Per le persone che trasportano, a titolo professionale, persone o merci (con auto-carri)?

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>57</b>	<b>21</b>	<b>11</b>
<b>Privati</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>124</b>	<b>24</b>	<b>14</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, SAB, USS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MpA, asa, auto-schweiz, upi, SPIA, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, PSL, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, GastroSuisse, CDI, IGBF, IRM BE, IRM BS, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, sev, ISPA, ASMC, SSML, SVA VS, SVI, SVS, ASA, TCS, umverkehR, AST, VfmF, VfV, UTP, CSS, 36 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Alcuni partecipanti sono d'accordo se il valore limite è fissato allo 0,2 per mille (SAA, SDHM/ASVE, strasse-schweiz).
- Le responsabilità e i pericoli sono di notevole portata (CDI, sev).
- Le conseguenze degli incidenti causati da questi gruppi di persone sono considerevoli (FMH).
- La disposizione va applicata solo a chi esercita il trasporto a titolo professionale di persone e di merci pericolose (JU, Routiers).

Non sono d'accordo: PLR, USAM, ACS, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMS, FSL, CIET, Ingenbohl, IRM SG, ISV, Posta, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, Viniharass, 1 privato.

Osservazioni, critiche, proposte

- Già oggi i datori di lavoro assumono grosse responsabilità nell'ambito della sicurezza del lavoro. Non sono necessarie ulteriori disposizioni per i conducenti professionali (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, Posta).

Nessun parere / non ci riguarda: SGV, economiesuisse, ASPI, IVT ETH ZH, motosuisse, OPTICS, ASP, SchweizMobil, USMCM, AOS, strasseschweiz, Velokonf., velosuisse

3.3.1.14.3 Domanda 16.3: Per conducenti di autofurgoni?

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>1</b>
<b>Partiti</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>11</b>
<b>Privati</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>86</b>	<b>61</b>	<b>14</b>

Sono d'accordo: AG, BL, BS, FR, GE, GR, UR, VD, PEV, Verdi, SAB, USS, AGU, MpA, SPIA, CAS, Organizzazione mantello, eco swiss, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO TG, RFBS, RoadCross, sev, ASMC, SSML, SVI, SVS, ASA, umverkehR, AST, VfmF, UTP, CSS, 36 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- La TTPCP incentiva indirettamente il trasporto professionale con autofurgoni piuttosto che con autocarri, ragione per cui le due categorie vanno trattate allo stesso modo (Mobilità pedonale, sev).

Non sono d'accordo: AI, AR, BE, GL, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, ZG, ZH, PLR, PS, USAM, ACS, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, asa, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, upi, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FSL, GastroSuisse, CIET, Ingenbohl, ISV, POLCANT AI, CAIS, CDPCS, MFK SO, Posta, REKO BE, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, strasse-schweiz, SVA VS, TCS, VfV, Viniharass, 1 privato.

Osservazioni, critiche, proposte

- Non si vedono ragioni oggettive che giustifichino una distinzione rispetto ai conducenti di automobili (BS, SG, SH, FMH, GastroSuisse, TCS) se ad essere guidati sono veicoli della categoria B o della classe NI fino a un peso complessivo di 3,5 tonnellate (art. 11 cpv. 3 lett. 3 OETV (AI, AR, TG, POLCANT AI). Spesso sono utilizzati per scopi privati (ZH, POLCANT GE).
- La distinzione tra uso professionale e non professionale di un veicolo è impossibile nell'ambito dell'esecuzione pratica (OW, SZ, ZH); l'esecuzione ne risulterebbe ostacolata (PS).
- Non serve a molto chiarire a che titolo il conducente di un autofurgone effettua un trasporto (upi, CDPCS, VfV, CSS).
- I conducenti di autofurgoni non vanno equiparati ad altre categorie professionali (CAIS, POLCANT GE).
- Gli autofurgoni vengono impiegati nel turismo (Centre Patronal, COCRBT).
- Non va fatta alcuna distinzione rispetto ai conducenti di autoveicoli leggeri muniti di superficie di carico («Kombi»). La disposizione penalizzerebbe soprattutto imprese molto piccole (BE).
- Poiché dall'entrata in vigore della TTPCP molti trasporti professionali sono effettuati con autofurgoni, è chiara la necessità di una regolamentazione (BE, BS). Si propone di allacciare questo provvedimento alle disposizioni dell'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali. In questo modo il provvedimento si estenderebbe ai trasporti «professionali» che esulano dall'ordinanza per gli autisti (BE).
- La norma conduce indirettamente all'introduzione della tolleranza zero generalizzata (Centre Patronal, GastroSuisse).

Nessun parere / non ci riguarda: SGV, economiesuisse, ASPI, IVT ETH ZH, motosuisse, OPTICS, ASP, SchweizMobil, ISPA, USMCM, AOS, Velokonf., velosuisse.

3.3.1.14.4 Domanda 16.4: Per i maestri conducenti?

	Si	No	Nessun parere / non ci riguarda
<b>Cantoni</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>55</b>	<b>23</b>	<b>10</b>
<b>Privati</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>122</b>	<b>26</b>	<b>14</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, USS, SAB, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, upi, SPIA, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, PSL, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, GastroSuisse, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, ISPA, ASMC, SSML, SVA VS, SVI, SVS, ASA, TCS, umverkehrR, AST, VfmF, VfV, UTP, FSFP, CSS, 36 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Il provvedimento è giudicato opportuno alla luce della funzione che svolge il maestro conducente quale figura di riferimento, della responsabilità che questi assume, del rapporto di fiducia che si instaura con l'allievo (PSL, PS, Mobilità pedonale, Routiers, SVI) e del fatto che l'allievo non è ancora idoneo alla guida.
- Dovrebbe essere una questione d'onore (Kappeler O.).
- La disposizione deve valere solo se la funzione di maestro conducente è esercitata a titolo professionale (Routiers).
- La proposta è accolta se il valore limite non è inferiore allo 0,2 per mille (TCS).

Non sono d'accordo: PLR, USAM, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, FSL, CIET, Ingenbohl, ISV, motosuisse, Posta, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, Viniharass, 1 privato.

Osservazioni, critiche, proposte

- Anche la disposizione in vigore consente ai maestri conducenti di svolgere correttamente il loro lavoro (Centre Patronal).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, SGV, ASPI, IVT ETH ZH, OPTICS, ASP, SchweizMobil, USMCM, AOS, strasseschweiz, Velokonf., velosuisse.

3.3.1.14.5 Domanda 16.5: Per le persone che accompagnano allievi conducenti durante corse di scuola guida?

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>52</b>	<b>27</b>	<b>9</b>
<b>Privati</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>118</b>	<b>32</b>	<b>11</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, SAB, USS, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, upi, SPIA, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, GastroSuisse, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, ISPA, ASMC, SSML, SVA VS, SVI, SVS, ASA, umverkehR, AST, VfmF, VfV, UTP, FSFP, CSS, 36 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Il provvedimento è opportuno visto che la persona in questione funge da figura di riferimento, è tenuto alla prudenza e assume una responsabilità più elevata (PS, FMH, Mobilità pedonale, VfmF, Kappeler O.).

Non sono d'accordo: JU, VS, PLR, USAM, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FSL, CIET, Ingenbohl, ISV, motosuisse, Posta, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass, 1 privato.

Osservazioni, critiche, proposte

- A differenza dei maestri conducenti, queste persone non possono intervenire attivamente e rapidamente nella situazione (PSL).

Nessun parere / non ci riguarda: SGV, economiesuisse, ASPI, IVT ETH ZH, OPTICS, ASP, SchweizMobil, USMCM, AOS, Velokonf., velosuisse.

3.3.1.14.6 Domanda 16.6: Per i titolari di licenze per allievi conducenti?

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>54</b>	<b>27</b>	<b>9</b>
<b>Privati</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Totale</b>	<b>122</b>	<b>30</b>	<b>11</b>
---------------	------------	-----------	-----------

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, SAB, USS, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, upi, SPIA, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, GastroSuisse, CDI, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, ISPA, ASMC, SSML, SVA VS, SVI, SVS, ASA, umverkehR, AST, VfmF, VfV, UTP, FSFP, CSS, 37 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Sono soprattutto i giovani conducenti, dai 18 ai 25 anni, i più esposti al pericolo di restare vittime di incidenti stradali mortali (Verdi, AST, Routiers).
- L'effetto educativo è importante (FMH).

Non sono d'accordo: VS, PLR, USAM, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, PSL, FSL, CIET, Ingenbohl, ISV, motosuisse, Posta, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass, FSFP

Osservazioni, critiche, proposte

- Per le violazioni delle norme della circolazione durante il periodo di prova sono già previste pene sufficientemente pesanti (SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz, TCS).
- L'assenza di esperienza nel consumo di alcol non andrebbe correlata agli anni di esperienza alla guida di un veicolo (FSFP).
- I nuovi conducenti hanno sì meno esperienza e potrebbero pertanto essere assoggettati a disposizioni legali più severe, ma dovrebbero anche potersi abituare a guidare sotto l'effetto di un bicchiere di alcol (UPSA, Centre Patronal).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, SGV, ASPI, IVT ETH ZH, OPTICS, ASP, SchweizMobil, USMCM, AOS, Velokonf., velosuisse.

3.3.1.14.7 Domanda 16.7: Per i titolari di licenze in prova?

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>22</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>48</b>	<b>31</b>	<b>9</b>
<b>Privati</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>113</b>	<b>37</b>	<b>11</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, SAB, USS, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, upi, CAS, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, CDI, IGBF, IRM BE, IRM BS, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental,

Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, RFBS, RoadCross, Routiers, ISPA, ASMC, SSML, SVA VS, SVI, SVS, ASA, umverkehR, AST, VfmF, VfV, UTP, CSS, 37 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Studi riguardanti l'epidemiologia analitica degli incidenti dimostrano che la soglia di pericolo per i giovani conducenti si attesta allo 0,2 e non allo 0,5 per mille (upi, VfV).
- Le statistiche dimostrano che sono necessarie misure nei confronti dei giovani conducenti (Routiers).
- L'effetto educativo è importante (FMH).

Non sono d'accordo: GL, JU, NE, VS, PLR, USAM, ACS, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMS, PSL, FSL, GastroSuisse, CIET, Ingenbohl, ISV, CAIS, motosuisse, Posta, REKO TG, SAA, SEVS, strasseschweiz, TCS, Viniharass, FSFP.

Osservazioni, critiche, proposte

- Durante il periodo di prova devono valere le stesse condizioni applicate in seguito (SPIA, COCRBT, GastroSuisse).
- La licenza di condurre in prova è già di per sé una restrizione sufficiente (VD, COCRBT, GastroSuisse, strasseschweiz, TCS).
- Innanzitutto, si dovrebbero attendere i risultati del sistema di formazione in due fasi (strasseschweiz, TCS).
- Il limite dello 0,5 per mille è proporzionato e sufficiente (GL).
- Per questo gruppo di persone il limite dovrebbe essere dello 0,00 per mille (VS).
- Proprio i giovani conducenti devono imparare a consumare alcol in modo responsabile (UPSA).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, SGV, ASPI, IVT ETH ZH, OPTICS, ASP, SchweizMobil, USMCM, AOS, Velokonf., velosuisse.

3.3.1.15 Domanda 17: Siete d'accordo con l'obbligo di circolare con i fari accesi nelle ore diurne?  
(Art. 41 cpv. 1)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>39</b>	<b>33</b>	<b>18</b>
<b>Privati</b>	<b>5</b>	<b>33</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>76</b>	<b>69</b>	<b>19</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, PLR, Verdi, PS, SAB, USS, SGV, AGU, App.Ger. BS, asa, ATVSL, upi, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, FSVA, CDI, IGBF, IRM SG, CCPCS, CDPCS, MFK SO, UNA&FNG, OPTICS, PHCH, Posta, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, ASMC, SSML, AOS, SVA VS, SVI, SVS, ASA, AST, VfV, UTP, FSFP, CSS, 5 privati.

### Osservazioni, critiche, proposte

- Nell'Unione europea i veicoli nuovi delle categorie M1 e N1 dovranno essere muniti di fari diurni a partire dal 7 febbraio 2011; quelli delle altre categorie a partire dal 7 agosto 2012 (NE, SZ, TG, UR, VD, ZH, asa, upi, COCRBT, MFK SO, UNA&FNG, ASA, VfV).
- Ci si può attendere una riduzione degli incidenti (per collisione) (PS, upi, VfV, CAS, IGBF).
- È più facile distinguere i veicoli in corsa dai veicoli fermi (Verdi).
- L'introduzione di quest'obbligo nella LCStr implica che dovrà essere rispettato anche dai conducenti provenienti dall'estero (IGBF).
- Il maggior consumo di carburante è trascurabile (IGBF, CSS).
- Non è comprovato che il fatto di tenere i fari accesi riduca la visibilità dei veicoli a due ruote (CSS).
- I veicoli (motocicli inclusi) di nuova produzione devono essere sistematicamente dotati di fari diurni a basso consumo energetico (ZG).
- Dal 2006 il numero dei veicoli che circolano con i fari accesi è rimasto fermo a un livello insoddisfacentemente basso. Le prescrizioni tecniche riguardanti i veicoli dovrebbero essere armonizzate con quelle dell'UE (upi, VfV).
- L'obbligo dovrebbe essere introdotto nel 2011 (eco swiss).
- Invece che imporre un obbligo, si dovrebbero fare campagne di sensibilizzazione (TCS).
- L'introduzione dell'obbligo andrebbe associata a un periodo transitorio (PEV).
- Si devono prevedere deroghe per i veicoli a motore considerati «veicoli storici» – se sussistono valide ragioni tecniche (codice 180) – (FSVA) e per i veicoli utilizzati dai servizi di pronto intervento (LU).
- Vi è il pericolo che ciclisti e pedoni siano ancora meno visibili (BE, Verdi).
- L'introduzione di norme speciali nella LCStr non deve tradursi in ostacoli al commercio (UNA&FNG, ASA).
- Le violazioni vanno punite nel modo più semplice possibile, ovvero con multe disciplinari (SZ).
- La OMD va debitamente integrata (SZ).
- Le biciclette concepite per l'uso quotidiano (dunque non le biciclette da corsa o i rampichini) dovrebbero essere messe in commercio solo con dispositivi di illuminazione fissi (BE).
- Ne deriva un maggior consumo di energia (PEV, Verdi, CAS, eco swiss). I fari diurni a tecnologia LED consentono di ridurre il consumo supplementare di benzina (Verdi, AST).
- I fari potrebbero diminuire la visibilità degli indicatori di direzione (CAS).
- Non sono chiare le ripercussioni sulla sicurezza stradale dei motoveicoli (COCRBT).

Non sono d'accordo: OW, USAM, ACS, UPSA, MpA, ASTAG, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, PSL, Mobilità pedonale, Future Bike, IGM, CIET, Ingenbohl, IVT ETH ZH, POLCANT AI, motosuisse, Netzwerk K&V, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, Routiers, SAA, SchweizMobil, SDHM/ASVE, strasseschweiz, TCS, umverkehR, Velokonf., VfmF, 33 privati.

### Osservazioni, critiche, proposte

- Il provvedimento è ancora controverso (auto-schweiz), tanto che in Austria è stato nuovamente revocato (UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, SDHM/ASVE, SAA, SchweizMobil, strasseschweiz, Velokonf.).
- Il fatto che sia stato introdotto nei Paesi nordici è irrilevante visto che le condizioni locali non sono le stesse (PSL, Fawer).
- Gli altri utenti della strada quali pedoni, ciclisti e motociclisti diventano meno visibili (MpA, Centre Patronal, Mobilità pedonale, Future Bike, IGM, motosuisse, Netzwerk K&V, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, SchweizMobil, USAM, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Büttler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, umverkehR, Wolfsberg, Zimmermann).
- Il consumo di carburante è superiore (UPSA, Future Bike, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Büttler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, umverkehR, Wolfsberg, Zimmermann).

- Non sono chiare le ripercussioni sulla sicurezza stradale dei veicoli a due ruote (ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, CIET, strasseschweiz).
- La misura comporta un'ingerenza nella libertà personale (Brauchli).
- Sarebbe necessario disporre dei risultati di altri studi (Centre Patronal, CIET, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, SDHM/ASVE, SAA, USAM, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, umverkehR, Wolfisberg, Zimmermann).
- L'uso dei fari diurni potrebbe abbagliare o ridurre notevolmente la visibilità degli altri utenti della strada. La diversa intensità luminosa dei singoli veicoli è un elemento di disturbo (Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, Velokonf., Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Erni, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, umverkehR, Wolfisberg, Zimmermann).
- Le raccomandazioni attuali sono sufficienti e sono applicate in modo relativamente soddisfacente (OW, auto-schweiz, SPIA, strasseschweiz).
- Sarebbe necessario prevedere un periodo transitorio (ASTAG, Car Tourisme Suisse).
- Sarebbe meglio attendere fin quando il provvedimento sarà entrato in vigore in Europa (SPIA).
- La misura è opportuna nelle autostrade e semiautostrade (POLCANT AI).
- Non si tiene conto della prassi prevista per i veicoli (p. es. oldtimer) che non ne sono muniti (ACS, FMS).
- I veicoli nuovi devono essere muniti di fari diurni automatici e a basso consumo energetico; l'uso di questi fari deve essere obbligatorio (ACS, FMS, Routiers).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, ANCV, ASCV, ASG, ASPI, Distiswiss, FSL, IRM BE, IRM BS, ISV, Kibü BS, CAIS, Nez rouge, ASP, SEVS, ISPA, USMCM, velosuisse, Viniharass.

3.3.1.16 Domanda 18: Siete d'accordo che venga introdotto il test dell'alito quale mezzo probatorio? (Art. 55 cpv. 6 e 7 lett. d)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>37</b>	<b>43</b>	<b>9</b>
<b>Privati</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>89</b>	<b>61</b>	<b>12</b>

Sono d'accordo: BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, SO, UR, VD, VS, ZG, PS, SAB, USS, MpA, asa, upi, SPIA, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, Kibü BS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, RFBS, ISPA, USMCM, ASMC, SVI, SVS, ASA, umverkehR, VfmF, VfV, UTP, FSFP, CSS, 35 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Questo sistema è già stato introdotto con successo in diversi Paesi (BE, GR, UR, ZG, asa, MFK SO).
- I controlli diventerebbero più efficaci (VD, VS, upi, VfV, ASMC).
- Ne risulterebbe un guadagno di tempo (VS).
- La procedura sarebbe semplificata (VD).

- Vi sarebbe un miglioramento dal punto di vista metodologico e i risultati potrebbero essere utilizzati sul piano legale (FMH).
- Gli strumenti di misurazione devono essere affidabili (SAB, ASA, UNA&FNG) e in numero sufficiente (SAB).
- Gli aspetti di carattere tecnico non sono motivo di ostacolo (ASMC).
- I test dell'alito devono poter essere effettuati con strumenti trasportabili nei veicoli utilizzati dalle pattuglie e dunque idonei ad essere utilizzati sul campo (UR).
- Occorre garantire che, in un secondo momento, non sia possibile contestare i risultati delle misurazioni (BE, GR, UR, ZG, asa, MFK SO).
- Se il risultato del test dell'alito è inferiore al valore limite stabilito per legge, la polizia può ordinare il prelievo del sangue (PEV).
- Le persone controllate devono poter esigere un prelievo del sangue (ZG).
- Le preoccupazioni della SSML vanno vagliate e prese in debita considerazione (PS, AVV, UNA&FNG).
- Se, a posteriori, il risultato del test è contestato, possono porsi problemi di prova (VD).
- Il prelievo del sangue va previsto in casi controversi o quando il risultato del test dell'alito è vicino a un valore limite (BS).

