



K334-1510

## **Rapporto sui risultati dell'indagine conoscitiva**

concernente le modifiche di ordinanza per l'abolizione del  
contrassegno per velocipedi

---

## I. In generale

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha condotto un'indagine conoscitiva dal 15 aprile al 17 giugno 2011 per la modifica dell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (OAV; RS 741.31), dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC; RS 741.51), dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41) e dell'ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD, RS 741.031), (cfr. lista dei destinatari nell'allegato 1). L'indagine verteva principalmente sulle modifiche necessarie ad attuare l'abolizione del contrassegno per velocipedi, ma riguardava anche la soppressione delle targhe per ciclomotori da rinnovare annualmente e una modifica delle autorizzazioni derivanti dalle licenze di condurre della categoria C.

## II. Pareri

All'USTRA sono pervenuti 56 pareri (cfr. lista delle sigle nell'allegato 2). Hanno rinunciato esplicitamente a prendere posizione motosuisse, l'Unione svizzera degli imprenditori (USI), l'Associazione svizzera dei maestri conducenti (ASMC) e l'Associazione dei comuni svizzeri (ACS). La Commissione dei trasporti della Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera (CCPCS) e della Società dei capi di polizia delle città svizzere (CT CCPCS SCPCS) non ha inoltrato un parere proprio, ma si è associata a quello della Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (CCCS).

## III. Risultato dell'indagine conoscitiva

Di seguito sono riportati i pareri che si riferiscono alle modifiche giuridiche proposte, raggruppati e sintetizzati per analogia.

### 1. Modifiche dell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli

<b>1.1 Responsabilità civile e assicurazione dei veicoli a motore equiparati ai velocipedi</b>				
Concordate con la proposta di modifica (art. 37)?				

<b>Sì (43)</b>				
di cui	Cantoni: 21	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 20

<b>No (8)</b>				
di cui	Cantoni: -	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: -	Associazioni mantello dell'economia: -	Altri: 8

<b>Nessun parere / non ci riguarda (6)</b>				
di cui	Cantoni: -	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 4

Favorevoli: AG (uff. cant. circolazione), AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SH (uff. cant. circolazione), SO, SG, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; UCS; SBV-USP; CCCS (24 membri), COCRBT, CP, pol. cant. AR, NW, SZ, VS e LU, UNA FNG, Pol. Lugano, Pro Velo, SDRCA, Stapo SG, uff. cant. circolazione GE, JU e TI, ASA, ATA, velosuisse, 2rad

Contrari: AGVS UPSA; SvizzeraMobile, Mobilità pedonale, pol. cant. AI, Stapo SG, strasseschweiz, suva, TCS

Nessun parere / non ci riguarda: SGV-ACS; USI, asa, CCPCS, motosuisse, ASMC, CT CCPCS SCPCS

Osservazioni, critiche, proposte:

- Dopo l'abrogazione dell'articolo 35 capoverso 1 OAV, è opportuno menzionare l'importo minimo di copertura assicurativa nella presente disposizione [uff. cant. circolazione GE].
- Non è adeguato paragonare i veicoli a motore con quelli azionati prevalentemente con la forza muscolare. I veicoli a motore sono potenzialmente molto più pericolosi (a prescindere dall'abilità del/della conducente) [SvizzeraMobile].
- I velocipedi muniti di motore sono ciclomotori. Nell'immetterli in commercio occorre verificare in ogni caso se il motore utilizzato è conforme alle disposizioni della rispettiva categoria. Per garantire l'osservanza di questo aspetto, ogni veicolo a motore deve sottostare all'obbligo di omologazione. L'articolo 37 capoverso 1 lettera c introduce una lacuna che rende difficili i controlli [Mobilità pedonale].
- Considerati i maggiori rischi che implicano, i ciclomotori leggeri (e-bike) dovrebbero essere provvisti di contrassegno [pol. cant. AI].
- Equiparare i ciclomotori leggeri (e-bike) a velocipedi ed esonerarli dall'obbligo di assicurazione non è giustificato se si considera l'alta velocità che raggiungono, paragonabile a quella dei ciclomotori, e il conseguente potenziale di rischio. Pur ritenendo assolutamente auspicabile la promozione delle biciclette elettriche, la deroga dall'obbligo di assicurazione non è il modo giusto per concretizzarla. Visto il maggiore potenziale di gravità degli incidenti che le e-bike potrebbero causare a causa dell'elevata velocità che raggiungono, le assicurazioni sociali, in assenza di un'assicurazione di responsabilità civile obbligatoria, dovrebbero sostenere oneri superiori ad oggi [suva].
- L'obiettivo della consultazione indetta dal 18 maggio al 15 agosto 2011 è di (ri)definire le diverse categorie di biciclette elettriche nonché i rispettivi diritti e obblighi. Il TCS ritiene che l'aspetto dell'assicurazione dei ciclomotori leggeri sia parte integrante della riflessione e non debba essere trattato separatamente. Si riserva quindi la possibilità di tornare su questo punto nella sua risposta alla consultazione del 18 maggio 2011. Peraltro la proposta è accettata [TCS].
- Cfr. numero 1.2 [AGVS UPSA, strasseschweiz].