Non sono d'accordo: AG, AI, AR, BL, JU, OW, NW, SG, SH, SZ, TG, TI, ZH, PEV, PLR, Verdi, USAM, ACS, CCCS, AGU, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, PSL, FSL, CIET, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, ISV, POLCANT AI, CCPCS, CAIS, CDPCS, motosuisse, Posta, REKO BE, REKO TG, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, SSML, strasseschweiz, SVA VS, TCS, Viniharass, 1 privato.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Ci sono troppe incertezze (ACS, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, motosuisse, Posta, RoadCross, SAA, SDHM/ASVE, Routiers, strasseschweiz). Non vi è la possibilità di risalire alla quantità di alcol consumato e all'ora in cui è stato assunto (SZ, ACS, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, Posta, SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz).
- Nel caso in cui il risultato del test venga contestato nel corso del procedimento legale, diventa molto più difficile se non impossibile fornire le prove (AR, BL, NW, SG, Verdi, AGU, CT CCPCS/SCPCS, CAIS, SSML, IRM BS, IRM ZH).
- Le argomentazioni scientifiche possono causare non poche difficoltà giuridiche nel caso di un procedimento legale davanti a un tribunale (SH).
- Allo stato attuale dello sviluppo tecnico, solo l'analisi del sangue può comprovare in modo certo lo stato di ebbrietà del conducente (USAM).
- Non sono soddisfatti gli standard di una procedura probatoria propria a uno Stato di diritto (ZH, IRM ZH, CCCS, ACPGS).
- In caso di contestazione le misurazioni possono essere messe in dubbio (App.Ger. BS).
- Non vi sarebbe una verifica sistematica dei risultati del test dell'alito (AI, BL, SG, SZ, Verdi, CCCS POLCANT AI, CAIS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, TCS, ACPGS).
- Non vi è la possibilità di procedere a una verifica successiva nel caso emergano dubbi sullo stato tecnico dello strumento di misurazione dell'alcol nell'alito (AI, BL, Verdi, POLCANT AI, CAIS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Non vi è la possibilità di verificare, mediante un test del DNA, l'identità della persona controllata (AI, BL, NW, SG, ZH, Verdi, CCCS, POLCANT AI, CAIS, CT CCPCS/SCPCS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, ACPGS).
- Non vi è la possibilità di verificare se, oltre all'alcol, sono state assunte altre sostanze quali droghe e farmaci in grado di influire sul sistema nervoso centrale (AI, AG, BL, NW, SG, ZH, CCCS, POLCANT AI, CT CCPCS/SCPCS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, ACPGS).
- Non vi è la possibilità di verificare, mediante un'analisi chimica dei prodotti secondari della fermentazione alcolica, le affermazioni avanzate nel corso del procedimento secondo cui vi sarebbe stato un ulteriore consumo di alcol dopo il momento della guida (AI, AG, BL, NW, SG, TG, ZH, CCCS, POLCANT AI, CT CCPCS/SCPCS, CAIS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, ACPGS).
- Non vi è la possibilità di verificare le abitudini del conducente riguardo al consumo d'alcol (BL, NW, SG, CT CCPCS/SCPCS, CAIS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM ZH).

- In sede di accertamento dell'idoneità alla guida, non è possibile risalire a indizi riguardanti un cambiamento delle abitudini del conducente in termini di consumo d'alcol (BL, SG, Verdi, CAIS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM ZH).
- Non vi è la possibilità di dimostrare, mediante la prova della presenza nel sangue di metaboliti, che sebbene non si rilevi alcol nell'alito vi è stato consumo d'alcol alcune ore prima (AI, BL, SG, Verdi, POLCANT AI, CAIS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Vi è un rischio di errore a causa dell'uso di spray contenenti alcol (AI, AG, BL, NW, SG, POLCANT AI, CT CCPCS/SCPCS, CAIS, SSML, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- La responsabilità della correttezza dei risultati e la verifica del funzionamento degli apparecchi di misurazione spettano alla polizia e non più ai laboratori (AI, BL, SG, Verdi, POLCANT AI, CT CCPCS/SCPCS, CAIS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- Non è facile stabilire una relazione numerica fra la concentrazione di alcol nel sangue e quella nell'alito (AI, BL, SG, POLCANT AI, CAIS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH).
- A partire da un livello di alcol dello 0,8 per mille la facoltà di giudizio del conducente è notevolmente limitata, tanto da impedirgli di stimare le conseguenze di un'eventuale rinuncia all'analisi del sangue (CCCS, ACPGS).
- Non vi è un effettivo guadagno di tempo rispetto all'analisi del sangue (AI, AG, AR, BL, SG, SZ, Verdi, CCCS, POLCANT AI, CT CCPCS/SCPCS, CAIS, SSML, IRM BE, IRM BS, IRM SG, IRM ZH, RoadCross, ACPGS).
- I controlli non risulterebbero più efficaci (NW, CAIS).
- In presenza di un valore uguale o superiore allo 0,8 per mille l'analisi del sangue è indispensabile (PSL).
- I conducenti di veicoli devono poter esigere l'analisi del sangue (TCS).
- Il test dell'alito può essere utilizzato soltanto come mezzo di prova supplementare (CDPCS).
- Ne risulterebbe un incremento degli oneri nell'ambito dei procedimenti penali e amministrativi (OW).
- Gli strumenti non sono facili e veloci da maneggiare; in più sono troppo voluminosi per essere trasportati nei veicoli di pattuglia della polizia (SZ, CCCS, ACPGS).
- L'acquisto di nuovi apparecchi richiede investimenti cospicui (JU, SZ, CDPCS).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, SGV, ASPI, IVT ETH ZH, OPTICS, ASP, SchweizMobil, AOS, AST, Velokonf., velosuisse, 1 privato.

3.3.1.17 Domanda 19: Siete d'accordo che al Consiglio federale sia data la competenza di introdurre l'obbligo di portare il casco per ciclisti? (Art. 57 cpv. 5 lett. b)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>31</b>	<b>47</b>	<b>12</b>
<b>Privati</b>	<b>4</b>	<b>36</b>	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>54</b>	<b>99</b>	<b>14</b>

Sono d'accordo: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, SG, SH, SZ, TG, UR, VD, PEV, PLR, USAM, ACS, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, upi, Car Tourisme Suisse, Organizzazione mantello, FER, FMS, Fräschels, FRE, CDS, IGBF, CIET, IRM SG, CCPCS, CAIS, CDPCS, Nez rouge, UNA&FNG, POLCANT GE, REKO TG, RFBS, SDHM/ASVE, ASMC, SSML, Suva, SVI, ASA, VfV, FSFP, 4 privati.

### Osservazioni, critiche, proposte

- L'obbligatorietà della misura appare sproporzionata in molti campi d'applicazione. Si renderebbero necessarie molte eccezioni, il che complicherebbe l'esecuzione (AG).
- Il traffico ciclistico potrebbe subire un calo (auto-schweiz) con una conseguente riduzione anche della sicurezza per i ciclisti (BE, SPIA, FMH). Occorre chiarire previamente questo punto con gli uffici specializzati (BE) e si ritengono necessari sistemi d'incentivi atti a contrastare il fenomeno (SPIA).
- La promozione della responsabilità individuale, la sensibilizzazione e gli incentivi finanziari per chi indossa il casco su base volontaria sono elementi importanti (AG, BE, upi, VfV).
- Non va introdotto un obbligo generalizzato (upi, Suva, VfV). Potrebbe avere un effetto controproducente, rappresenta una limitazione della responsabilità individuale e richiederebbe un onere sproporzionato per i controlli e le eventuali sanzioni (Suva).
- L'obbligo deve valere per tutti (RFBS).
- È necessario disciplinare con precisione il campo d'applicazione (quali veicoli a due ruote) e il tipo di caschi di protezione (upi, VfV).
- L'utilità di questa misura ne compensa l'ingerenza nella libertà individuale (SH, USAM).
- Deve inoltre essere promossa la sicurezza dei ciclisti, per esempio con percorsi ciclabili nelle grandi città, zone con limite di velocità di 30 km/h, percorsi ciclabili separati lungo le grandi strade e incroci sicuri (PEV).
- È necessario un certo tempo perché il provvedimento possa essere accettato dai cittadini (CDS). Il grado di accettazione tra i ciclisti sarà tendenzialmente basso (TG).
- Una persona responsabile non userà meno la bicicletta per via di questa misura. Essa permette infatti non soltanto di evitare alle persone un grande dolore causato da danni fisici irrimediabili, ma anche enormi danni materiali (SVI).
- L'applicazione viene messa in discussione dal fatto che non vi è obbligo di licenza per i ciclisti (FSFP).

Non sono d'accordo: AI, GL, JU, NE, OW, SO, TI, VS, ZG, ZH, PS, Verdi, SAB, USS, SGV, AGU, UPSA, ANCV, App.Ger. BS, MpA, ASCV, ASG, ASPI, SPIA, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, eco swiss, FMH, PSL, FSL, Mobilità pedonale, Future Bike, Ingenbohl, ISV, POLCANT AI, Kibü BS, motosuisse, Netzwerk K&V, PHCH, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, RoadCross, Routiers, SAA, SchweizMobil, SEVS, USMCM, SVA VS, SVS, TCS, umverkehR, AST, Velokonf., velosuisse, VfmF, Viniharass, CSS, 36 privati.

### Osservazioni, critiche, proposte

- Si è d'accordo se il provvedimento è limitato ai bambini (UPSA, RoadCross).
- Le ripercussioni non sono chiare (MpA, Netzwerk K&V).
- Provoca un calo del traffico ciclistico (LU, CAS, Routiers, USMCM). Conseguenze:
  - o effetti negativi sulla sicurezza dei ciclisti (Verdi, PS, App.Ger. BS, Future Bike, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, SchweizMobil, umverkehR, AST, Velokonf., Velosuisse, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann);
  - o ripercussioni sul sistema sanitario (Verdi, ASPI, Mobilità pedonale, Dudler, SAB, SchweizMobil, SBS, AST, VfmF);
  - o ripercussioni sull'ambiente (Verdi, Kappeler O.).
- Il fatto di non indossare il casco in bicicletta non è tra le cause principali di infortuni (PS, ASPI, USMCM).
- Il numero di lesioni alla testa in seguito a cadute dalla bicicletta è sopravvalutato (CAS, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- L'efficacia del casco è inferiore a quanto si affermi (Mobilità pedonale, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, Velosuisse, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fri-

cker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).

- Questo provvedimento aumenta e complica il lavoro della polizia ed è di difficile attuazione (VS, Verdi, CAS, Mobilità pedonale, POLCANT AI, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, AST, Velosuisse, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Non è attuabile né praticabile nella vita di tutti i giorni, per esempio in caso di noleggio, cicloturismo, se il casco viene dimenticato, danneggiato o non indossato correttamente e per i percorsi molto brevi; inoltre il casco è troppo costoso (OW, Verdi, PSL, Mobilità pedonale, POLCANT AI, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, USMCM, umverkehR, AST, Velosuisse, VfmF, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Gretler, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Kappeler O., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Non è realizzabile (CSS).
- Questa misura non rientra nelle competenze del Consiglio federale (USMCM, Velosuisse); eventualmente deve essere oggetto di una procedura legislativa con possibilità di referendum (Future Bike).
- Chi indossa il casco ha una guida più pericolosa (Future Bike, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- L'obbligatorietà potrebbe avere, proprio tra bambini e giovani, un effetto controproducente di rifiuto (PS).
- Il fatto di non indossare il casco non rappresenta un fattore di rischio per gli altri utenti della strada (Verdi, Mobilità pedonale, Future Bike, AST, VfmF).
- La prassi del casco è già sufficientemente diffusa su base volontaria (ZH, SAB, SBS, CSS).
- Può condurre a una maggiore responsabilità (regresso da parte delle assicurazioni) (VS, PS, ASPI, COCRBT, umverkehR, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Rappresenta una forma di interdizione ovvero un'ingerenza nei diritti della personalità e nella responsabilità individuale (GL, NE, OW, ASCV, ANCV, ASG, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FSL, ISV, motosuisse, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, SEVS, USMCM, SGV, TCS, umverkehR, Viniharass, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Dudler, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Kappeler O., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- È necessario continuare con le campagne di prevenzione e di sensibilizzazione (JU, VS, Verdi, PS, ASCV, ASPI, ANCV, ASG, Centre Patronal, Distiswiss, eco swiss, FSL, ISV, SEVS, SVA VS, RoadCross, Routiers, AST, Viniharass).
- È più importante sviluppare la rete di percorsi ciclabili strutturalmente separati (SAB, SBS).
- Andrebbe valutata la possibilità di ridurre i premi dell'assicurazione infortuni di chi indossa il casco. Nel caso in cui non si dovesse ottenere l'effetto auspicato, si può introdurre l'obbligatorietà in una seconda fase (SO).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, asa, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, MFK SO, OPTICS, Posta, REKO BE, ASP, ISPA, AOS, strasseschweiz, UTP, 1 privato.

3.3.1.18 Domanda 20: Siete d'accordo che il Consiglio federale introduca l'obbligo di portare il casco per bambini fino a 14 anni? (Art. 57 cpv. 5 lett. b)

	Si	No	Nessun parere / non ci riguarda
<b>Cantoni</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>13</b>
<b>Privati</b>	<b>3</b>	<b>35</b>	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>63</b>	<b>88</b>	<b>15</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, SG, SO, TG, TI, UR, ZG, ZH, PEV, PLR, USAM, ACS, UPSA, App.Ger. BS, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, upi, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Organizzazione mantello, FER, FMS, Fräschels, FRE, IGBF, CIET, IRM SG, POLCANT AI, CCPCS, Lega contro il cancro, CAIS, CDPCS, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, REKO TG, RoadCross, SDHM/ASVE, ASMC, SSML, Suva, SVA VS, SVI, ASA, VfV, FSFP, 3 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Introducendo un limite d'età si tiene conto del passaggio a veicoli più pericolosi (ciclomotore) (upi, VfV).
- Non avendo completato il proprio sviluppo, i bambini sono più esposti ai pericoli e non sono ancora in grado di farsi carico della responsabilità individuale (upi, Suva, VfV).
- Il grado di accettazione della misura è molto elevato tra gli adulti (upi, VfV). Contribuisce a evitare molta sofferenza alle persone (Suva).
- Non è vero che si scoraggerebbero le persone dall'andare in bicicletta (Lega contro il cancro).
- L'attuazione pratica è difficile (GE, TG, Centre Patronal, POLCANT AI). La punibilità penale inizia a partire dall'età di dieci anni, limite al di sotto del quale non è possibile denunciare una persona (BS).
- Ci si deve attendere un basso livello di accettazione (TG, ZH).
- Il campo di applicazione riguardo alle persone e ai luoghi interessati deve essere fissato chiaramente a livello di ordinanza (upi, VfV).
- Si chiede l'obbligo per tutti (AG, BL, BS, SZ, VD, SPIA, IGBF, CCPCS, Kalberer, Roth).
- Si chiede l'obbligo fino ai 18 anni (GR).
- Si chiede l'obbligo fino alla conclusione della scuola dell'obbligo (ZH).
- La direzione scolastica ha anche la facoltà di introdurre, per i propri alunni, l'obbligo di portare il casco nel percorso casa-scuola (SPIA).
- È inoltre importante che siano gli adulti a dare per primi il buon esempio (GE, SZ, Kappeler O).
- Deve essere diffusa la prassi corretta di indossare il casco (SVI).
- Anche in fase di pianificazione dei percorsi casa-scuola e nella costruzione delle strade è necessario tener conto del particolare rischio di incidente a cui sono esposti i bambini e i giovani (UNA&FNG, ASA).

Non sono d'accordo: JU, OW, SH, SZ, VD, VS, PS, Verdi, SAB, USS, SGV, AGU, ANCV, MpA, ASCV, ASG, ASPI, SPIA, CAS, COCRBT, Distiswiss, eco swiss, FMH, PSL, FSL, Mobilità pedonale, Future Bike, Ingenbohl, ISV, Kibü BS, motosuisse, Netzwerk K&V, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, RFBS, Routiers, SAA, SchweizMobil, SEVS, USMCM, SVS, TCS, umverkehrR, AST, Velokonf., velosuisse, VfmF, Viniharass, CSS, 35 privati.

## Osservazioni, critiche, proposte

- La misura può avere un effetto controproducente a causa della pressione del gruppo (AGU), perché i giovani non vogliono essere equiparati ai «bambini» (AGU, Future Bike, TCS), o perché gli adulti stessi non sanno dare il buon esempio (Future Bike).
- Il pericolo di lesione legato all'uso del casco di protezione supera il beneficio (Future Bike).
- Le ripercussioni non sono chiare (Netzwerk K&V).
- I bambini e gli adulti devono essere trattati alla stessa stregua (SH).
- L'utilizzo del casco è già oggi molto frequente (velosuisse, CSS).
- Rappresenta un alibi e fa credere, erroneamente, che i bambini siano così al sicuro (CAS).
- La misura dev'essere oggetto della responsabilità individuale degli adulti (OW, PSL, motosuisse, Routiers, SAA, TCS); si fonda su un'errata concezione della sicurezza dei bambini (Pro Velo Bernaa, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Provocherà un calo nell'uso della bicicletta tra i bambini (USMCM, TCS, Velokonf., velosuisse) ovvero un passaggio a mezzi di trasporto meno sicuri e meno sani (Future Bike); ne consegue che i bambini non imparano ad assumere un comportamento sicuro nella circolazione stradale (Verdi). Andare in bicicletta diventerà più costoso e difficoltoso (Pro Velo Bernaa, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, AST, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Una conseguenza del mancato uso del casco di protezione potrebbe essere la riduzione delle prestazioni assicurative (Verdi, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, AST, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- L'attuazione pratica è difficile (p. es. casco danneggiato o rubato, persone in visita, deposito) (Pro Velo Bernaa, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- L'attuazione è difficile in quanto i bambini più piccoli non possono essere multati (VS, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, TCS, CSS, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Sarebbe preferibile migliorare la circolazione sulle strade in modo da ridurre il più possibile il rischio di incidenti e di proteggere l'integrità fisica dei bambini, per esempio con zone a 30 km/h e con attraversamenti sicuri delle strade principali (Pro Velo Bernaa, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Dauberschmidt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Santschi, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfisberg, Zimmermann).
- Altre misure sono (più) importanti, come per esempio la formazione dei genitori e dei bambini, la sensibilizzazione al traffico e alle regole fondamentali di comportamento nel traffico nonché biciclette sicure (PS, TCS, velosuisse).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, asa, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, MFK SO, OPTICS, Posta, REKO BE, ASP, ISPA, AOS, strasseschweiz, UTP, 1 privato.

3.3.1.19 Domanda 21: Siete d'accordo che, in caso di violazioni delle norme della circolazione stradale commesse per colpa grave, le assicurazioni di responsabilità civile abbiano l'obbligo di regresso nei confronti della persona che ha causato l'incidente?  
(Art. 65 cpv. 3)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>1</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>22</b>
<b>Privati</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>96</b>	<b>39</b>	<b>25</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, PEV, Verdi, PS, AGU, MpA, upi, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, Posta, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO TG, RFBS, RoadCross, ISPA, ASMC, SVI, umverkehR, AST, VfmF, VfV, FSFP, CSS, 37 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Il regresso e la cessazione del bonus non devono essere esclusi contrattualmente (AG, BE, CDCGP).
- La possibilità di regresso deve essere lasciata alla discrezione dell'assicurazione (SZ, BE, CDPCS). La misura dovrebbe essere formulata come norma potestativa (CDPCS).
- Contrasta in modo mirato il rischio di circolare a velocità eccessiva. Rappresenta un segnale chiaro per i conducenti che guidano in modo molto rischioso (upi, VfV).
- Si tratta di una misura educativa e di sensibilizzazione (FMH).
- La normativa in vigore ha creato incentivi sbagliati (UR, PS).
- È necessario disciplinare in modo chiaro in quali casi sussiste il diritto di regresso da parte dell'assicuratore (VD, Verdi, AST), nonché definire più precisamente quali sono le negligenze gravi prese in considerazione (AI, POLCANT AI). Occorre inoltre definire meglio il concetto di negligenza grave in funzione del gruppo target dei pirati della strada (FSFP).
- Spesso i pirati della strada non dispongono di mezzi finanziari, il che rende insensato un eventuale regresso (POLCANT AI, CDPCS).
- Va attuato in modo chiaro il principio di causalità (CDCGP). Gli assicuratori riceverebbero meno richieste di risarcimento (SVI).
- La misura dovrebbe essere applicata soprattutto in caso di guida in stato di ebbrietà (ISPA).
- L'entità del regresso deve essere determinata tenendo conto della colpa e della capacità economica della persona responsabile (PS).

Non sono d'accordo: GL, JU, NE, TI, ZG, ZH, PLR, economiesuisse, USS, USAM, ACS, UPSA, App.Ger. BS, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, PSL, Fräschels, CIET, Ingenbohl, CDPCS, motosuisse, UNA&FNG, POLCANT GE, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, USMCM, strasse-schweiz, SVA VS, SVS, ASA, TCS, velosuisse.

### Osservazioni, critiche, proposte

- Rappresenta un'ingerenza nella libertà contrattuale (JU, TI, ZH, ACS, UPSA, App. Ger. BS, ASTAG, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, FMS, PSL, CIET, motosuisse, UNA&FNG, SAA, SDHM/ASVE, USAM, strasseschweiz, ASA, velosuisse).
- La misura non colpisce primariamente il gruppo target dei conducenti incorreggibili (ACS).
- Quando si commette una contravvenzione, non si pensa al regresso dell'assicuratore (App.Ger. BS).
- In questi casi gli assicuratori possono esercitare il diritto di regresso già oggi (JU, AVS, ATVSL, IGBF, SVA VS).
- Si tratta di una misura da applicare in caso di reati commessi intenzionalmente (FMS).
- Nel settore dei trasporti commerciali il regresso dovrebbe essere esteso al datore di lavoro o al detentore del veicolo. La misura finirebbe inoltre per collidere con la responsabilità limitata del lavoratore (Routiers).
- Il diritto di regresso può provocare un trasferimento del rischio assicurativo (USS).
- È necessario fissare l'entità del regresso (SVA VS). Il concetto di **negligenza grave** deve essere definito in funzione del gruppo target dei pirati della strada (ZH).
- A tutti può succedere di commettere un'infrazione successivamente classificata come grave (per omissione). In caso di danni fisici permanenti le conseguenze finanziarie possono essere ingenti. Lo scopo di un'assicurazione è proprio quello di tutelare la persona interessata da eventuali difficoltà finanziarie (TCS).
- Estendere la misura a tutti, invece che limitarla ai pirati della strada, non è una soluzione ragionevole (TCS, ZH).
- La misura avrebbe come conseguenza una doppia pena e strascichi finanziari anche per i parenti non direttamente coinvolti. Le conseguenze finanziarie non hanno un effetto preventivo (ZG).
- Non si approva l'obbligo di regresso per ogni caso di **negligenza grave**. Anche oggi, del resto, l'assicuratore non rinuncia al diritto di regresso in tutti i casi (p. es. spesso non vi rinuncia nel caso di incidenti causati dai pirati della strada o per la guida in stato di ebbrietà) (UNA&FNG, ASA, TCS).
- L'entità del regresso deve essere stabilita a discrezione dell'assicuratore e non del legislatore (UNA&FNG, ASA).
- Lo Stato deve utilizzare i mezzi a sua disposizione per far rispettare le norme stradali e punire le infrazioni (TI, ZG).
- L'attestazione relativa ai sinistri provocati è sufficiente agli assicuratori per individuare dove risiede un alto rischio e richiedere premi adeguati. Il regresso esercitato sui pirati della strada è spesso una soluzione inutile dato che questi non dispongono di mezzi finanziari (ZH).

Nessun parere / non ci riguarda: BL, SAB, SGV, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPI, Distiswiss, FSL, IRM BE, IRM BS, ISV, IVT ETH ZH, MFK SO, OPTICS, REKO BE, ASP, SchweizMobil, SEVS, SSML, AOS, Velokonf., Viniharass, UTP.

3.3.1.20 Domanda 22: Siete d'accordo con l'introduzione dell'attestazione relativa ai sinistri provocati? (Art. 68a)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>47</b>	<b>14</b>	<b>25</b>
<b>Privati</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
<b>Totale</b>	<b>110</b>	<b>17</b>	<b>32</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, USS, SAB, USAM, ACS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MpA, auto-schweiz, upi, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMS, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO TG, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM/ASVE, USMCM, ASMC, SVI, ASA, TCS, umverkehr, AST, VfmF, VfV, FSFP, CSS, 34 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- In caso di cambio di assicurazione già oggi viene richiesta un'attestazione relativa ai sinistri verificatisi (ACS, UPSA, FMS, SAA, SDHM/ASVE, TCS).
- Sarebbe auspicabile la creazione di una rete tra gli assicuratori (AI, POLCANT AI, TG).
- Soltanto per i sinistri imputabili al conducente. Si dovrebbe chiarire l'entità dei danni di cui tener conto (responsabilità civile, casco ecc.) (BE).
- Gli assicuratori dispongono già di questi dati e non si viene pertanto a creare un onere eccessivo (upi, VfV).
- Nella nota a margine (in tutte e tre le lingue) è necessario esplicitare l'assenza di sinistri (CAIS).
- La misura è accettabile in quanto l'attestazione relativa ai sinistri provocati viene emessa soltanto su richiesta dell'assicurato (SAB).
- Nel testo francese a «déclaration de sinistre» sarebbe preferibile «attestation». L'espressione «va de soi» non è chiara, sarebbe meglio «respectivement». La formulazione italiana «i sinistri provocati o subiti» non corrisponde alla versione tedesca (CAIS).
- L'attestazione dovrebbe eventualmente contenere soltanto i dati risalenti agli ultimi due anni (FSFP).

Non sono d'accordo: NE, JU, PLR, ASTAG, ATVSL, SPIA, Car Tourisme Suisse, FER, FMH, PSL, CIET, motosuisse, POLCANT GE, Posta, Routiers, SVA VS, SVS.

Osservazioni, critiche, proposte

- L'onere amministrativo degli assicuratori sarebbe incrementato e ne conseguirebbero effetti negativi sui premi (ASTAG, Car Tourisme Suisse, Routiers).
- Chi ha una storia di sinistri che lascia a desiderare potrebbe chiedere a qualcun altro di immatricolare il veicolo al suo posto (Routiers).
- Già oggi gli assicuratori possono richiedere un'attestazione relativa ai sinistri provocati (JU, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, Posta, Routiers).
- Sussiste il rischio che anche i conducenti senza corresponsabilità nell'incidente vengano penalizzati con premi elevati. In questo modo la solidarietà minima tra assicurati non può più funzionare (FMH).
- La misura costituisce un'ingerenza nella protezione dei dati (FMH, PSL).
- Costituisce un'ingerenza nella libertà contrattuale (motosuisse).

Nessun parere / non ci riguarda: BL, OW, economiesuisse, SGV, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPI, Distiswiss, FSL, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, ISV, IVT ETH ZH, MFK SO, OPTICS, REKO BE, ASP, SchweizMobil, SEVS, ISPA, SSML, AOS, Velokonf., velosuisse, Viniharass, UTP, 3 privati.

3.3.1.21 Domanda 23: Siete d'accordo che il Fondo nazionale di garanzia copra sussidiariamente i danni causati attraverso l'impiego di mezzi simili a veicoli? (Art. 76 cpv. 2 lett. d)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>22</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>54</b>	<b>3</b>	<b>30</b>
<b>Privati</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>119</b>	<b>9</b>	<b>32</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, PEV, Verdi, PS, SAB, USS, SGV, USAM, ACS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MpA, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, upi, SPIA, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, CIET, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CDPCS, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, Posta, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SchweizMobil, SDHM/ASVE, USMCM, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, TCS, umverkehR, AST, VfmF, VfV, CSS, 35 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- È una misura utile all'uguaglianza giuridica (BE).
- Variante: tassa d'assicurazione anticipata in caso di acquisto di un mezzo simile a un veicolo (per analogia con la tassa di smaltimento anticipata). Si terrebbe così conto del principio di causalità (BL, NW, CCPCS).
- Variante: contrassegno stradale simile a quello per i velocipedi (SDHM/ASVE, strasseschweiz).
- Variante: prescrizione di un'assicurazione di responsabilità civile (responsabilità civile privata) (IGBF).
- Non si vede alcun contributo alla sicurezza stradale (Verdi).
- Occorre informare meglio la popolazione (Kalberer).
- Laddove sensato e necessario, il Consiglio federale dovrebbe formulare delle eccezioni (p. es. turisti stranieri) (UNA&FNG).
- Non può avere come conseguenza la mancata stipula di un'assicurazione di responsabilità civile privata (PS).
- Deve applicarsi soltanto a un numero ridotto di casi (AST).

Non sono d'accordo: GL, JU, NE, ZH, PLR, POLCANT GE, ASA, FSFP, 1 privato.

Osservazioni, critiche, proposte

- È necessaria una responsabilità civile per questa tipologia di veicoli (PLR, POLCANT GE).
- È in contraddizione con il principio di causalità (ZH, FSFP).
- Potrebbe provocare abusi (JU, ASA).
- I veicoli e mezzi interessati devono essere indicati con precisione (JU).
- Il Fondo di garanzia sarebbe eccessivamente gravato, il che andrebbe a scapito degli altri utenti della strada (JU, NE).
- Aumenta l'onere amministrativo (ASA).

Nessun parere / non ci riguarda: Ingenbohl, economiesuisse, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPI, Distiswiss, FRE, FSL, IRM BE, IRM BS, IRM SG, ISV, IVT ETH ZH, CAIS, MFK SO, motosuisse, OPTICS, REKO BE, ASP, SAA, SEVS, ISPA, ASMC, SSML, AOS, Velokonf., velosuisse, Viniharass, UTP, 1 privato.

3.3.1.22 Domanda 24: Siete d'accordo che in caso di una violazione senza scrupoli, il giudice possa ordinare la confisca e la distruzione del veicolo a motore? (Art. 90a)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>44</b>	<b>25</b>	<b>21</b>
<b>Privati</b>	<b>35</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>109</b>	<b>31</b>	<b>23</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, ACVS, SAB, USS, AGU, MpA, upi, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, FMH, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, Kibü BS, CDPCS, Netzwerk K&V, UNA&FNG, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, RFBS, ASMC, SSML, SVI, SVS, ASA, umverkehR, AST, VfmF, VfV, FSFP, App.Ger. BS, asa, Ingenbohl, IRM SG, POLCANT AI, CCPCS, MFK SO, POLCANT GE, REKO BE, REKO TG, SVA VS, ASCPC, CSS, 35 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Si tratta di una misura adeguata e atta ad aumentare la sicurezza stradale (GL); rappresenta un contributo molto importante (ZH).
- In determinati casi le ripercussioni possono essere positive (Verdi).
- L'efficacia della misura è garantita soltanto se l'autore della violazione è anche il proprietario del veicolo (VS).
- La confisca e la distruzione devono essere applicabili anche ai veicoli in leasing (Mobilità pedonale, VfmF).
- Occorre garantire che la confisca e/o la distruzione siano possibili a prescindere dalle condizioni di proprietà (SO).
- È necessario disciplinare la confisca di veicoli che appartengono a terzi (BL, COCRBT).
- Questa misura sarebbe un passo indietro rispetto alla normativa attuale, che consente la confisca in caso di violazione grave e intenzionale delle norme della circolazione stradale senza che sussista esposizione a pericolo della vita altrui (ACVS, ASCPC, ZH).
- Soltanto in una minima parte dei casi sarebbe possibile dimostrare di trovarsi di fronte al reato di esposizione a pericolo della vita altrui (AI, POLCANT AI, ZH).
- È in contrasto con la tendenza attuale di mettere da parte la reticenza nel confiscare veicoli (ACVS, ASCPC).
- Il veicolo va confiscato anche nei casi di infrazioni ripetute nonostante revoca della licenza di condurre o in mancanza della stessa (AI, AR, TG, POLCANT AI).
- La confisca dovrebbe essere limitata ai casi di comportamento senza scrupoli, senza procedere tuttavia alla distruzione del veicolo; il ricavato della realizzazione va piuttosto utilizzato per coprire i costi legati a multe/pene pecuniarie, spese processuali, risarcimento danni nonché – in caso di sopravanzo – misure di sicurezza stradale (App.Ger. BS).
- La distruzione del veicolo in alcuni casi è meno sensata del suo riutilizzo, in particolare al fine del risarcimento per le vittime (BL, NW).
- Si propone di non distruggere il veicolo, ma di confiscarlo e utilizzarne il ricavo a scopo di:
  - o formazione (FRE);

- progetti generali di prevenzione stradale (RoadCross);
  - promozione della sicurezza stradale (ZG);
  - misure educative (Posta);
  - spese processuali (CT CCPCS/SCPCS, GR);
  - risarcimento delle vittime (GR);
  - risarcimento danni (UR).
- Non è opportuno distruggere un veicolo senza che vi sia alcun ricavo a beneficio dello Stato (AI, POLCANT AI).
  - Il ricavo della realizzazione deve andare a beneficio dello Stato (BL, OW, COCRBT, CDPCS).
  - Il ricavo della realizzazione deve essere destinato ai proprietari terzi, sempre che questi non abbiano violato l'obbligo di diligenza nella cessione del veicolo (SH).
  - La realizzazione deve essere possibile anche con l'obbligo di usare quanto ricavato per il risarcimento danni, per la riparazione e la copertura delle spese processuali (SO).
  - La distruzione del veicolo deve essere limitata a casi isolati; si deve privilegiare la realizzazione del veicolo con incasso del ricavo (AG).
  - Il termine «distrutto» dovrebbe essere sostituito con «riutilizzato» (BE, eco suisse per analogia, CDPCS per analogia).
  - La disposizione va completata con «... ordinare la confisca, la realizzazione o la distruzione ...» (BS).
  - La disposizione deve essere applicata specialmente alle gare di velocità sulle strade pubbliche, indipendentemente dal fatto che vi siano vittime o feriti (PEV).
  - Non è una misura deterrente nei confronti della recidività (VD).
  - Chi commette un reato può sempre servirsi di veicoli di terzi (VD, CSS, POLCANT GE).
  - Vi è una contraddizione tra il nuovo articolo 90a LCStr e l'articolo 69 CP (LU).
  - La condizione della violazione senza scrupoli appare troppo elevata; la misura dovrebbe essere applicabile già a un comportamento sconsiderato (SO).
  - Per agevolare, come auspicato, la confisca dei veicoli dei pirati della strada, le condizioni definite nella LCStr devono essere meno elevate di quelle nella Parte generale del CP (TG, ZH).
  - Va valutata la possibilità di confiscare «soltanto» le targhe e di annullare la licenza di condurre (TI).
  - La norma proposta è peggiore di quella vigente del CP; le disposizioni devono essere inasprite e non ammorbidite (FSFP).

Non sono d'accordo: JU, GE, PLR, USAM, ACS, UPSA, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, eco swiss, FER, FMS, PSL, IGM, CIET, CAIS, motosuisse, Posta, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, USMCM, strasseschweiz, TCS, Fräschels, 2 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- La distruzione dei veicoli di proprietà di terzi non è una misura opportuna (ACS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, FMS, CIET, Posta, SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz).
- Anche nel caso in cui il veicolo sia di proprietà dell'autore del reato sussistono dubbi sull'efficacia della misura (ACS, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, CIET, SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz).
- Qualora il veicolo sia di proprietà di terzi:
  - problemi irrisolvibili (PSL);
  - misura sproporzionata (CAIS).
- La misura non è applicabile perché molti veicoli sono oggetto di contratti di leasing e sussistono riserve della proprietà (JU).
- Vi è disparità di trattamento, perché l'autore di un reato è punito più severamente se è proprietario del veicolo che se lo ha in leasing; in quest'ultimo caso il veicolo può essere confiscato e distrutto soltanto se terzi rivendicano diritti di proprietà (CAIS).
- È indispensabile agire sul comportamento dell'autore e non sulle condizioni di proprietà (UPSA).
- Il veicolo non deve essere distrutto, ma confiscato e il ricavo della realizzazione va utilizzato per:

- progetti generali di prevenzione stradale (RoadCross);
- misure educative (Posta).
- Il veicolo non deve essere distrutto, perché si sprecherebbe inutilmente una grande quantità di energia grigia impiegata per la sua fabbricazione (eco swiss).
- La confisca è già ammessa, la distruzione non è opportuna (PLR).
- Le possibilità offerte attualmente dal diritto penale sono sufficienti (motosuisse).
- La confisca crea particolare sconcerto se l'«autore del reato» non ha in effetti causato alcun incidente (PSL).
- La misura rappresenta un'ingerenza nei diritti fondamentali (IGM).
- Non è una misura deterrente nei confronti della recidività (CAIS).
- Sarebbe più opportuno introdurre misure di diritto penale più severe (Routiers).
- Misure più idonee sono il divieto di circolare e una formazione adeguata (USMCM).
- È difficile garantire un'applicazione giuridicamente equa (qualità di proprietario, detentore, utilizzatore, origine del conducente) (USAM).
- Non è chiaro quali vantaggi potrebbe avere la distruzione dato che il veicolo in sé non è un oggetto pericoloso (TCS).
- La distruzione è sproporzionata e in contraddizione con i principi sanciti nell'articolo 69 capoverso 2 CP (TCS).

Nessun parere / non ci riguarda: SGV, economiesuisse, ANCV, ASCV, ASG, ASPI, Distiswiss, FSL, ISV, IVT ETH ZH, Nez rouge, OPTICS, ASP, SchweizMobil, SEVS, ISPA, AOS, Velokonf., velosuisse, Viniharass, UTP, IRM BE, IRM BS.

3.3.1.23 Domanda 25: Siete d'accordo con sanzioni più severe per chi guida determinati veicoli senza essere titolari della licenza di condurre richiesta? (Art. 95 cifra 1 e 1<sup>bis</sup>)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>66</b>	<b>1</b>	<b>20</b>
<b>Privati</b>	<b>34</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Totale</b>	<b>134</b>	<b>3</b>	<b>23</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, SAB, USS, SGV, USAM, ACS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MpA, asa, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, upi, SPIA, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FER, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, CIET, Ingenbohl, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Posta, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, USMCM, ASMC, SSML, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, ASA, TCS, umverkehrR, AST, VfMf, VfV, UTP, FSFP, CSS, 34 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Ci si chiede se il fatto di cedere un veicolo a una persona senza licenza di condurre sia assoggettabile alla stessa norma penale (AI, ZH, PEV, POLCANT AI). In caso di negligenza è sufficiente la fattispecie di contravvenzione (ZH).

- Non è chiaro se la norma si applichi anche alla guida con licenza di condurre scaduta (AR, BE, FR, GR, LU, SZ, TG, ZG, ZH, asa). **Eventualmente sanzioni meno severe per il nuovo reato** (AR, BE, FR, GR, SZ, TG, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Questa disposizione comporta la definizione delle misure e dei processi necessari per individuare i casi in questione (BL, CCPCS, Kalberer).
- La misura va applicata soltanto ai reati intenzionali (REKO BE).

Non sono d'accordo: PLR, motosuisse, 1 privato.

Osservazioni, critiche, proposte

- Le prescrizioni in vigore sono sufficienti per punire severamente chi guida senza licenza di condurre. Va mantenuta l'attuale differenziazione (motosuisse).
- È necessario sfruttare pienamente il margine di manovra offerto dalla legge. Un ulteriore inasprimento non accresce l'effetto preventivo (PLR).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, ANCV, ASCV, ASG, ASPI, Distiswiss, FSL, Future Bike, IRM BE, IRM BS, ISV, IVT ETH ZH, OPTICS, ASP, SchweizMobil, SEVS, ISPA, AOS, Velokonf., velosuisse, Viniharrass, 2 privati.

3.3.1.24 Domanda 26: Siete d'accordo che l'elenco delle infrazioni punibili in materia di avvertimento dei controlli del traffico sia ampliato? (Art. 98a)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>1</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>25</b>
<b>Privati</b>	<b>38</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>Totale</b>	<b>86</b>	<b>43</b>	<b>31</b>

Sono d'accordo: AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, SG, SH, TG, UR, VD, VS, PEV, Verdi, PS, SAB, AGU, MpA, upi, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, FMH, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, Netzwerk K&V, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, RoadCross, ASMC, SVI, umverkehR, AST, VfmF, UTP, FSFP, CSS, 38 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Le indicazioni di natura generale sugli attuali controlli di polizia attraverso i media dovrebbero essere ammesse purché non sia comunicato il luogo preciso in cui sono effettuati i controlli. Tali indicazioni aumentano la percezione soggettiva dei controlli da parte di tutti i conducenti (upi).
- Le segnalazioni dei radar pregiudicano la sicurezza stradale (VS, Mobilità pedonale).
- Non è mai stata intenzione del legislatore tollerare determinati tipi di segnalazione. In quest'ambito la tecnica ha superato le norme (CDPCS).
- La misura tiene conto del progresso tecnico (PS).
- Le comunicazioni pubbliche degli organi di polizia non possono rientrare in questa tipologia (GL, SH, COCRBT, POLCANT GE, FSFP, CSS).
- Le segnalazioni dei radar possono avere anche un effetto preventivo (Verdi, CCPCS).

Non sono d'accordo: AG, AI, BL, BS, LU, SO, SZ, TI, ZG, ZH, PLR, USAM, ACS, UPSA, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, PSL, Fräschels, CIET, IRM SG, POLCANT AI, motosuisse, UNA&FNG, Posta, RFBS, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, USMCM, strasseschweiz, SVS, ASA, TCS, VfV, 3 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Anche le segnalazioni dei radar hanno una funzione preventiva (AG, BL, BS, LU, TI, ACS, UPSA, ASTAG, Car Tourisme Suisse, FMS, PSL, CIET, motosuisse, SAA, SDHM/ASVE, USAM, strasseschweiz, SVS, TCS, VfV, Kappeler O., Santschi).
- Non è possibile tenere il passo con le nuove tecnologie (LU, ACS, UPSA, SPIA, Car Tourisme Suisse, UNA&FNG, ASA).
- La norma dovrebbe essere limitata a segnalazioni sistematiche rivolte a un vasto bacino di utenti o ai servizi d'informazione a scopo commerciale (Routiers).
- La normativa in vigore è sufficiente a coprire un'ampia gamma di possibilità tecniche (VD, UNA&FNG, ASA).
- In quest'ambito la polizia rileva grossi problemi di attuazione (SZ).
- Può ostacolare il lavoro della polizia (VD, TCS, ZH).

Nessun parere / non ci riguarda: OW, economiesuisse, USS, SGV, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPI, Distiswiss, eco swiss, FSL, Future Bike, IRM BE, IRM BS, ISV, IVT ETH ZH, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, ASP, SchweizMobil, SEVS, ISPA, SSML, AOS, Velokonf., velosuisse, Viniharass, 2 privati.

3.3.1.25 Domanda 27: Siete d'accordo con la nuova regolamentazione circa la statistica degli incidenti della circolazione stradale? (Art. 104 cpv. 2 nonché 104f e 104g)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>22</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>51</b>	<b>25</b>	<b>12</b>
<b>Privati</b>	<b>34</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>114</b>	<b>32</b>	<b>15</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, PS, PEV, Verdi, economiesuisse, USS, USAM, ACS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MpA, asa, ASPI, auto-schweiz, upi, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMS, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CDPCS, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, OPTICS, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, ASMC, SSML, AOS, Suva, SVA VS, SVI, umverkehrR, AST, VfmF, VfV, UTP, CSS, 34 privati.

## Osservazioni, critiche, proposte

- La misura non comporterà uno sgravio per la polizia (ZH), pur dispensandola dal dover rilevare gli incidenti senza danni alle persone. Questi casi restano determinanti per l'analisi degli incidenti all'interno dei Cantoni (TG, POLCANT AI). Gli assicuratori devono riferirsi costantemente ai dati della polizia in quanto i resoconti delle persone coinvolte negli incidenti sono incompleti o, in caso di stranieri, del tutto assenti (GR). Ne risulta un maggiore onere amministrativo (CDPCS).
- Per quanto riguarda l'esonero della polizia dal suo obbligo di comunicare incidenti comportanti danni materiali, si presume che la polizia non debba trasmettere i dati al PIStr., ma che debba, come in passato, redigere un rapporto (ZG).
- L'attuale statistica degli incidenti è discutibile. Al fine di ridurre il numero di incidenti, si dovrebbe contemplare anche la possibilità di vietare a determinati utenti della strada di circolare sulle strade pubbliche (PS, MpA, ASPI, Netzwerk K&V).
- Non è certo che, in caso di incidenti risolti senza l'intervento della polizia (ovvero di norma con danni materiali limitati), si possano trovare elementi di riferimento per individuare i tratti a rischio d'incidente o elaborare contromisure adeguate (ZG).
- Nell'articolo 104g AP LCStr devono assolutamente essere citati gli schizzi e la descrizione dell'incidente, altrimenti i compiti non possono essere eseguiti (upi, VfV).
- I dati sugli incidenti dei Cantoni e quelli degli assicuratori devono essere compatibili (BL, FR, upi, CCPCS, VfV).
- L'utilizzo di dati assicurativi per gli incidenti senza danni alle persone deve essere ponderato con attenzione, in particolare sotto il profilo della qualità e della veridicità, nonché della consonanza dei verbali d'incidente (upi, VfV).
- In fase di collegamento delle varie raccolte di dati, nel quadro di MISTRA, devono essere riportate anche le informazioni mediche (upi, VfV).
- È necessario ricordare che FABER, ADMAS e MOFIS non includono determinati gruppi di persone (quali bambini, ciclisti ecc.). Pertanto, le caratteristiche considerate particolarmente importanti devono essere riportate nel verbale d'incidente (upi, VfV).
- Nella statistica dovrebbe essere compresa anche la scarsa capacità visiva (OPTICS, Pro Velo Thun, Pro Velo Svizzera, AOS, umverkehR). In fase di rilevamento dell'incidente si dovrebbe procedere a un esame della vista (OPTICS, AOS) e adeguare di conseguenza il verbale d'incidente (Pro Velo Thun, Pro Velo Svizzera, umverkehR).
- È necessario registrare i dati relativi alla geometria della strada (p. es. larghezza della carreggiata, larghezza del passaggio nelle isole salvagente) (Mobilità pedonale). Devono inoltre essere registrati i dati relativi a incidenti sui marciapiedi (inclusi quelli che si intersecano con la strada) e le zone pedonali (Pro Velo Thun, Pro Velo Svizzera, umverkehR).
- Ogni incidente che provoca morti o feriti gravi deve essere analizzato e valutato in relazione al comportamento alla guida, alle misure architettoniche, tecniche e organizzative come pure all'intervento delle squadre di soccorso (PS).
- La statistica degli incidenti deve essere integrata con i dati relativi ai veicoli (marca, tipo, peso), al fine di individuare i veicoli pericolosi e adottare misure supplementari (Mobilità pedonale, VfV).
- Occorre garantire la possibilità di accesso ai dati da parte di uffici esterni all'USTRA (p. es. l'upi) (upi, VfV).
- La competenza in materia di dati sugli incidenti rilevati e verbalizzati dalla polizia deve rimanere a quest'ultima (AI, TG, ZH, POLCANT AI).
- I supporti informatici devono essere adeguati, semplici ed efficienti. Non ne deve risultare un ulteriore aggravio per i Cantoni (JU).
- Il diritto di consultare i dati di cui possono avvalersi l'Ufficio nazionale di assicurazione e il Fondo nazionale di garanzia è problematico sotto il profilo della procedura penale e del diritto in materia di protezione dei dati (ZH).
- Manca una precisazione quanto alla competenza sui dati e alla responsabilità che ne consegue (LU, SZ). È necessario garantire la protezione dei dati (Kappeler O.).
- Nel caso di incidenti rilevati soltanto dagli assicuratori si pone il problema se si possa poi eseguire un procedimento sulla base dei dati forniti (ZG).

Non sono d'accordo: BE, GL, NE, ZH, PLR, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, SPIA, Car Tourisme Suisse, Distiswiss, FER, FMH, PSL, FSL, CIET, Ingenbohl, ISV, IVT ETH ZH, UNA&FNG, Posta, SEVS, USMCM, SVS, ASA, TCS, Viniharass, FSFP, 2 privati.

### Osservazioni, critiche, proposte

- Rispetto all'utilità della misura, l'onere è eccessivo (GL).
- Anche gli incidenti che comportano soltanto danni materiali devono essere rilevati e segnalati all'UST e all'USTRA dagli organi di polizia (IVT ETH ZH).
- Non è chiaro se, in caso di incidenti risolti senza l'intervento della polizia (ovvero di norma con danni materiali limitati), si possano trovare elementi di riferimento per individuare i tratti a rischio d'incidente o elaborare contromisure adeguate (BE).
- Nel caso di incidenti rilevati soltanto dagli assicuratori si pone il problema se si possa poi eseguire un procedimento sulla base dei dati forniti (BE).
- È inutile raccogliere i dati relativi a danni insignificanti e piccoli danni materiali perché hanno un valore trascurabile per la statistica degli incidenti (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, PSL, Posta).
- L'attuazione è impossibile con gli strumenti elettronici attualmente a disposizione. I presupposti necessari sarebbero: introduzione del nuovo verbale d'incidente in tutti i Cantoni; la fornitura ai Cantoni, da parte della Confederazione, di uno strumento di valutazione MISTRA da utilizzare secondo modalità uniformi; la messa a disposizione centralizzata – per esempio sotto forma di tool MISTRA – dei dati sul traffico nelle strade cantonali e comunali importanti (BE).
- La misura è dubbia sotto il profilo della protezione dei dati (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, FMH, Posta). Si deve tener conto del problema dell'accesso agli schizzi degli incidenti e del loro grado di precisione, nonché dei relativi aspetti giuridici connessi alla protezione dei dati (BE).
- Il rilevamento parallelo degli incidenti da parte della polizia e degli assicuratori non è abbastanza chiaro. Dai rilevamenti degli assicuratori possono emergere problemi qualitativi. È tuttavia positivo il fatto che la banca dati venga accolta su una piattaforma unica per tutta la Svizzera (BE).
- Per quanto riguarda l'esonero della polizia dal suo obbligo di comunicare incidenti comportanti danni materiali (rapporto esplicativo, pag. 43), si presume che la polizia non debba trasmettere i dati al PIStr., ma che debba, come in passato, redigere un rapporto (BE).
- L'esclusione dell'USTRA dall'elaborazione dei dati e dal loro utilizzo nel PIStr. a livello formalmente legale è troppo rigida (BE).
- In linea di massima, si è a favore di un miglioramento della statistica. Si dovrebbe tuttavia definire esattamente cosa si intende per incidente della circolazione stradale. L'accesso degli assicuratori al registro di cui all'articolo 104f deve essere chiaramente limitato per via della protezione dei dati. In una prima fase si potrebbero redigere entrambi i registri (art. 104f e 104g) senza consentire l'accesso agli assicuratori. Soltanto in una seconda fase, ovvero dopo un periodo di valutazione, si potrebbe concedere il diritto di accesso agli assicuratori (TCS).
- Il fatto che i dati debbano essere elaborati dagli assicuratori di responsabilità civile dei veicoli a motore e poi trasmessi alla Confederazione avrà ripercussioni negative sui premi (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET, Posta).
- La misura comporterebbe costi elevati di investimento e d'amministrazione per gli assicuratori, con un conseguente aumento inevitabile dei premi. La valutazione di piccoli danni è sproporzionatamente dispendiosa. Valutare centinaia di migliaia di sinistri ogni anno non è completamente realistico. A ciò si aggiunge il fatto che i dati da notificare spesso non figurano o figurano solo in parte nelle pratiche sinistri degli assicuratori (p. es. condizioni della strada, condizioni esterne) (ASA).
- Si propone una valutazione dei dati delle statistiche comuni prodotte annualmente dagli assicuratori al fine di modificare o integrare di conseguenza il piano statistico e poter così giungere a conclusioni chiare sui tratti pericolosi (ASA).

Nessun parere / non ci riguarda: SAB, SGV, IRM BE, IRM BS, IRM SG, CAIS, MFK SO, REKO BE, ASP, SchweizMobil, ISPA, strasseschweiz, Velokonf., velosuisse, 1 privato.

3.3.1.26 Domanda 28: Siete d'accordo che gli assicuratori abbiano accesso al registro ADMAS? (Art. 104b cpv. 2 e 6 lett. g)

	Si	No	Nessun parere / non ci riguarda
<b>Cantoni</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>1</b>
<b>Partiti</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>37</b>	<b>34</b>	<b>16</b>
<b>Privati</b>	<b>34</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>88</b>	<b>52</b>	<b>20</b>

Sono d'accordo: AG, BL, GE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, PEV, Verdi, PS, economiesuisse, ACS, AGU, App.Ger. BS, MpA, asa, auto-schweiz, upi, CAS, Organizzazione mantello, eco swiss, FMS, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, IRM SG, Kibü BS, CAIS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM/ASVE, ASMC, SSML, SVA VS, SVI, ASA, AST, VfmF, VfV, CSS, 34 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- È giusto che, per il calcolo dei premi assicurativi, sia determinante soltanto il bilancio personale dell'utente della strada (ACS, FMS, SAA, SDHM/ASVE) e non il potenziale di rischio del veicolo (ACS, SAA, SDHM/ASVE).
- Lo scopo perseguito può eventualmente essere raggiunto anche introducendo la misura più blanda dell'attestazione relativa ai sinistri provocati (ZH).
- Occorre rispettare le prescrizioni in materia di protezione dei dati (AG, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, asa, MFK SO, UNA&FNG ASA).
- È necessario creare in seno alla Confederazione un servizio centralizzato di riferimento e di informazione (SZ, TG, UR, asa).
- La consultazione in linea è sufficiente, non serve un servizio di riferimento cantonale (AG, MFK SO).
- Si è contrari al diritto di accesso diretto in linea per gli assicuratori. I dati devono essere comunicati da un'autorità che disponga del diritto d'accesso (upi, VfV, CSS).
- Questa misura può essere facilmente aggirata perché è difficile accertare che si tratti del «conducente principale» (TG).
- Dovrebbe essere colpevole di frode assicurativa chi, falsamente, si dichiara conducente principale di un veicolo, permettendo così a un terzo di ottenere premi più bassi (RoadCross).
- Il diritto di consultare i dati dovrebbe essere concesso anche alla polizia (RoadCross).
- Deve essere possibile stipulare un'assicurazione di base con un premio massimo prestabilito (analogamente all'assicurazione malattie) (SH).

Non sono d'accordo: AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, TI, VD, PLR, USS, USAM, UPSA, ANCV, ASCV, ASG, ASTAG, ATVSL, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, COCRBT, Distiswiss, FER, FMH, PSL, Fräschels, FSL, CIET, Ingenbohl, ISV, POLCANT AI, CCPCS, CDPCS, motosuisse, POLCANT GE, Posta, Pro Velo Thun, REKO TG, Routiers, SEVS, ISPA, USMCM, SVS, TCS, Viniharass, FSFP, 2 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Esiste già oggi la possibilità di fissare i premi in base al rischio tramite l'attestazione relativa ai sinistri provocati o subiti (AI, AR, GR, LU, NE, VD, UPSA, POLCANT AI, CDPCS).

- La misura è respinta per via della protezione dei dati e della personalità (AI, AR, BE, BS, GL, JU, TI, VD, PLR, FMH, PSL, ASCV, ASTAG, ANCV, ASG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FSL, CIET, ISV, POLCANT AI, CCPCS, motosuisse, Posta, SEVS, ISPA, TCS, Viniharass, FSFP). La cerchia di chi ha diritto a consultare i dati è troppo ampia (AR). Si tratta di dati personali particolarmente sensibili e l'accesso va quindi limitato alle autorità (BE).
- Provoca una doppia punizione per i reati commessi durante la guida in stato di ebbrietà (ISPA).
- Va a scapito della maggioranza che si comporta correttamente (ASCV, ASTAG, ANCV, ASG, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FSL, CIET, ISV, Posta, SEVS, Viniharass).
- Nemmeno la polizia ha diritto di consultazione (VD, COCRBT, CCPCS). Nemmeno le autorità hanno diritto di consultazione (CDPCS). La cerchia degli aventi diritto deve rimanere ristretta (LU).
- Come conseguenza potrebbe accadere che molti guidino senza assicurazione o senza autorizzazione, finendo così per gravare sulla collettività in caso di incidente (FR).
- Basandosi sulle misure amministrative non si riesce a dedurre se sussiste un alto rischio di provocare danni e di nuocere agli altri. A causa dei pochi controlli, i risultati sarebbero aleatori (BE).
- È sufficiente che gli uffici della circolazione stradale siano tenuti a fornire agli assicuratori informazioni sui conducenti di veicoli nei casi in cui gli assicuratori possono provare che l'assicurato ha fornito dati falsi (GL).
- L'effetto della fissazione di un premio assicurativo viene reso vano se si fa risultare un altro detentore del veicolo (AR, Routiers).
- Sarebbe più opportuno attribuire premi più elevati a veicoli particolarmente problematici, potenti e dotati di componenti critiche (BE).
- Il diritto di consultazione sarebbe eventualmente opportuno in presenza di circostanze di reato particolari, di recidività (BE) o di pirati della strada (motosuisse).
- Dovrebbe essere creato un servizio centralizzato ad hoc (FR).
- Nel caso in cui la misura venga comunque introdotta, anche gli uffici della circolazione stradale dovrebbero avere il diritto di consultare i dati degli assicuratori (JU).

Nessun parere / non ci riguarda: OW, SAB, SGV, ASPI, SPIA, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, OPTICS, REKO BE, ASP, SchweizMobil, AOS, strasseschweiz, umverkehR, Velokonf., velosuisse, UTP, 1 privato.

### 3.3.2 Domande su misure specifiche previste nella legge sulle multe disciplinari

3.3.2.1. Domanda 29: Procedura della multa disciplinare: deve essere introdotta la responsabilità civile proposta per multe disciplinari? (Art. 6 cpv. 3 e 6a cpv. 3 LMD)

	Si	No	Nessun parere / non ci riguarda
<b>Cantoni</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>39</b>	<b>23</b>	<b>26</b>
<b>Privati</b>	<b>34</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Totale</b>	<b>98</b>	<b>33</b>	<b>30</b>

Sono d'accordo: AG, BE, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, PEV, Verdi, PS, USS, AGU, App.Ger. BS, MpA, ATVSL, upi, SPIA, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, Netzwerk K&V, UNA&FNG, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SSML, SVA VS, ASA, umverkehR, AST, VfmF, VfV, FSFP, CSS, 34 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- La misura risponde a una chiara esigenza avanzata dagli organi investigativi (BE) e permette di eliminare una parte considerevole di accertamenti ad opera della polizia (LU, OW).
- Il vantaggio di questo sistema è riconosciuto anche dagli esperti della sicurezza. L'esperienza mostra che l'efficacia dei controlli di polizia cresce se aumenta la possibilità soggettiva della pena (upi, VFV).
- La responsabilità del detentore è conforme all'obbligo di parità di trattamento previsto dalla Costituzione, vale a dire all'uguaglianza giuridica (BL, CDCGP).
- È in contraddizione con la presunzione d'innocenza e sarebbe necessario adeguare il diritto di non deporre. Si lamenta il fatto che la LCStr non contempra una responsabilità di principio del detentore (VD).
- Per il pagamento della multa si dovrebbe applicare un termine di 30 giorni anziché di 10 (eco swiss, CDPCS).
- È necessario introdurre una regolamentazione speciale per i veicoli a noleggio e aziendali (CDPCS).
- Per quanto riguarda la sovranità in materia di polizia, spetta al Cantone stabilire chi svolge quali compiti (FSFP).

Non sono d'accordo: AI, AR, GL, ZG, ZH, PLR, SAB, SGV, USAM, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FER, FMS, PSL, Fräschels, CIET, Ingenbohl, POLCANT AI, motosuisse, Posta, SAA, SDHM/ASVE, strasseschweiz, SVI, SVS, TCS, velosuisse, 1 privato.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- La misura non è adeguata per i veicoli aziendali e a noleggio (SAB, SGV).
- La responsabilità del detentore è in contraddizione con il principio del «chi sbaglia paga» (ACS, UPSA, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, FMS, PSL, CIET, motosuisse, Posta, SAA, SDHM/ASVE, SGV, strasseschweiz, TCS, velosuisse, Kappeler, O.).
- La proposta di perseguire chi non paga le multe, comminate in virtù della procedura della multa disciplinare, con una procedura d'esecuzione e non più mediante una procedura penale va respinta. La responsabilità del detentore è un provvedimento altrimenti positivo (AI, AR, GL, TG, ZH, POLCANT AI).

Nessun parere / non ci riguarda: economiesuisse, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPI, Distiswiss, FSL, Future Bike, IRM BE, IRM BS, ISV, IVT ETH ZH, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, REKO BE, ASP, SchweizMobil, SEVS, ISPA, USMCM, ASMC, AOS, Velokonf., Viniharass, UTP, 2 privati.

3.3.2.2. Domanda 30: Procedura della multa disciplinare: la procedura penale ordinaria deve essere applicata unicamente in caso di contestazione esplicita dell'infrazione punita con una multa disciplinare?  
(Art. 6 cpv. 2 lett. b e 6a cpv. 2 lett. b LMD)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>46</b>	<b>9</b>	<b>31</b>
<b>Privati</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Totale</b>	<b>102</b>	<b>21</b>	<b>36</b>

Sono d'accordo: AG, BE, BL, BS, FR, GE, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, VD, VS, ZG, PEV, Verdi, PS, USS, USAM, ACS, UPSA, App.Ger. BS, MpA, ATVSL, auto-schweiz, upi, SPIA, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, FMS, PSL, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, Kibü BS, CCPCS, CAIS, motosuisse, Netzwerk K&V, UNA&FNG, PHCH, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun,

REKO TG, RFBS, RoadCross, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SVA VS, SVS, ASA, TCS, umverkehR, AST, velo-suisse, VfmF, VV, CSS, 33 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- L'onere per amministrazioni e tribunali ne risulta ridotto (PS, motosuisse)
- Si può pretendere dal conducente del veicolo che, nel caso di una procedura di multa disciplinare, si attivi di sua volontà. Questa misura ha tuttavia un effetto relativo sulla sicurezza stradale (TCS).
- È in effetti auspicabile per motivi di economia procedurale; se, tuttavia, da un lato si sgravano i tribunali, dall'altro si crea un maggiore onere per le autorità amministrative (BS).
- Si può ridurre considerevolmente l'onere amministrativo (GR).
- Occorre stralciare la conferma scritta del riconoscimento di cui all'articolo 5 capoverso 3 LMD. Per il riconoscimento è sufficiente che la persona interessata non reagisca (VD, COCRBT).
- Si dovrebbe introdurre un termine di 10 giorni anche nell'articolo 6 capoverso 3 (COCRBT).
- Si nutrono dubbi sul fatto che la giurisprudenza della Corte europea dei diritti dell'uomo rappresenti un fondamento sufficiente. Nelle sentenze citate i conducenti non sono stati condannati per infrazioni del diritto della circolazione, bensì per aver contravenuto all'obbligo legale di comunicare alle autorità l'identità della persona che era alla guida del veicolo (TCS).
- Ci si domanda cosa succederà con i riconoscimenti di debito emessi nei confronti di stranieri. Finora potevano essere segnalati nel RIPOL (BS).
- Si dovrebbe escludere l'opposizione per i crediti derivanti da multe disciplinari oppure prevedere nella LEF disposizioni che privilegino tali crediti (CSS).

Non sono d'accordo: AI, AR, GL, JU, LU, OW, TG, UR, ZH, PLR, ASTAG, Car Tourisme Suisse, FER, CIET, POLCANT AI, CDPCS, Posta, SVI, FSFP, 2 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Va eseguita una procedura di infrazione ordinaria senza che il detentore possa obiettare di essere stato personalmente alla guida del veicolo (CDPCS).
- L'esecuzione deve rimanere prerogativa di un'autorità penale delle contravvenzioni avente le competenze giudiziarie necessarie. Soltanto questo tipo di autorità dispone infatti di tutti gli strumenti esecutivi di diritto penale. In caso contrario, non esisterebbe la possibilità di saldare la multa con lavoro di pubblica utilità. Inoltre, soltanto così è possibile segnalare una persona (soprattutto conducenti stranieri) nel RIPOL per ricerche relative al luogo di soggiorno e garantire quindi la procedura di revisione (CDPCS).
- Si offuscano i confini tra la pretesa punitiva dello Stato e l'interesse fiscale. Un'inversione così fondamentale dell'onere della prova nella procedura penale comporta incongruenze giuridiche difficili da gestire. Questo in particolare a fronte dell'evidente divergenza rispetto al CPP (ACVS).
- Il venir meno di un giudizio da parte di un'autorità giudiziaria dopo il mancato pagamento di una multa diminuisce l'importanza della procedura della multa disciplinare (LU).
- L'onere per la polizia non si riduce, ma al contrario aumenta (AR, LU, ACVS).
- Questa misura richiederebbe un massiccio cambiamento dei processi, sempre più automatizzati, tra la polizia, le autorità incaricate del procedimento penale e gli uffici cantonali di esecuzione, con spostamenti di personale (AR).
- Ogni opposizione scritta dovrebbe essere inoltrata all'autorità d'istruzione. La disposizione non risponde alle esigenze di informazione della persona multata e aumenta inutilmente l'onere delle autorità d'istruzione (CDPCS).
- I reati sanzionati con multe disciplinari incontestate dovrebbero essere considerati titoli di rigetto definitivo. Occorre inoltre prevedere la possibilità di convertire facilmente la multa in pena detentiva sostitutiva, al fine di evitare dispendiose procedure d'exequatur all'estero (SH).
- Considerati i costi delle procedure d'esecuzione, ci si chiede se procedere all'esecuzione di tutte le multe disciplinari non pagate sia una misura proporzionata allo scopo, in particolare se si considera che soltanto per le multe riconosciute sussiste un titolo di rigetto provvisorio. L'invio di solleciti scritti per posta raccomandata causerà elevati costi amministrativi (CDPCS).
- La procedura è molto macchinosa e poco chiara per i cittadini. Inoltre complicherebbe i compiti dei Cantoni (JU).

- Provoca un onere amministrativo supplementare (UR).
- Rappresenta una violazione della garanzia della via giudiziaria sancita nella Costituzione federale e del diritto di audizione (AI, AR, TG, ZH, POLCANT AI).
- In molti casi la riscossione delle multe attraverso la procedura d'esecuzione non avrebbe esito positivo (GL, ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).

Nessun parere / non ci riguarda: SAB, SGV , economiesuisse, AGU, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPI, Distiswiss, FSL, Future Bike, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, ISV, IVT ETH ZH, MFK SO, Nez rouge, OPTICS, REKO BE, ASP, SchweizMobil, SEVS, ISPA, USMCM, ASMC, SSML, AOS, strasseschweiz, Velokonf., Viniharass, UTP, 2 privati.

### 3.3.3 Domanda su una misura specifica prevista nella legge sugli agenti terapeutici

3.3.3.1 Domanda 31: Siete d'accordo che gli specialisti abilitati a dispensare medicinali siano legalmente ed esplicitamente obbligati a informare clienti e pazienti?  
(Art. 26 cpv. 3 LATer)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Partiti</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>59</b>	<b>9</b>	<b>19</b>
<b>Privati</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
<b>Totale</b>	<b>115</b>	<b>16</b>	<b>29</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH, PS, Verdi, USS, SAB, USAM, ACS, AGU, App.Ger. BS, MpA, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, upi, Car Tourisme Suisse, CAS, Organizzazione mantello, eco swiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, CDS, IGBF, CIET, Ingenbohl, IRM BE, IRM BS, IRM SG, POLCANT AI, Kibü BS, CCPCS, CAIS, CDPCS, MFK SO, Netzwerk K&V, Nez rouge, UNA&FNG, OPTICS, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, REKO BE, REKO TG, RoadCross, Routiers, SDHM/ASVE, ISPA, USMCM, ASMC, SSML, AOS, strasseschweiz, SVA VS, SVI, SVS, ASA, TCS, velosuisse, VfmF, VfV, UTP, CSS, 30 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- La misura permette di esplicitare l'obbligo contrattuale di informazione in sede di cure mediche o vendita di medicinali nelle farmacie e drogherie (BE).
- Così i conducenti non potranno appellarsi facilmente al fatto di non essere stati informati (CAIS).
- Tra i cittadini si registra un grande bisogno di informazione in merito (CDS).
- In realtà questo tipo di obbligo esiste già (AG, Organizzazione mantello).
- L'obbligo di informazione va introdotto soltanto per i medicinali che compromettono l'idoneità alla guida (PSL).
- La documentazione di questa informazione deve essere disciplinata in modo semplice e chiaro (IRM BS, IRM SG, SSML).
- Si deve precisare la realizzazione pratica (ISPA).
- La misura è difficile da realizzare e controllare (SH, SZ, USMCM).
- Sussiste il rischio che ci si limiti a un'indicazione generale. Soltanto se l'informazione è concreta e riferita al singolo caso possono esserci effettivamente ripercussioni positive (upi, VfV).

- Rimangono ancora diversi aspetti da chiarire, come per esempio la consegna di medicinali a terzi, la punibilità di medici e farmacisti, nonché la procedura da seguire nel caso in cui il conducente dichiara di non essere stato informato (AG, VD).
- Medici e farmacisti devono essere obbligati a segnalare agli uffici della circolazione stradale l'ineidoneità alla guida (RoadCross).

**Non sono d'accordo:** GL, TG, ZG, PEV, PLR, UPSA, SPIA, Centre Patronal, COCRBT, FMH, Future Bike, RFBS, SAA, FSFP, 2 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- È una prassi difficile da controllare e da dimostrare (UPSA, Centre Patronal, PEV, Future Bike).
- Le conseguenze e le sanzioni in caso di mancata informazione non sono chiare (Future Bike, Pro Velo Thun, Pro Velo Svizzera).
- Non è una misura realistica in quanto le reazioni ai medicinali sono troppo soggettive; non consente quindi una considerevole riduzione del rischio (GL).
- Che i medicinali possono alterare l'idoneità alla guida lo sa ogni conducente debitamente formato e di buon senso (SPIA, SAA).
- Sono sufficienti le indicazioni sul foglietto illustrativo (SPIA, Kappeler O., Lerch).
- Provoca una traslazione della responsabilità e dell'obbligo di diligenza dal conducente al medico o farmacista (PLR, Centre Patronal, COCRBT, FMH, SAA, Kappeler O.).
- Al fine di adempiere alla sua responsabilità, il medico o farmacista informerà sempre il paziente dell'effetto del farmaco sull'idoneità alla guida. Può anche succedere che alcune persone rinuncino all'assunzione del medicamento per poter guidare. La misura non è idonea né praticabile (ZG).
- È un provvedimento dispendioso e dal risultato incerto in quanto le persone irresponsabili, che non leggono il foglietto illustrativo, non ascolteranno di certo nemmeno il medico o il farmacista (FSFP).
- Può essere all'origine di (false) accuse e tentativi di discolpa da parte dei conducenti (Centre Patronal, PEV).
- Come compromesso si potrebbe proporre l'obbligo legale per medici e farmacisti di fare riferimento alle indicazioni del foglietto illustrativo riguardanti l'idoneità alla guida (FMH).
- Si dovrebbe stabilire quali sono i medicinali che compromettono effettivamente l'idoneità alla guida (ZG).
- Questa è già la prassi (Centre Patronal, PEV, FMH).

**Nessun parere / non ci riguarda:** JU, LU, OW, economiesuisse, SGV, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASPI, Distiswiss, FSL, ISV, IVT ETH ZH, motosuisse, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, ASP, SchweizMobil, SEVS, umverkehrR, AST, Velokonf., Viniharass, 5 privati.

### 3.3.4. Altre domande

3.3.4.1 Domanda 32: La Confederazione deve intervenire per semplificare, coordinare e armonizzare le procedure relative alle infrazioni del diritto della circolazione creando giurisdizioni specializzate (tribunali della circolazione stradale)? (Rapporto esplicativo n. 6.6)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>32</b>	<b>40</b>	<b>15</b>
<b>Privati</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>68</b>	<b>76</b>	<b>16</b>

Sono d'accordo: BL, BS, NW, VS, PEV, Verdi, PS, AGU, App.Ger. BS, MpA, ATVSL, upi, CAS, COCRBT, Organizzazione mantello, eco swiss, FMH, FRE, Mobilità pedonale, IGBF, IRM SG, Kibü BS, CCPCS, Netzwerk K&V, PHCH, Pro Velo Emmental, REKO TG, RFBS, RoadCross, ASMC, SSML, SVI, SVS, TCS, AST, VfmF, VfV, FSFP, CSS, 29 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- La misura consentirebbe di evitare inutili doppioni e ritardi. Aumenterebbe inoltre la fiducia degli utenti della strada nell'autorità dello Stato. Se le sanzioni comminate dallo Stato sono considerate frutto di un processo equo, si contribuisce ad accrescere l'impatto, a livello di comportamento, delle prescrizioni sulla circolazione stradale e l'efficacia delle sanzioni (upi, VfV).
- L'effetto delle sanzioni è tanto più elevato quanto più rapida è la loro esecuzione dopo il reato. È inoltre importante che le vittime siano risarcite entro breve tempo. Sarebbe pertanto auspicabile che fosse lo stesso tribunale a occuparsi di tutti gli aspetti (di diritto penale, amministrativo ed eventualmente civile) di un'infrazione (TCS).
- Il provvedimento promuove la parità di trattamento degli autori di reati e contribuisce ad accelerare il procedimento (COCRBT, CCPCS), contribuendo così alla prevenzione generale (COCRBT).
- Dalla commissione del reato all'esecuzione della pena possono passare molti anni (PS).
- Sostanzialmente si chiede una maggiore protezione delle vittime e una minore protezione di chi commette reati. Vi dovrebbero inoltre essere procuratori specializzati nei casi dei pirati della strada (Verdi, Mobilità pedonale, AST, VfmF).
- Si deve tener conto dei vantaggi della prassi attuale, che funziona bene. Eventualmente, le misure amministrative potrebbero essere trattate alla stregua di pene accessorie (CSS).
- È necessario garantire che l'attuazione determini effettivamente i miglioramenti auspicati. Si pone inoltre la questione della competenza: il Cantone dove è stato commesso il fatto o il Cantone di domicilio? (PS).
- Solo a condizione che si applichi una normativa uniforme soprattutto per quanto riguarda le tasse di giustizia e di disbrigo della pratica (ATVSL).
- La competenza dei procedimenti spetta e deve continuare a spettare ai Cantoni. Questa misura è possibile soltanto se sono disponibili i mezzi necessari a tutti i livelli (FSFP).

Non sono d'accordo: AG, AI, AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PLR, SAB, economiesuisse, USS, SGV, USAM, ACS, UPSA, ANCV, asa, ASCV, ASG, ASTAG, auto-schweiz, SPIA, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Distiswiss, FER, FMS, PSL, Fräschels, FSL, CIET, Ingenbohl, ISV, POLCANT AI, CAIS, CDPCS, MFK SO, motosuisse, UNA&FNG, Posta, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, REKO BE, Routiers, SAA, SDHM/ASVE, SEVS, USMCM, SVA VS, ASA, umverkehr, velosuisse, Viniharass, 7 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Questa misura non ha alcuna ripercussione sulla sicurezza stradale (PLR).
- Causerebbe maggiori costi e oneri (JU, VD, Routiers).
- Non rientra nelle competenze della Confederazione, bensì eventualmente dei Cantoni (AI, AR, BE, GL, LU, ACS, ASTAG, auto-schweiz, Car Tourisme Suisse, FMS, CIET, POLCANT AI, CDPCS, MFK SO, motosuisse, Posta, SAA, SDHM/ASVE).
- Un'organizzazione giudiziaria unitaria sarebbe in contraddizione con la struttura giudiziaria federalistica attualmente valida e ben funzionante (SH).
- Non è detto che la misura proposta abbia un effetto di sveltimento. Nei Cantoni, ordinare misure amministrative rappresenta un'operazione molto frequente, che nella maggior parte dei casi viene svolta in modo efficiente (AG, AI, BE, FR, GR, LU, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Tra le sezioni – negli uffici della circolazione stradale – che si occupano di immatricolazioni e quelle che si occupano delle misure esistono importanti punti di contatto e interconnessioni (AG, AI, BE, FR, GR, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO). L'esternalizzazione delle misure amministrative pregiudicherebbe notevolmente l'efficienza e renderebbe le procedure più complicate e lunghe (AG, AI, FR, GR, LU, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO). Tutte le strutture attuali dovrebbero essere oggetto di una riorganizzazione (SH).
- Le autorità amministrative e quelle penali svolgono compiti diversi, applicano norme giuridiche differenti e giudicano i mezzi di prova in modo diverso. I loro compiti non dovrebbero pertanto essere mescolati (NE).

- Con il nuovo diritto sulle misure penali, in vigore dal 1° gennaio 2005, si è già raggiunto un alto livello di uniformazione della prassi (AG, AI, GR, NE, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH, asa, MFK SO).
- Nell'ambito della revisione della Parte generale del Codice penale è stato respinto in modo chiaro il trasferimento al giudice penale della competenza in materia di revoca a scopo di ammonimento (AG, AI, GR, SO, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH. asa). Con la misura in oggetto la procedura amministrativa verrebbe annessa a quella penale (VD).
- La presenza in ogni Cantone di una sola autorità incaricata di disporre le misure amministrative (a differenza di quanto avviene per i tribunali) contribuisce all'uniformazione (SO).
- A livello cantonale i servizi di riferimento vengono definiti chiaramente con le autorità amministrative (BE).
- L'attuale procedura è chiara e trasparente (JU).
- Le autorità penali comunali delle contravvenzioni devono essere assolutamente mantenute. Soprattutto nell'ambiente urbano possono rispondere meglio e in modo personalizzato alle esigenze dei cittadini. Inoltre, in questo modo si alleggeriscono i compiti dei tribunali e degli uffici del pubblico ministero (CDPCS).
- I problemi esistenti sono da ricondurre a insufficienti risorse di personale (CDPCS).
- L'affermazione nel rapporto, secondo cui le autorità incaricate della revoca della licenza avviano gli accertamenti dell'idoneità alla guida soltanto in caso di sentenza penale passata in giudicato, è falsa. Al fine di poter compiere immediatamente i passi necessari, i fatti sono comunicati a queste autorità tramite il rapporto della polizia nello stesso momento in cui sono comunicati alle autorità penali (SO).
- È prematuro che la Confederazione lavori alla creazione di tribunali della circolazione stradale (UPSA).
- Le attuali competenze territoriali e materiali hanno dato ottimi risultati e possono essere ampliate in funzione degli sviluppi futuri (BE).
- I tribunali della circolazione stradale rappresenterebbero una soluzione opportuna quando si devono giudicare infrazioni di un certo rilievo (CDPCS).
- Si è sostanzialmente favorevoli a una semplificazione della procedura sanzionatoria in vista di una maggiore celerità, efficienza e accettazione tra le persone interessate. In questo senso, l'autorità giudiziaria penale dovrebbe poter pronunciarsi anche su eventuali misure amministrative. La creazione di tribunali specializzati della circolazione stradale viene tuttavia respinta perché non porta alcun vantaggio rilevante (BL).
- Lo stesso evento dovrebbe essere giudicato separatamente nell'ambito del diritto della circolazione stradale e in altri ambiti giuridici, cosa tuttavia complicata (CAIS).
- Invece che creare tribunali della circolazione stradale, si dovrebbe integrare la competenza in materia di misure nell'esistente giurisdizione penale. Non emergerebbero così problemi di delimitazione se, oltre a quelli menzionati nella LCStr, si devono giudicare anche altri reati penali. La competenza territoriale è un elemento secondario ma deve tuttavia essere disciplinata in modo unitario (BL).
- Nel trasporto commerciale su strada intervengono spesso anche la responsabilità del datore di lavoro e quella del committente. I tribunali della circolazione stradale non terrebbero sufficiente conto di questo aspetto (Routiers).
- La maggior parte delle procedure è eseguita, nel quadro delle sue attribuzioni penali, dal pubblico ministero. Per le procedure che giungono comunque in tribunale, non sono necessari tribunali speciali (SG).
- La misura può essere accolta se vengono istituiti «tribunali rapidi» anche per altri reati penali (PSL).
- Un coordinamento generale delle procedure penali e amministrative avrebbe maggiore efficacia (Pro Velo Thun, Pro Velo Svizzera, USMCM, umverkehrR).

Nessun parere / non ci riguarda: ASPI, Future Bike, IRM BE, IRM BS, IVT ETH ZH, Nez rouge, OPTICS, POLCANT GE, ASP, SchweizMobil, ISPA, AOS, strasseschweiz, Velokonf., UTP, 1 privato.

3.3.4.2 Domanda 33: Siete d'accordo con le misure relative alla ricerca, allo sviluppo e alla statistica?  
(Rapporto esplicativo n. 2.2.4)

	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>Nessun parere / non ci riguarda</b>
<b>Cantoni</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>Partiti</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Associazioni mantello</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Altre organizzazioni</b>	<b>53</b>	<b>19</b>	<b>14</b>
<b>Privati</b>	<b>34</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>118</b>	<b>25</b>	<b>16</b>

Sono d'accordo: AG, AI, AR, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PS, PEV, Verdi, economiesuisse, USS, SGV, USAM, ACS, AGU, UPSA, App.Ger. BS, MpA, asa, ASPI, ASTAG, ATVSL, auto-schweiz, upi, Car Tourisme Suisse, CAS, Centre Patronal, COCRBT, Organizzazione mantello, FER, FMH, Fräschels, FRE, Mobilità pedonale, Future Bike, IGBF, CIET, IVT ETH ZH, POLCANT AI, Kibü BS, CDPCS, MFK SO, motosuisse, Netzwerk K&V, Nez rouge, PHCH, POLCANT GE, Pro Velo Emmental, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, RFBS, RoadCross, SAA, SDHM/ASVE, ASMC, SSML, strasseschweiz, SVI, TCS, umverkehR, AST, VfmF, VfV, UTP, CSS, SVA VS, 34 privati.

Osservazioni, critiche, proposte

- Statistica e ricerca sono elementi fondamentali di una politica della sicurezza stradale efficace. La traduzione delle conoscenze acquisite in azioni concrete e la valutazione delle conseguenze assumono grande importanza (PS).
- Questa forma, poco sviluppata in Svizzera, di esame approfondito delle dinamiche concrete degli incidenti svolge un ruolo importante nell'ambito della sicurezza stradale (upi, VfV).
- Le analisi e valutazioni proposte avvengono già a livello cantonale. Una valutazione a livello nazionale a cura della Confederazione è tuttavia auspicabile (ZH).
- È necessario garantire la qualità dei dati. I dati provenienti dagli assicuratori di responsabilità civile dei veicoli devono essere contrassegnati in modo chiaro nella banca dati. Considerato il loro know-how tecnico, devono essere assolutamente chiamati in causa anche gli addetti alla sicurezza dei proprietari delle strade (AG).
- Si è d'accordo nella misura in cui non ne risulta un onere supplementare per le persone incaricate dell'esecuzione (COCRBT), se la Confederazione mette a disposizione i mezzi necessari (VS) e se i Cantoni non devono farsi carico di lavoro aggiuntivo (JU, VD). I Cantoni devono essere coinvolti solo marginalmente (SZ).
- Si approva il coordinamento tecnico e la promozione della qualifica tecnica soltanto se ciò non comporta la creazione di nuovi posti a livello cantonale (p. es. addetti alla sicurezza) (BE).
- L'onere per la fornitura di dati di base per la ricerca deve essere il più ridotto possibile e realizzabile attraverso semplici mezzi informatici (SZ).
- Si deve tener sufficientemente conto della protezione dei dati (FMH).
- L'onere a carico della polizia deve essere il più ridotto possibile. La ricerca sugli incidenti non si deve limitare soltanto ai morti o feriti gravi. La fornitura di dati non può superare il volume attuale e deve essere automatizzata (LU).
- Ne risultano costi e un ulteriore carico amministrativo. Occorre tener conto del rapporto costi/utilità (TI).
- La distinzione tematica e territoriale tra le diverse forme di ricerca sugli incidenti (registro degli incidenti stradali, art. 104, 6c e 6d) non è opportuna. Le varie tipologie dovrebbero essere incluse sotto l'unico titolo «Ricerca sugli incidenti» (upi, VfV).

Non sono d'accordo: BE, BL, NE, PLR, ANCV, ASCV, ASG, SPIA, Distiswiss, eco swiss, FMS, PSL, FSL, Ingenbohl, ISV, CCPCS, UNA&FNG, Routiers, SEVS, SVS, ASA, Viniharass, FSFP, 2 privati.

#### Osservazioni, critiche, proposte

- Già da anni, nei Cantoni, si attribuisce grande importanza all'analisi degli incidenti. I tratti a rischio di incidente sono costantemente oggetto di analisi e correzione. L'introduzione di esperti della sicurezza comporterebbe la creazione di altre interfacce anche a livello comunale. Le strutture gerarchiche dei Cantoni e della Confederazione dispongono già di strumenti sufficienti (BL, CCPCS).
- Le statistiche che si elaborano sono sufficienti (FMS).
- L'utilità non è proporzionale agli oneri (PSL, SVS).
- I miglioramenti auspicati nell'ambito della ricerca e della statistica vengono accolti sostanzialmente con favore, ma le modifiche proposte degli articoli 6a-6d LCStr sono respinte. La cooperazione tra gli uffici di diritto privato e quelli di diritto pubblico è opportuna; queste questioni dovrebbero però essere chiarite di concerto (UNA&FNG, ASA).
- Si preferisce la possibilità di partecipare a ricerche internazionali (FSFP).
- Sarebbe più opportuno attuare con maggiore coerenza le basi legali esistenti (SPIA).

Nessun parere / non ci riguarda: SAB, IRM BE, IRM BS, IRM SG, CAIS, OPTICS, REKO BE, REKO TG, ASP, SchweizMobil, ISPA, USMCM, AOS, Velokonf., velosuisse, 1 privato.

#### 3.3.5 Domanda 34: Altre osservazioni

##### Infrastruttura

- Vanno intraprese anche le seguenti misure: misure contro collisioni con ostacoli fissi al di fuori delle località (spazi privi di ostacoli); ottimizzazione della sicurezza nei pressi dei raccordi autostradali; risanamento degli incroci nei quali si sono verificati incidenti in fase di cambiamento di direzione all'interno delle località; verifica e risanamento dell'illuminazione in località selezionate; risanamento degli attraversamenti pedonali; messa in sicurezza degli incroci e delle svolte a sinistra per i veicoli a due ruote leggeri; verifica e risanamento degli incroci all'interno e al di fuori delle località; misure di risanamento dei percorsi casa-scuola (piani per i percorsi casa-scuola); miglioramento delle interfacce strutturali tra il trasporto pubblico e quello privato (upi, VfV).
- Le misure di moderazione del traffico, come per esempio gli alberi o le grandi pietre collocate negli spartitraffico, possono provocare seri danni anche in caso di disattenzione e non devono pertanto essere più consentite (FMS).
- È necessario introdurre un regolamento uniforme per la realizzazione di rotonde. Le attuali isole offrono spesso scarsa visibilità e aumentano quindi il rischio di ferimento (FMS).
- I rimanenti passaggi a livello pericolosi devono essere risanati rapidamente. I mezzi necessari devono essere stanziati nel quadro degli accordi sulle prestazioni sottoscritti con le FFS e/o le ITC (SGV).
- Le zone a 30 km/h attraversate da linee di autobus possono, se molto ampie, allungare i tempi di percorrenza compromettendo così la qualità del servizio. Sono pertanto necessarie misure architettoniche atte a soddisfare le esigenze dei mezzi di trasporto pubblici (UTP).
- I bambini hanno bisogno di strade sicure, che consentano loro di raggiungere da soli i luoghi di gioco oppure di utilizzarle come spazio di gioco e movimento. La situazione delle strade dovrebbe essere valutata tenendo conto di queste esigenze. I bambini devono pertanto essere integrati nella pianificazione e realizzazione delle strategie del traffico. Rimuovendo alcuni attraversamenti pedonali, i bambini si sentono insicuri e perdono punti di riferimento (Kibü BS).
- In termini di infrastrutture sicure e a prova di errore, anche gli istituti di formazione dovrebbero essere sensibilizzati al fine di promuovere l'idea di sicurezza tra i pianificatori (LU).
- La creazione di corsie separate per gli autobus permetterebbe di aumentare la sicurezza stradale e di rendere più scorrevole il traffico negli agglomerati (sev).

##### Pirati della strada

- Occorre individuare le misure previste dal diritto vigente non ancora pienamente sfruttate e coordinare gli organi d'esecuzione coinvolti al fine di una chiara pratica sanzionatoria (BE).
- Occorre applicare il diritto vigente, per esempio revoca a vita della licenza di condurre. Devono essere assolutamente messi a disposizione i mezzi per la prevenzione e la repressione (PS).

- È necessario potenziare i controlli sui pirati della strada e sfruttare a pieno quanto previsto dalle norme penali in vigore (PLR).
- I corpi di polizia cantonale devono essere equipaggiati con dispositivi di misurazione della velocità; va applicata la revoca di sicurezza a scopo preventivo; la potenza dei motori delle automobili deve essere ridotta e vanno imposti dei limiti agli spot pubblicitari delle auto (Verdi, AST).
- In caso di superamento reiterato dei limiti di velocità, con conseguente revoca della licenza di condurre, il veicolo deve essere obbligatoriamente dotato di una scatola nera (PLR).
- Per i pirati della strada già identificati devono essere previsti corsi obbligatori e assistenza psicologica (ACS).
- Il limite minimo delle pene per omicidio colposo deve essere innalzato a due anni; le pene per lesioni gravi vanno innalzate; le pene detentive senza condizionale vanno comminate anche a chi viene condannato per la prima volta; le pene pecuniarie vanno comminate senza condizionale; la procedura di confisca del veicolo deve essere semplificata in presenza di pirati della strada (BL).
- La durata della pena detentiva per omicidio colposo deve essere aumentata da tre a cinque anni (PEV).
- Si dovrebbe vagliare la possibilità di applicare una revoca minima di un anno in caso di prima condanna (AI, POLCANT AI).
- Si chiede la distruzione del veicolo e la revoca immediata della licenza di condurre per una durata da due a cinque anni (PEV).
- Dovrebbe essere introdotta una quarta categoria di infrazioni la cui descrizione sarebbe basata sulla definizione dei «casi di pirateria della strada» che figurano nelle direttive del 1° gennaio 2008 del pubblico ministero superiore («Oberstaatsanwaltschaft») del Cantone di Zurigo concernenti l'intervento del gruppo «Circolazione stradale» dei pubblici ministeri e la procedura applicabile ai casi di pirateria. Si deve fissare una durata minima di revoca: in caso di prima condanna sarebbe adeguato un periodo da due a cinque anni. È un provvedimento di rapida attuazione e a costo zero (ZH).
- Le misure preventive devono mirare innanzitutto a una migliore integrazione dei giovani e giovani adulti, in particolare quelli provenienti dai Balcani (ZH).
- Occorre impedire che i pirati della strada si mettano alla guida di automobili veloci, vietando loro per esempio di prendere veicoli in leasing (ZH). Nessun contratto di leasing per persone con licenza di condurre provvisoria (Verdi, AST).
- Occorre aggiungere un articolo nel quale siano definiti i concetti di «gare di velocità sulle strade pubbliche» e di «pirati della strada». Sono necessarie leggi e sanzioni più severe, controlli più intensi e lo stanziamento dei mezzi necessari (PEV).
- Si propone di completare l'articolo 16c LCStr con una categoria che, per gli autori di reati molto gravi, preveda una durata minima pluriennale e obbligatoria della revoca della licenza di condurre (ACVS, ASCPC).
- L'attuale legislazione non prevede nessuna possibilità soddisfacente di sanzionare i pirati della strada. Andrebbero introdotte pene severe per omicidio colposo (in un secondo capoverso dell'art. 117 CP) e lesioni colpose (in un terzo capoverso dell'art. 125 CP). La pena massima dovrebbe essere innalzata a cinque anni. Ciò permetterebbe, nel caso in cui concorrono più violazioni delle norme, di comminare una pena detentiva fino a sette anni e mezzo (CAIS).
- Per i conducenti che adottano un comportamento particolarmente senza scrupoli dovrebbe essere creata una categoria supplementare che preveda una revoca minima di due o tre anni in caso di primo reato (CDPCS).
- Occorre definire i reati qualificabili come pirateria della strada; le pene massime per omicidio colposo e lesioni colpose vanno innalzate; vanno introdotte pene minime, senza possibilità di condizionale, per reati legati alla pirateria della strada; la licenza di condurre va revocata per un periodo fino a cinque anni in caso di prima condanna e per tutta la vita in caso di recidiva (RoadCross).

#### Veicoli a due ruote/pedoni

- Durante le opere di risanamento bisogna tener conto della sicurezza dei conducenti di veicoli a due ruote quando si impiegano barriere di sicurezza e quando si eseguono pavimentazioni stradali (FMS).
- Occorrono misure di promozione del traffico ciclistico (BE, Pro Velo).
- Occorrono più misure di protezione dei ciclisti (PEV, Pro Velo).
- Si propone di eliminare l'obbligo di contrassegno per i ciclisti e di coprire i danni con il Fondo di garanzia. L'onere amministrativo è sproporzionatamente alto se confrontato con il premio assicurativo (AI, TG, POLCANT AI).
- L'articolo 216 dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali dovrebbe essere completato con una disposizione che prescriva l'installazione di dispositivi di illuminazione fissi al momento della vendita e dell'utilizzo della bicicletta nel caso in cui questa sia dotata di uno dei seguenti accessori: cavalletto, portapacchi, parafango, copricatena, dispositivo antifurto (catena con lucchetto) fisso e gancio traino. Sono da

escludere i velocipedi puramente sportivi (BMX e rampichini) (PS, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, USMCM, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Burgunder, Bütler-Odermatt, Décurnex, Dober, Edelmann, Erni, Fawer, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Herren, Hunziker, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pella, Pfenninger, Schürch, Staub, Stöckli, Thorens, Tognazza, Wolfsberg, Zimmermann).

- Mancano misure di protezione dei pedoni (SVA VS).
- La Confederazione deve cercare nuove soluzioni per garantire attraversamenti pedonali sicuri, il diritto di precedenza dei pedoni e l'applicazione. Si tratta in particolare di ideare nuovi tipi di attraversamento (AG).
- Occorre controllare il comportamento degli utenti della strada in prossimità delle strisce pedonali, soprattutto nelle zone rurali dove il flusso di traffico è diverso (AR).
- L'articolo 49 LCStr concernente l'utilizzo delle strisce pedonali dovrebbe essere modificato urgentemente, visto che oggi molti pedoni iniziano ad attraversare senza controllare se sopraggiungono veicoli (LU).

#### Formazione e formazione complementare

- Occorre potenziare le attività di educazione stradale allo scopo di prevenire gli incidenti (PS).
- Vanno definiti requisiti qualitativi minimi in ambito di istruzione alla guida e le campagne cantonali di sensibilizzazione vanno uniformate a livello nazionale (upi).
- Promozione della prevenzione nelle scuole di guida (Nez rouge).
- Il programma di formazione della prima fase deve essere adeguato alle esigenze odierne della circolazione stradale (RFBS).
- La prima fase della formazione deve essere ottimizzata (AG, GL, GR, SG, SO, SZ, TG, UR, asa, MFK SO).
- Gli esami periodici della vista devono essere sanciti per legge (OPTICS, AOS per analogia).
- L'esame della vista deve essere effettuato ogni dieci anni (PSL).
- All'occorrenza, va effettuata una perizia psicologica prima di rilasciare la licenza per allievo conducente (SVI).
- L'idoneità alla guida deve essere accertata dal momento in cui interviene una disabilità (Buser).
- Occorrono un'informazione periodica sulle ultime novità e attività di sensibilizzazione (upi, SGV), per esempio ad opera della Confederazione, dei Comuni e dei Cantoni, da imputare all'imposta sugli autoveicoli (SAB, SBS).
- Va introdotto l'obbligo di frequentare lezioni con un maestro conducente durante la formazione iniziale (BE, VD, ZG).
- Eventualmente va previsto un numero minimo di ore obbligatorie di istruzione alla guida (upi, VfV).
- L'educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli della formazione scolastica (misura 403) dovrebbe essere realizzata rapidamente (FRE).
- La licenza di condurre in prova dovrebbe scadere dopo tre anni. Durante il periodo di prova devono poter essere guidati soltanto veicoli con un peso limitato per unità di potenza (IGBF).
- Occorre sensibilizzare la popolazione sulla responsabilità individuale di ogni singolo utente della strada (Kalberer).
- Va migliorata la collaborazione tra gli specialisti che si occupano della formazione degli utenti della strada (Kalberer).
- Per garantire la capacità di condurre, le lezioni pratiche di guida dovrebbero concentrarsi maggiormente sulla sicurezza e la prevenzione degli incidenti. A chi si appresta a condurre un'automobile, per esempio, dovrebbero essere impartiti insegnamenti specifici volti a tener conto delle esigenze degli utenti della strada più vulnerabili (pedoni, ciclisti e motociclisti) (upi, VfV).
- Le licenze di condurre svizzere devono poter essere rilasciate soltanto dopo un esame in Svizzera. I questionari dell'esame di teoria non devono essere pubblicati in Internet e devono essere distribuiti soltanto in una delle lingue nazionali svizzere, dato che anche le normative legali e la segnaletica stradale esistono solo in queste lingue (PSL).
- L'introduzione di un sistema di gestione della qualità per gli esami di conducente (misura 503) è un provvedimento opportuno, la sua struttura rimane tuttavia da definire chiaramente; va in particolare stabilito se la Confederazione incaricherà interamente i Cantoni della definizione del sistema di garanzia della qualità, così come avviene per le verifiche successive dei veicoli, o se intende definire requisiti minimi a livello di ordinanza (upi, VfV).
- Per quanto riguarda la formazione di ingegneri specializzati nella sicurezza stradale (misura 311), è necessario che i corsi siano obbligatori per gli ingegneri che operano nella costruzione di strade (upi, VfV).

- I neo-conducenti con una licenza di condurre in prova dovrebbero poter guidare soltanto veicoli con un certo peso per unità di potenza (p. es. 10 kg/PS) (IGBF).
- Eventualmente, si potrebbe introdurre l'obbligo di trascorrere un/a giorno/notte entro i primi due anni dopo l'esame di guida presso i samaritani, Nez rouge o organizzazioni simili (Nez rouge).
- Si chiedono le seguenti misure: introduzione di un corso di teoria di base (2 x 2 ore) sovvenzionato in parte con gli introiti delle multe; miglioramento del questionario usato nell'esame di teoria; divieto di pubblicare le domande e le immagini; maggiore responsabilizzazione dei maestri conducenti (eventuale sigillo di qualità); ore di guida obbligatorie pari ad almeno 18 lezioni; possibilità di circolare con autoveicoli privati per esercitarsi alla guida soltanto dopo aver frequentato nove lezioni di guida obbligatoria e previa conferma scritta del maestro conducente; iscrizione all'esame di guida soltanto a cura del maestro conducente; esami di guida della categoria B soltanto con veicoli della scuola guida; riduzione della durata della licenza provvisoria da tre a un anno (RFBS).

### Tecnica

- Vanno previste condizioni più severe per l'auto-tuning o addirittura il suo divieto (ACVS, ASCPC).
- Occorre vietare la messa in circolazione di nuovi veicoli pericolosi e prevedere un utilizzo vincolato dei veicoli pericolosi attualmente ammessi (VfmF).
- Si postula la reintroduzione della luce fissa sui velocipedi (VD, Pro Velo Bernaa, Pro Velo Bienne, Pro Velo Emmental, Pro Velo Friburgo, Pro Velo Svizzera, Pro Velo Thun, umverkehR, Altenbach, Amsler, Brauchli, Briner-Lienhard, Bütler-Odermatt, Erni, Dauberschmidt, Dober, Edelmann, Fricker-Blumer, Gasser, Gehring, Hunziker, Herren, Jordan, Kappeler R., Keller, Lerch, Mantegani, Mengis, Pfenninger, Ruch D., Ruch P., Schürch, Staub, Stöckli, Tognazza, Vogt, Wolfisberg, Zimmermann).
- Si propone l'obbligo di un etilometro blocca-motore (Verdi, ASMC, AST) per chi ha commesso reati legati alla guida in stato d'ebrietà (upi, RoadCross, VfV).
- Per tre anni i neo-conducenti devono guidare veicoli a potenza limitata (POLCANT GE).
- È necessaria una collaborazione a livello europeo anche per lo sviluppo degli standard tecnici necessari nell'ambito della guida automatica (mediante «on board unit», OBU); per esempio apparecchio nel veicolo che svolga le funzioni o i servizi di un sistema completo, come il «corporate driving» (AG).
- La potenza o la piombatura del motore va ridotta; a seconda della gravità dell'infrazione, da combinare con l'installazione di una scatola nera o di un odocronografo (USS).
- Le misure volte al potenziamento dell'impegno internazionale nel campo della sicurezza dei veicoli (misura 211) e alla cura più intensa dei contatti internazionali (misura 212) potrebbero includere un esame dei pneumatici secondo i regolamenti ECE, analogamente alla misura UE sul rumore (marcatatura S sui pneumatici). La marcatura potrebbe contribuire a ridurre la vendita dei pneumatici più economici che presentano una lunghezza di frenata fino a 50 m (ATVSL).
- La limitazione alle dimensioni di ruote e pneumatici ammesse dai costruttori di veicoli è troppo restrittiva (Limitazione delle possibilità di montare ruote di dimensioni diverse, misura 205) (auto-schweiz).
- Nella maggior parte dei casi gli incidenti non sono causati da difetti tecnici. I pneumatici rappresentano un problema marginale (Limitazione delle possibilità di montare ruote di dimensioni diverse, misura 205) (upi, VfV).
- L'obbligo di miglioramento della visibilità di tutti i veicoli (misura 209) non è necessario (Posta).
- Il dispositivo blocca-motore dovrebbe essere legato all'uso delle cinture di sicurezza (ASMC).
- La potenza dei motori deve essere limitata a 120 km/h (Santschi).

### Controlli/sanzioni

- Per poter perseguire le infrazioni commesse da conducenti stranieri è necessaria una migliore collaborazione tra i Paesi (VS, COCRBT).
- Severità nella revoca della licenza di condurre per i conducenti che commettono infrazioni gravi (PEV).
- Divieto generale di telefonare mentre si è alla guida di un veicolo (cellulare o vivavoce) (Verdi, ASA, Mobilità pedonale, ASMC, AST) e di utilizzare dispositivi con schermi (Mobilità pedonale).
- Mancano provvedimenti contro l'utilizzo di dispositivi radiomobili e analoghi (LU).
- Vanno intensificati i controlli del traffico di transito, applicate sanzioni meno severe per i reati di piccola entità e valutate eventuali pene «giornaliere» (nessun via libera per persone di condizioni modeste in caso di contravvenzioni alle prescrizioni sulla circolazione stradale) (SZ).
- Osservazioni concernenti l'articolo 14 capoverso 2<sup>bis</sup> LCStr (art. 14a cpv. 3 nuova LCStr): a chi ha guidato un veicolo a motore senza essere titolare di una licenza di condurre non è rilasciata, per almeno sei mesi

dall'infrazione (o fino al raggiungimento dell'età minima richiesta), né la licenza per allievo conducente né la licenza di condurre. Se tuttavia il trasgressore viene fermato alla guida di un'automobile o di una motocicletta in possesso di una licenza di condurre per ciclomotori, rischia soltanto la revoca per un mese della licenza di condurre per ciclomotori (art. 16b cpv. 1 lett. c LCStr). Questa situazione insoddisfacente, che certo non riflette l'intenzione del legislatore, è riconducibile al fatto che, a suo tempo, la revisione della LCStr del 2001 si è accavallata temporalmente con la revisione dell'OAC del 2002, nella quale la licenza di condurre per motocicli è stata «valorizzata» perché inclusa nelle categorie speciali. Si chiede pertanto di modificare opportunamente l'articolo 14 capoverso 2<sup>bis</sup> LCStr e di innalzare il termine da sei a dodici mesi (SO, MFK SO).

- Ai sensi dell'articolo 16d capoverso 2 LCStr, alla revoca secondo l'articolo 16d capoverso 1 LCStr è connesso un periodo di sospensione se, al posto di una revoca a scopo di ammonimento secondo gli articoli 16a–16c, è ordinata una revoca di sicurezza. Conformemente al diritto vigente, una licenza di condurre viene revocata in virtù dell'articolo 16 cpv. 1 LCStr se la persona interessata si rifiuta di sottoporsi all'esame di verifica dell'idoneità alla guida. La revoca secondo l'articolo 16d capoverso 1 lettere a–c non è pertanto possibile perché l'inidoneità che deriva dal rifiuto di sottoporsi all'esame di verifica non può essere classificata in nessuna di queste disposizioni (lett. a–c) (MFK SO).
- La limitazione del periodo di sospensione ai periodi minimi legali sanciti negli articoli 16a–16c LCStr in caso di revoche di sicurezza a causa di inidoneità è insoddisfacente. Ciò è tanto più vero per le revoche di sicurezza in seguito a una prima infrazione grave alle quali si commina, in virtù di questa norma, un periodo di sospensione di soli tre mesi. Nella pratica, il problema è che si può richiedere il nuovo rilascio della licenza di condurre subito dopo il periodo di sospensione (BE, GL, GR, SG, UR, TG, ZG, ZH, asa).
- Il periodo di sospensione per le revoche di sicurezza deve essere di almeno un anno (BE). Il periodo di sospensione deve essere fissato fino alla scadenza della durata minima della revoca prevista per l'infrazione commessa, e comunque almeno a dodici mesi (BE, GR, SG, UR, TG, ZG, ZH, asa).
- Anche per una revoca a scopo di ammonimento si dovrebbe prescrivere una formazione obbligatoria alla circolazione stradale. Dopo una revoca ai sensi dell'articolo 16e LCStr (nuovo) la licenza di condurre dovrebbe essere nuovamente rilasciata soltanto dopo che la persona interessata ha effettivamente completato il corso previsto (BS).
- Le persone che commettono un'infrazione lieve, medio grave o grave possono commetterne molte altre, senza che vi sia un conseguente inasprimento delle sanzioni, prima che pervenga la decisione dell'ufficio della circolazione o dell'autorità incaricata di disporre le misure amministrative. In altre parole, se la decisione non perviene subito dopo l'infrazione, il conducente può commettere altre infrazioni gravi al diritto sulla circolazione stradale senza dover per questo temere un inasprimento delle sanzioni (VfV).
- Per mantenere la loro efficacia, le multe disciplinari devono essere innalzate (AG, ZH).
- Le disposizioni penali per le infrazioni legate al superamento della velocità dovrebbero essere uniformate a livello nazionale (BS, COCRBT).
- È necessaria un'armonizzazione delle procedure amministrative e penali (VD, VS, CAIS), nell'ambito della quale la revoca della licenza di condurre diventi oggetto di procedura penale. Ciò permetterebbe di revocare le licenze di condurre, a seconda della colpa e di eventuali casi pregressi, per un periodo compreso fra tre mesi e tre anni. Si potrebbe pronunciare la revoca della licenza di condurre con condizionale completa o parziale, ottenendo così un effetto preventivo e deterrente (CAIS).
- I controlli di polizia sono citati solo marginalmente, per esempio in riferimento all'articolo 105a AP LCStr. L'efficacia dei controlli di polizia è un fattore cruciale, poiché molte misure di Via sicura (p. es. la riduzione del limite per mille) non possono altrimenti spiegare tutto il loro effetto. L'esecuzione dei controlli spetta ai Cantoni. Analogamente alle disposizioni in materia di infrastrutture, occorrono prescrizioni statali che fungano da guida per la prassi cantonale, in modo da ottenere il massimo beneficio per la sicurezza stradale. Nella pratica si tratta di introdurre un piano di attuazione nazionale e di promuovere l'impiego di nuove tecnologie di controllo e di ulteriori soluzioni, quali segnalatori radar fissi, controlli su specifici tratti stradali e controlli dell'aria espirata senza indizio di ebbrezza (upi, VfV).

#### Varie

- Gli autoveicoli non devono essere equiparati alle automobili. Vanno inoltre muniti obbligatoriamente di un odocronografo e le prescrizioni in materia di equipaggiamento dei veicoli devono essere verificate (AG).
- Si devono evitare misure capillari e preferire quelle volte a colpire chi infrange effettivamente la legislazione in materia di circolazione stradale (SZ, COCRBT).
- Va realizzata una rappresentazione obiettiva del contesto iniziale che includa un raffronto intercantonale e l'andamento delle statistiche sulle vittime degli incidenti negli ultimi dieci o venti anni (SZ).
- Si respinge la sostituzione dei termini «polizia» e «organo di polizia competente» con «organo di controllo» ovvero «organo competente» negli articoli 54 LCStr e 4 LMD (AI, GL, TG, ZH, POLCANT AI, CDCGP, FSFP). Un'estensione della nozione di «organi di polizia» a «organi di controllo» può essere all'origine di abusi. È ne-

cessaria una descrizione esaustiva degli organi, altrimenti si potrebbero includere anche enti come Securitas, «Verkehrskadetten» ecc. (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).

- Il termine «organi di controllo» è respinto perché vago (SG).
- Si mette in discussione l'attribuzione della competenza al Corpo delle guardie di confine di riscuotere multe disciplinari. Esistono infatti già accordi per la collaborazione con le guardie di confine. Si tratta di una competenza dei Cantoni con la quale non si dovrebbe interferire (JU).
- Non è accettabile che sia la Confederazione a stabilire quali disposizioni della legge sulle multe disciplinari possono essere eseguite dal Corpo delle guardie di confine. La sovranità in materia di polizia spetta ai Cantoni (AI, AR, GL, TG, ZH, POLCANT AI). Nella misura del possibile, l'esecuzione dei compiti di polizia deve avvenire sotto un'unica direzione (AI, TG, ZH, POLCANT AI).
- Già oggi è previsto che, su richiesta di un Cantone di confine, i compiti di polizia vengano delegati all'Amministrazione delle dogane tramite previo accordo (art. 97 legge sulle dogane) (AI, AR, TG, ZH, POLCANT AI).
- Oltre a quella repressiva, anche la funzione rappresentativa della polizia svolge un ruolo importante, ma l'avamprogetto non tiene debito conto di questo aspetto (BL, CDCGP). Una possibile soluzione sarebbe che la Confederazione (nell'avamprogetto si parla del FSS) stipuli accordi sulle prestazioni con i corpi di polizia cantonali definendo la destinazione dei mezzi finanziari supplementari (in modo analogo al traffico pesante) (CDCGP).
- Si dovrebbe introdurre un sistema a punti con relativa sottrazione in caso di infrazioni e revoca della licenza di condurre una volta esauriti i punti a disposizione (AG, ZH, Verdi, Kibü BS, AST). Si tratterebbe di adeguarsi ai sistemi già in uso nell'UE (AG).
- Si propone l'introduzione di una legge innovativa sulla circolazione stradale, analoga al «Code de la rue» belga nella quale si dà maggiore spazio al traffico lento, aumentandone così la sicurezza. Esempi: principio generale di prudenza; introduzione di zone a 30 km/h nei pressi di scuole e case di riposo; accesso libero per le biciclette nei sensi unici; installazioni obbligatorie per i velocipedi sulle strade di nuova costruzione o ristrutturata (Verdi, AST).
- Deve essere introdotto l'obbligo di montare pneumatici invernali (ASP), dal 1° novembre al 30 aprile (NE, COCRBT).
- I medici devono essere soggetti all'obbligo di comunicazione in caso di pazienti con disturbi di salute duraturi che pregiudicano l'idoneità alla guida (SZ).
- Una parte dei mezzi supplementari per il FSS (aumento del contributo per la prevenzione degli infortuni) dovrebbe essere destinata al finanziamento di progetti pilota (SAB, SGV).
- I requisiti minimi fisici e psichici per la valutazione dell'idoneità alla guida ai sensi dell'articolo 25 capoverso 3 lettera a LCStr devono essere fissati in modo da non discriminare i conducenti ultrasessantenni (UPSA).
- Si respinge l'estensione all'Ufficio federale dei trasporti del diritto di consultare il registro ADMAS (art. 104b cpv. 7 LCStr) (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).
- Nell'articolo 54 capoverso 2 LCStr non è chiaro come possa essere garantita la «procedura adattabile al singolo caso». In assenza di una descrizione vincolante in merito, la disposizione viene respinta (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).
- «Il Consiglio federale può stipulare con gli Stati esteri convenzioni concernenti il ...» nell'articolo 106a capoverso 2 LCStr costituisce una norma di competenza troppo ampia. Conformemente ai principi democratici, convenzioni di questo genere sono decise dal Parlamento (ASTAG, Car Tourisme Suisse, CIET).
- La localizzazione della posizione in caso di chiamate d'emergenza effettuate da telefoni cellulari (misura 114) viene sostenuta con forza. La misura deve tuttavia essere analizzata in modo più approfondito per chiarire gli aspetti riguardanti la protezione dei dati e il rapporto costi/utilità (upi, VfV).
- Per quanto riguarda l'assistenza psicologica alle persone coinvolte in incidenti (misura 124), bisogna rinunciare all'idea di offrire tale assistenza a tutte le vittime di incidenti (upi, VfV).
- In riferimento alla garanzia della qualità nei servizi di soccorso (misura 199), occorre ricordare che l'Interassociazione di salvataggio (IAS) lavora da anni all'uniformazione dei diversi aspetti riguardanti le attività di salvataggio. Sarebbe pertanto opportuno accertare con la IAS la necessità di interventi supplementari (upi, VfV).
- Nelle misure amministrative è necessario operare una distinzione tra l'attività privata e quella professionale (COCRBT).
- Il miglioramento della visibilità dei veicoli (misura 209) sarà eventualmente già raggiunto in misura soddisfacente con l'uso dei fari anche durante le ore diurne (upi, VfV).
- La partecipazione in organismi internazionali al fine di potenziare l'impegno internazionale nel campo della sicurezza dei veicoli e la cura più intensa dei contatti internazionali (misure 211 e 212) sono accolte con favore. Dato che l'influenza che può esercitare è limitata, la Svizzera dovrebbe verificare la possibilità di promuove

- vere o addirittura richiedere determinate prescrizioni tecniche a prescindere da quanto fanno gli altri Paesi (p. es. controlli elettronici della stabilità per le automobili) (upi, VfV).
- Una Carta della sicurezza stradale (misura 601) non è di grande utilità, poiché non è possibile controllare che venga rispettata. Un'etichetta della sicurezza stradale (misura 602) sarebbe assegnata soltanto previo esame (upi, VfV).
  - Un rafforzamento dell'interesse per la sicurezza stradale nella ricerca (misura 606) è auspicabile, ma necessita di un migliore finanziamento (upi, VfV).
  - Per quanto riguarda la creazione di una banca dati relativa alla ricerca sulla sicurezza della circolazione stradale (misura 605) non bisogna dimenticare che esistono già almeno tre banche dati (internazionali). La creazione di un'altra banca dati va pertanto valutata con attenzione. Sarebbe eventualmente opportuno accedere alle informazioni contenute nelle banche dati esistenti (p. es. ampliando le possibilità di accesso) (upi, VfV).
  - Il gran numero di incidenti gravi in Svizzera nei quali sono coinvolti motociclisti indica un'urgente necessità di intervento. Nel presente programma d'intervento questo tema viene trattato solo marginalmente ed è oggetto di discussione esplicita soltanto in una misura (formazione complementare per motociclisti). Occorre verificare come concepire le misure proposte nell'avamprogetto (p. es. a livello di ordinanza) affinché producano il massimo beneficio per i motociclisti (upi, VfV).
  - La prevenzione non deve rafforzare l'idea che correre un rischio sia un fattore di vanto (Organizzazione mantello).
  - L'adozione dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose non deve essere facoltativa (eco swiss).
  - I Cantoni devono essere tenuti a redigere e aggiornare periodicamente programmi di sicurezza stradale che includano obiettivi e piani di misure concreti (Mobilità pedonale).
  - L'acquisto di automobili nuove pericolose deve essere limitato; i veicoli pericolosi (peso a vuoto di oltre 2,2 tonnellate o con telaio rigido) non devono essere ammessi; per il parco veicoli in circolazione (automobili autorizzate con peso a vuoto di oltre 2,2 tonnellate) la velocità deve essere limitata a 100 km/h (Mobilità pedonale, VfmF).
  - I datori di lavoro di conducenti professionali dovrebbero essere maggiormente richiamati alla propria responsabilità. Dovrebbe per esempio essere possibile obbligare il datore di lavoro a controllare periodicamente i dati sui suoi dipendenti contenuti nel registro ADMAS. La condotta di guida di un conducente nella sfera privata rappresenta sicuramente un'indicazione sulla sua idoneità alla guida professionale (CAIS).
  - Si respinge il diritto di consultazione dell'Ufficio federale dei trasporti nel registro ADMAS. È sufficiente l'attuale obbligo di comunicazione dei Cantoni (Posta).
  - Ai conducenti ai quali viene revocata la licenza di condurre per guida in stato di ebbrietà, superamento grave della velocità, problemi caratteriali o altre infrazioni gravi, deve essere vietato in futuro di guidare veicoli molto potenti (RoadCross).
  - Si chiede l'introduzione di una profondità minima del battistrada di 3 mm per i pneumatici estivi e di 4 mm per quelli invernali (ASP).
  - L'età minima per guidare motocicli dovrebbe essere innalzata almeno per alcune categorie (ASMC).
  - Si sostiene l'istituzione di una commissione nazionale per la sicurezza stradale (misura 609). In un Paese federalista come la Svizzera è necessario coordinare tutte le attività volte ad aumentare la sicurezza stradale. Il comitato di esperti nella sua forma attuale non è sufficiente. Il comitato è primariamente al servizio e agli ordini del FSS, che si concentra esclusivamente sulle misure educative non obbligatorie in materia di sicurezza stradale. Si deve prevedere una gamma diversificata di compiti e obiettivi più programmatici (ASMC).
  - Per quanto concerne le campagne di sensibilizzazione (misura 401) e l'educazione alla mobilità e alla sicurezza, è necessario garantire che i Cantoni sviluppino misure efficaci e basate sulle conoscenze ottenute tramite la ricerca sugli incidenti e sulla prevenzione. Le campagne di sensibilizzazione cantonali devono essere coordinate a livello nazionale. È necessario partire dall'attuale suddivisione dei compiti di coordinamento tra il FSS e l'upi e garantire e rafforzare il coordinamento tra l'ACVS e l'upi (upi, VfV).
  - Il FSS non potrà da solo espletare il compito di informazione in caso di cambiamenti normativi (rapporto esplicativo, n. 6.2). È un'attività che va coordinata a livello nazionale. L'upi deve essere messo in condizione di svolgere effettivamente il compito di coordinamento previsto per legge. Occorre inoltre precisare la suddivisione dei compiti tra il FSS e l'upi (upi, VfV).
  - È importante che una commissione nazionale speciale per la sicurezza stradale (misura 609) coordini l'attuazione delle misure di Via sicura. Attualmente non esiste infatti né un'organizzazione né un organismo che potrebbe svolgere correttamente questo compito sotto il profilo tecnico e che disponga del sostegno e dell'autonomia necessari. A questa commissione potrebbero fare capo i direttori delle sei commissioni specializzate (educazione, attuazione, tecnica dei veicoli/telematica, salvataggio, ricerca e una commissione nazionale sugli incidenti). I direttori di queste commissioni siederanno nella commissione nazionale (upi, VfV).
  - Per quanto riguarda la conduzione della politica della sicurezza stradale (misura 611) e l'ottimizzazione dell'efficienza nell'impiego delle risorse (misura 616) si dubita che il FSS o il Consiglio svizzero della sicurezza

stradale siano in grado di dirigere la politica di sicurezza stradale, visto che si concentrano principalmente su misure educative. Questi compiti potrebbero essere assunti da una commissione nazionale per la sicurezza stradale. Nell'ambito delle misure educative il FSS sarebbe nel frattempo predestinato ad assumere una funzione di guida e di coordinamento (accordo sulle prestazioni con i Cantoni) (upi, VfV).

- Nel quadro della suddivisione e delimitazione delle competenze tra la Confederazione e i Cantoni è opportuno, per motivi legati alla sicurezza stradale, attribuire per via legislativa alla Confederazione un ruolo attivo nei lavori sulla sicurezza stradale e sulla prevenzione e/o incaricarla almeno di coordinare le attività nazionali in materia di sicurezza stradale. Determinati compiti devono essere svolti centralmente da una commissione nazionale per la sicurezza stradale (non ancora creata), dall'USTRA e dal FSS. Bisogna evitare di creare strutture parallele a istituzioni già ben funzionanti. Una soluzione sicuramente più efficace sarebbe una chiara attribuzione dei compiti e delle competenze agli attori esistenti (upi, VfV).
- Al fine di garantire la qualità delle misure, gli specialisti competenti a tutti i livelli dell'attuazione (giudici, poliziotti, insegnanti, ingegneri, ecc.) devono essere istruiti sulle esigenze della sicurezza stradale. Inoltre, in ambito di garanzia della qualità, bisogna lasciare ampio spazio alle nuove procedure aventi un impatto sulla sicurezza degli utenti della strada (upi, VfV).
- Il limite dei 30 km/h andrebbe introdotto anche sulle strade principali (Pro Velo).
- Una misura opportuna ed estremamente efficace sarebbe l'introduzione di un adeguato regime di traffico generalizzando il limite dei 30 km/h all'interno delle località (AST).

## **Allegato**

### **Elenco dei destinatari**

#### **1. Cantoni**

Cancelleria di Stato del Cantone di Zurigo	Kaspar Escher-Haus 8090 Zurigo
Cancelleria di Stato del Cantone di Berna	Postgasse 68 3000 Berna 8
Cancelleria di Stato del Cantone di Lucerna	Bahnhofstrasse 15 6002 Lucerna
Cancelleria di Stato del Cantone di Uri	Casella postale 6460 Altdorf 1
Cancelleria di Stato del Cantone di Svitto	Casella postale 6431 Svitto
Cancelleria di Stato del Cantone di Obvaldo	Rathaus 6060 Sarnen
Cancelleria di Stato del Cantone di Nidvaldo	Rathaus 6370 Stans
Cancelleria di Stato del Cantone di Glarona	Rathaus 8750 Glarona
Cancelleria di Stato del Cantone di Zugo	Casella postale 156 6301 Zugo
Cancelleria di Stato del Cantone di Friburgo	Rue des Chanoines 17 1701 Friburgo
Cancelleria di Stato del Cantone di Soletta	Rathaus 4509 Soletta
Cancelleria di Stato del Cantone di Basilea Città	Rathaus, Casella postale 4001 Basilea
Cancelleria di Stato del Cantone di Basilea Campagna	Rathausstrasse 2 4410 Liestal
Cancelleria di Stato del Cantone di Sciaffusa	Rathaus 8200 Sciaffusa
Cancelleria di Stato del Cantone di Appenzello Esterno	Regierungsgebäude Casella postale 9102 Herisau
Cancelleria di Stato del Cantone di Appenzello Interno	Marktgasse 2 9050 Appenzello

Cancelleria di Stato del Cantone di San Gallo	Regierungsgebäude 9001 San Gallo
Cancelleria dello Stato del Cantone dei Grigioni	Reichsgasse 35 7001 Coira
Cancelleria di Stato del Cantone di Argovia	Regierungsgebäude 5000 Aarau
Cancelleria di Stato del Cantone di Turgovia	Regierungsgebäude 8510 Frauenfeld
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Piazza Governo 6501 Bellinzona
Cancelleria di Stato del Cantone di Vaud	Château cantonal 1014 Losanna
Cancelleria di Stato del Cantone del Vallese	Palais du Gouvernement 1950 Sion
Cancelleria di Stato del Cantone di Neuchâtel	Château 2001 Neuchâtel
Cancelleria di Stato del Cantone di Ginevra	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 1211 Ginevra 3
Cancelleria di Stato del Cantone del Giura	Rue du 24-Septembre 2 2800 Delémont

**Conferenza dei governi cantionali**

**Segreteria  
Casa dei Cantoni  
Speichergasse 6  
Casella postale 444  
3000 Berna 7**

**2. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale**

BDP Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz Kanton Bern	Dieter Widmer
PBD Parti Bourgeois-Démocratique Suisse canton de Berne	Bodackerweg 43
PBD Partito borghese democratico Svizzero Cantone di Berna	3372 Wanzwil
BDP Bürgerlich Demokratische Partei Schweiz Kanton Graubünden	Segretariato
PBD Parti Bourgeois Démocratique Suisse canton des Grisons	Casella postale 60
PBD Partito borghese democratico Cantone dei Grigioni	7002 Coira
CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz	Casella postale 5835
PDC Parti démocrate-chrétien suisse	3001 Berna
PPD Partito popolare democratico svizzero	
PCD Partida cristiandemocrata svizra	
FDP Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz	Segretariato «Fraktion und Politik»
PRD Parti radical-démocratique suisse	Neuengasse 20
PLR Partito liberale-radical svizzero	3011 Berna
PLD Partida liberaldemocrata svizra	
SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz	Casella postale 7876
PS Parti socialiste suisse	3001 Berna
PS Partito socialista svizzero	
PS Partida socialdemocrata da la Svizra	

SVP Schweizerische Volkspartei	Casella postale 8252
UDC Union Démocratique du Centre	3001 Berna
UDC Unione Democratica di Centro	
PPS Partida Populara Svizra	
CSP Christlich-soziale Partei	Urs Perler
PCS Parti chrétien-social	Bodenmattstrasse 140
PCS Partito cristiano sociale	3185 Schmitten
PCS Partida cristian-sociala	
EDU Eidgenössisch-Demokratische Union	Casella postale
UDF Union Démocratique Fédérale	3601 Thun
UDF Unione Democratica Federale	
EVP Evangelische Volkspartei der Schweiz	Casella postale 3467
PEV Parti évangélique suisse	8021 Zurigo
PEV Partito evangelico svizzero	
PEV Partida evangelica da la Svizra	
Grüne Partei der Schweiz	Waisenhausplatz 21
Les Verts Parti écologiste suisse	3011 Berna
I Verdi Partito ecologista svizzero	
La Verda Partida ecologica svizra	
GB Grünes Bündnis	
AVeS: Alliance Verte et Sociale	
AVeS: Alleanza Verde e Sociale	
Grünliberale Partei	Asylstrasse 41
Parti vert-libéral Suisse	8032 Zurigo
Partito verdi liberale	
Lega dei Ticinesi	Norman Gobbi
	Casella postale 64
	6776 Piotta
LPS Liberale Partei der Schweiz	Casella postale 7107
PLS Parti libéral suisse	3001 Berna
PLS Partito liberale svizzero	
PLC Partida liberal-conservativa svizra	
PdAS Partei der Arbeit der Schweiz	25, Vieux-Billard
PST Parti suisse du Travail – POP	1211 Ginevra 8
PSdL Partito svizzero del Lavoro	
PSdL Partida svizra da la lavur	
Alternative Kanton Zug	Casella postale 4805
	6304 Zugo

### **3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna**

Associazione dei Comuni svizzeri	Casella postale
	3322 Urtenen-Schönbühl
Unione delle città svizzere	Florastrasse 13
	3000 Berna 6
Gruppo svizzero per le regioni di montagna	Casella postale 7836
	3001 Berna

#### 4. Associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	Casella postale 8032 Zurigo
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Casella postale 3001 Berna
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	Casella postale 8032 Zurigo
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	Haus der Schweizer Bauern Laurstrasse 10 5200 Brugg
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	Casella postale 4182 4002 Basilea
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	Casella postale 3000 Berna 23
Kaufmännischer Verband Schweiz (KV Schweiz) Société suisse des employés de commerce (SEC Suisse) Società svizzera degli impiegati di commercio (SIC Svizzera) Travail.Suisse	Casella postale 1853 8027 Zurigo  Casella postale 5775 3001 Berna

#### 5. Altri

Associazione dei servizi della circolazione (asa), Berna  
Uffici cantonali della circolazione stradale  
Direzioni cantonali competenti per la circolazione stradale  
Conferenza dei direttori cantonali di giustizia e polizia (CDCGP)  
Commissione intercantonale della circolazione stradale (CICS)  
Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP), Zurigo  
Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera (CCPCS)  
Commissione dei trasporti della Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera (CT CCPC), Berna  
Conferenza dei direttori di polizia delle città svizzere (CDPCS)  
Comandi cantonali di polizia  
Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (CCCS)  
Associazione delle Polizie comunali ticinesi, Giubiasco

Direzioni cantonali dei lavori pubblici  
Divisioni cantonali delle costruzioni  
Conferenza degli ingegneri cantonali, Zurigo  
Ingegneri cantonali  
Conferenza dei direttori cantonali delle finanze (CDF)  
Conferenza dei direttori cantonali dell'economia pubblica (CDEP)  
Direttori cantonali delle finanze  
Controlli cantonali delle finanze  
Unione delle città svizzere (UCS), Berna 6  
TCS, sede centrale, Vernier / Ginevra  
Automobile Club Svizzero (ACS), Berna  
Associazione svizzera dei trasporti (AST), Berna  
Mobilità pedonale, Zurigo  
Tribunale cantonale del Vallese, Sion 2  
Commissione di ricorso in materia amministrativa («Verwaltungsrekurskommission») del Cantone di San Gallo, San Gallo  
Tribunale d'appello («Obergericht») del Cantone di Sciaffusa, Sciaffusa  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Zurigo, Zurigo  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Zugo, Zugo  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Uri, Altdorf  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Soletta, Soletta  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Svitto, Svitto  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Obvaldo, Sarnen  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Nidvaldo, Stans  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Lucerna, Lucerna  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Glarona, Glarona  
Commissione di ricorso in materia di misure nei confronti di conducenti di veicoli («Rekurskommission für Strassenverkehrssachen») del Cantone di Turgovia, Kreuzlingen  
Commissione di ricorso in materia di misure nei confronti di conducenti di veicoli («Rekurskommission für Massnahmen gegenüber Fahrzeugführern») del Cantone di Berna, Berna 8  
Tribunale cantonale dei Grigioni, Coira  
Tribunale cantonale («Kantonsgericht») di Appenzello Interno, Appenzello  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Basilea Città, Basilea  
Kantonsgericht, Liestal  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Appenzello Esterno, Trogen  
Tribunale amministrativo («Verwaltungsgericht») del Cantone di Argovia, Aarau  
Tribunale di prima istanza, Camera di diritto amministrativo («Tribunal cantonal, chambre administrative»), Porrentruy 2  
Tribunale amministrativo («Tribunal administratif») del Cantone di Neuchâtel, Neuchâtel  
Tribunale amministrativo («Tribunal administratif») del Cantone di Ginevra, Ginevra 1

Tribunale cantonale amministrativo del Ticino, Lugano

Tribunale amministrativo («Tribunal administratif») del Cantone di Vaud, Losanna

Associazione dei professionisti della vendita e delle aziende, Wabern

Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA), Zurigo

Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB), Berna

Federazione svizzera degli urbanisti (FSU), San Gallo

Associazione Traffico e Ambiente (ATA), Ginevra

Associazione svizzera per il piano di sistemazione nazionale (ASPAN), Berna

Servizio per la prevenzione degli infortuni nell'agricoltura (SPIA), Schöftland

Ufficio prevenzione infortuni (upi), Berna

Commission circulations routière de la CAPP, Sion 2

Centro di ricerca e documentazione «Bambino e ambiente» («Forschungs- und Dokumentationsstelle Kind und Umwelt, KUM»), Muri

Servizio AVM «Al volante mail!», Zurigo

Federalzione Motociclistica Svizzera (FMS), Frauenfeld

Federazione romanda di autoscuola (FRE), Losanna

Federazione svizzera dei veicoli d'epoca (FSVA), Berna

Fondazione Nez rouge, segretariato, Delémont

Fondo di sicurezza stradale (FSS), Berna 6

Amici moto veterane (AMC), Coira

CI Moto, Zurigo

Comunità di interessi pro bici («Communauté d'intérêts Vélo»), Zurigo

Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (LITRA), Berna

motosuisse, Berna

RoadCross Svizzera, Aesch

RoadCross Svizzera, Zurigo

Schausteller-Verband Schweiz (SVS), Buchs / AG

Società Svizzera di psicologia della circolazione (VfV), Olten

Associazione Svizzera per la luce (SLG), Berna 8

Istituto svizzero di prevenzione dell'alcolismo e altre tossicomanie, Losanna

Conferenza Bici Svizzera (VKS), Bienne

Conferenza Velo Svizzera (KVS), Zurigo

Association suisse des conducteurs abstinents ( ASCA), Matzingen

Fédération des Automobilistes et Motocyclistes Suisse (SAM), Berna

Associazione svizzera dei veicoli d'epoca (SDHM/ASVE), Safenwil

Federazione Professionale Svizzera per la Sicurezza sulle Strade (SISTRA), Olten

Associazione svizzera dei maestri conducenti (ASMC), San Gallo

Associazione svizzera dei maestri conducenti (ASMC), Altendorf

Associazione svizzera dei maestri conducenti (ASMC), Berna

Federazione svizzera dei pompieri (FSP), Gümüli

Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS), Zurigo

Associazione Svizzera per l'Attrezzatura e le Tecniche Agricole (ASATA), Riniken

Consiglio svizzero della sicurezza stradale (CSS), Berna

Federazione svizzera del traffico stradale (FRS), Berna

Swiss Cycling, Berna 32

Associazione svizzera dei fornitori di biciclette (velosuisse), Berna 7

Verband für Verkehr, Sport und Freizeit (ATB), Berna

Federazione Svizzera delle Truppe di Trasporto Militare (FSTTM), Adliswil

Associazione svizzera dei periti d'autoveicoli (VAE), Trachslau

Associazione svizzera degli ingegneri del traffico (SVI), San Gallo

Associazione degli insegnanti svizzeri di sicurezza stradale, Jona

Associazione degli insegnanti svizzeri di sicurezza stradale, Coira

Institut für Rechtswissenschaft und Rechtspraxis, San Gallo

Associazione KEP & Mail, Berna 6

Fédération Professionnelle des Taxis Genevois (F.P.T.G.), Vernier

Unabhängige Taxihalter in Zürich, Zurigo

GS1 Svizzera, Berna

Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG), Berna

Associazione Svizzera degli autonoleggiatori (AVS), Zurigo

Les Routiers Suisses (LRS), Echandens

HUPAC Intermodal SA, Chiasso

BLS Cargo AG, Berna

FFS Cargo AG, Basilea

Hangartner Terminal AG, Aarau

Associazione auto tuning & design Svizzera/Liechtenstein (ATVSL), Herzogenbuchsee

Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA), Berna

Associazione degli importatori svizzeri dell'automobile (auto-schweiz), Berna

Associazione svizzera del pneumatico (ASP), Berna 7

Salone dell'auto, Le Grand-Saconnex

Comunità svizzera di interessi dei fabbricanti e dei commercianti di macchine e attrezzature comunali (SIK), Stäfa

Schweizerischer Caravangewerbe-Verband (SCGV), Worblauen

Unione svizzera dei carrozzieri (USIC), Zofingen

Unione Svizzera dei Meccanici di Cicli e Motocicli (USMCM), Aarau

Associazione svizzera dei proprietari di flotte (sffv), Frauenfeld

Associazione svizzera dei fabbricanti e commercianti di macchine agricole (SLV), Berna 6

Associazione svizzera dei veicoli stradali elettrici ed efficienti (e'mobile), Berna

Swiss automotive aftermarket (SAA), Zurigo

Associazione svizzera dell'industria delle macchine edili (VSBM), Basilea

Associazione Indipendente Commercio Automobile Svizzera (VFAS), Zurigo  
La Posta Svizzera, Berna  
Ispettorato federale delle merci pericolose (EGI), Wallisellen  
Ferrovie federali svizzere (FFS), Cargo AG, Friburgo  
SBB CFF FFS Segretariato generale, Berna 65  
Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG), Lugano  
Associazione svizzera delle imprese di spedizione e di logistica (Spedlogswiss), Basilea  
Swiss Shippers' Council, Losanna  
Unione dei trasporti pubblici (UTP), Berna 6  
Associazione svizzera delle imprese di traslochi, Dietikon 1  
Comunità d'interesse per i Trasporti Pubblici in Svizzera (CITraP), Berna 6  
Agromont AG, Hünenberg  
Testcenter UPSA, Kleindöttigen  
Federazione delle associazioni svizzere del commercio e dell'industria della tecnologia medica (FASMED), Berna  
Sindacato UNIA, Berna  
Federazione svizzera dei lavoratori del commercio dei trasporti e dell'alimentazione (FCTA), Zurigo  
Società svizzera degli impiegati del commercio (SIC Svizzera), Zurigo  
Sindacato del personale dei trasporti (sev), Berna 6  
Unione sindacale svizzera (USS), Berna 23  
Sindacato svizzero dei servizi pubblici (SSP), Zurigo  
Il sindacato Syna, Zurigo  
Aiuto Reciproco Svizzero Andicap (AGILE), Berna  
handi-cab suisse, Binningen  
Pro Infirmis, Zurigo  
Associazione svizzera degli invalidi (Procap), Olten  
Federazione svizzera dei ciechi e deboli di vista, Berna  
Consiglio svizzero degli anziani (CSA), Berna 32  
Fondo nazionale svizzero di garanzia (FNG), Zurigo  
Ufficio nazionale di assicurazione (UNA), Zurigo  
Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni (INSAI), Lucerna  
Associazione Svizzera d'Assicurazioni (ASA), Zurigo  
Associazione degli istituti cantonali di assicurazione antincendio (AICAA), Berna  
Conferenza dei direttori cantonali dell'igiene (CDI)  
Medici per la protezione dell'ambiente (MpA), Basilea  
Salute pubblica Svizzera, Berna  
Società svizzera di medicina generale (SSMG), Lichtensteig  
Federazione dei medici svizzeri (FMH), Berna 16  
Società svizzera di medicina legale (SSML), Basilea  
Centro Svizzero di Controllo della Qualità, Chêne-Bourg

Laboratori di prova riconosciuti dall'Ufficio federale delle strade  
Pubblicità esterna Svizzera (AWS), Berna  
SGCI Chemie Pharma Schweiz, Zurigo  
economiesuisse, Zurigo  
Unione Petrolifera (UP), Zurigo  
Associazione per i prodotti svizzeri in calcestruzzo, Berna  
Fédération suisse des vigneron, Berna 14  
Föderation der Schweizerischen Nahrungsmittelindustrien, Berna 6  
GastroSuisse, Zurigo  
Associazione svizzera dell'industria del legno, Berna 6  
Hotelleriesuisse, Berna  
Forum dei consumatori («Konsumentenforum», kf), Zurigo  
Associazioni professionali svizzere delle carni (APSC), Zurigo  
Associazione svizzera dei banchieri (ASB), Basilea  
Unione Svizzera del Metallo (USM), Aarberg  
ECO SWISS, Zurigo  
Federazione Svizzera degli Avvocati, Berna  
Unione svizzera delle donne contadine e rurali, Brugg  
Unione Svizzera dei Contadini (USV), Brugg  
Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM), Berna  
Swisslegumes, Berna  
Associazione svizzera dei fabbricanti e commercianti di macchine agricole (SLV), Berna  
Swissoil, Zurigo  
Associazione dell'industria svizzera della cellulosa, della carta e del cartone (ZPK), Zurigo  
Associazione Svizzera Imprenditori Forestali (ASEFOR), Berna 6  
Associazione svizzera degli impresari delle costruzioni stradali (VESTRA), Wintersingen  
Associazione delle società svizzere di pubblicità (ASSP), Zurigo  
Associazione svizzera degli amici della canapa agricola (ASAC), San Gallo  
Associazione Svizzera dei Costruttori di Macchine (VSM), Zurigo  
Federazione svizzera degli importatori e del commercio all'ingrosso (VSIG), Basilea  
Economia forestale Svizzera, Soletta  
PMIPOOL Svizzera, Reinach  
Equiterre, partner per lo sviluppo sostenibile, Zurigo  
Schweizer Heimatschutz (SHS), Zurigo  
Fondazione svizzera per l'energia (FSE), Zurigo  
Fondazione La Svizzera in Bici, Berna  
ch Fondazione per la collaborazione confederale, Soletta  
Associazione Svizzera di Normalizzazione (SNV), Winterthur  
Stazione federale di ricerca Agroscope, Ettenhausen  
Gruppo di lavoro per la dinamica degli infortuni, Zurigo

Politecnico federale di Losanna («Ecole polytechnique fédéral de Lausanne»), Losanna  
Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca (EMPA/LPMR), Dübendorf  
Institut für Biomedizinische Technik, Zurigo  
Istituto per la pianificazione del traffico e per i sistemi di trasporti (IVT), Zurigo  
Istituto Svizzero di Promovimento della Sicurezza (Istituto di Sicurezza), Zurigo  
Fédération Neuchâteloise et Jurassienne des Groupements Patronaux, Neuchâtel  
Läuppi Paul, Buchs / AG  
Unione svizzera degli imprenditori (USI), Zurigo  
Società svizzera degli impresari costruttori (SSIC), Zurigo  
Federazione delle Chiese evangeliche della Svizzera (FCES), Berna 23  
Travail.Suisse, associazione mantello dei lavoratori, Berna  
Casa dello Sport, Berna  
CI Bici Svizzera, Berna  
Redazione Police, Bex  
Redazione Police, Aarberg  
Redazione Police, Bellinzona

## Elenco delle abbreviazioni

### Abbreviazione

<b>ADMAS</b>	Ordinanza del 18 ottobre 2000 concernente il registro automatizzato delle misure amministrative (Ordinanza sul registro ADMAS); RS 741.55 <a href="http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_55.html">http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_55.html</a>
<b>BfS</b>	Ufficio federale di statistica
<b>CPP</b>	Codice di diritto processuale penale svizzero (Codice di procedura penale)
<b>ecc.</b>	eccetera
<b>FABER</b>	Ordinanza del 23 agosto 2000 concernente il registro delle autorizzazioni a condurre; RS 741.53 <a href="http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_53.html">http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_53.html</a>
<b>FSS</b>	Fondo di sicurezza stradale <a href="http://www.fvs.ch">http://www.fvs.ch</a>
<b>ITC</b>	Imprese di trasporto concessionario
<b>LCStr</b>	Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr); RS 741.01 <a href="http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_01.html">http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_01.html</a>
<b>LEF</b>	Legge federale dell'11 aprile 1889 sulla esecuzione ed sul fallimento (LEF); RS 281.1 <a href="http://www.admin.ch/ch/i/rs/c281_1.html">http://www.admin.ch/ch/i/rs/c281_1.html</a>
<b>lett.</b>	lettera
<b>LMD</b>	Legge del 24 giugno 1970 sulle multe disciplinari (LMD); RS 741.03 <a href="http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_03.html">http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_03.html</a>
<b>MISTRA</b>	Sistema di informazione per la gestione delle strade e del traffico
<b>MOFIS</b>	Ordinanza del 3 settembre 2003 concernente il registro automatizzato dei veicoli e dei detentori (Ordinanza sul registro MOFIS); RS 741.56 <a href="http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_56.html">http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_56.html</a>
<b>NPC</b>	Legge federale del 22 giugno 2007 sulla nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (in vigore dal 1° gennaio 2008) <a href="http://www.efv.admin.ch/i/themen/finanzausgleich/index.php">http://www.efv.admin.ch/i/themen/finanzausgleich/index.php</a>
<b>OLR 1</b>	Ordinanza del 19 giugno 1995 sulla durata del lavoro e di riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (Ordinanza per gli autisti, OLR1); RS 822.221 <a href="http://www.admin.ch/ch/i/rs/c822_221.html">http://www.admin.ch/ch/i/rs/c822_221.html</a>
<b>p. es.</b>	per esempio
<b>PIStr.</b>	Sistema centrale di archiviazione degli incidenti stradali e dei procedimenti penali, amministrativi e civili ad essi collegati
<b>RIPOL</b>	Sistema di ricerca informatizzato di polizia: consta di una banca dati per la ricerca di persone e veicoli e di una banca dati per i reati non chiariti, compresa la ricerca di oggetti <a href="http://www.ripol.ch/Sites/Index.aspx">http://www.ripol.ch/Sites/Index.aspx</a>
<b>USTRA</b>	Ufficio federale delle strade