<b>1.2 Assicurazione di ciclomotori</b>				
Concordate con la proposta di modifica (art. 38)?				

<b>Sì (44)</b>				
di cui:	Cantoni: 19	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 23

<b>No (5)</b>				
di cui:	Cantoni: 3	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: -	Associazioni mantello dell'economia: -	Altri: 2

<b>Nessun parere / non ci riguarda (7)</b>				
di cui:	Cantoni: -	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: -	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 6

Favorevoli: AG (uff. cant. circolazione), AR, BL, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SH (uff. cant. circolazione), SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; SBV-USC; CCCS (22 membri), UPSA, SvizzeraMobile, COCRBT, CP, pol. cant. AI, AR, NW, SZ, VS, UNA FNG, Pol Lugano, Pro Velo, SDRCA, UCS, Stapo SG, strasseschweiz, uff. cant. circolazione GE, JU, TI, ASA, TCS, ATA, velosuisse, 2rad

Contrari: BE, BS, SG; pol. cant. BS, SG, LU, suva

Nessun parere / non ci riguarda: SGV-ACS; USI, asa, Mobilità pedonale, CCPCS, motosuisse, ASMC, CT CCPCS SCPCS

Osservazioni, critiche, proposte:

- Partiamo dal presupposto che nel capoverso 2 si rinunci ad elencare i possibili generi di assicurazione per condensare giustamente il testo dell'ordinanza, ma che i detentori di ciclomotori possano scegliere, come finora, se aderire a un contratto collettivo cantonale d'assicurazione di responsabilità civile oppure stipulare un'assicurazione di responsabilità civile privata [AG (uff. cant. circolazione), GL, LU]. Il capoverso 5 dev'essere completato, precisando che l'utente è tenuto a provare l'esistenza di un'assicurazione valida [LU].
- È necessario stabilire un termine transitorio per sostituire le targhe con i contrassegni [VS].
- L'assicurazione per ciclomotori dev'essere valida anche per i ciclomotori leggeri (e-bike) con una potenza analoga. Qualora non venga dato seguito alla nostra richiesta, pretendiamo che sia abolita anche l'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile per i conducenti di ciclomotori, conformemente al principio della parità di trattamento. In alternativa chiediamo che, nell'ottica della parità di trattamento con le e-bike, anche i ciclomotori non siano più sottoposti all'assicurazione di responsabilità civile obbligatoria e soggiacciano alle stesse condizioni di ammissione delle e-bike [UPSA, strasseschweiz].
- Non si prevede di verificare la conclusione di un'assicurazione di responsabilità civile prima del rilascio del contrassegno d'assicurazione. Inoltre, per garantire che il contrassegno sia rilasciato unicamente se il beneficiario dispone di un'assicurazione di responsabilità civile, bisogna prevedere espressamente che il Cantone o il terzo delegato da quest'ultimo esiga dal beneficiario, prima di consegnargli il contrassegno d'assicurazione, la prova dell'effettiva conclusione di un'assicurazione di responsabilità civile e della sua validità per la durata del contrassegno d'assicurazione [CP].
- UNA FNG concordano con l'articolo 38 capoverso 2 dell'avamprogetto OAV solo a condizione che la disposizione sul contrassegno d'assicurazione prevista nell'allegato 2 implichi l'indicazione della durata esatta dell'assicurazione.
- Bisogna specificare che, nel caso di rilascio delle targhe e dei contrassegni da parte di terzi, vanno informate nella forma prevista le autorità cantonali d'immatricolazione affinché possano registrare o aggiornare le immatricolazioni. Le autorità devono poter conservare i relativi documenti e dati per 5 anni come finora. In assenza di una regolamentazione corrispondente nell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli, ogni Cantone dovrebbe disciplinare la procedura di registrazione e la durata di conservazione nelle proprie disposizioni di diritto materiale.  
L'asa si occupa unicamente dell'acquisto centralizzato dei contrassegni per ciclomotori, mentre il rilascio spetta ai servizi di omologazione o alla rete di distribuzione stabilita nelle prescrizioni cantonali. Ciò presuppone, come summenzionato, un riscontro cartaceo o elettronico [BE].
- BS e pol. cant. BS chiedono la soppressione o la modifica (proposta di formulazione) della seconda frase del capoverso 4.
- La targa gialla per ciclomotori è troppo grande per essere apposta sulle e-bike nel consueto angolo. Va pertanto ridimensionata (dimensione della vecchia targa per velocipedi) oppure sostituita da un contrassegno [SG; pol. cant. SG].
- Tutti i ciclomotori ai sensi dell'articolo 18 OETV dovrebbero sottostare all'obbligo di assicurazione [suva].
- L'immatricolazione dei ciclomotori dovrebbe essere equiparata a quella degli altri veicoli a motore (targa / abolizione del contrassegno annuale) [pol. cant. LU]

**1.3 Franchigia per danni materiali**

Concordate con la proposta di modifica (aggiunta degli utenti non identificati di mezzi simili a veicoli all'art. 52 cpv. 3)?

**Sì (43)**

di cui:	Cantoni: 20	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 21
---------	-------------	--	--	-----------

**No (7)**

di cui:	Cantoni: 2	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: -	Associazioni mantello dell'economia: -	Altri: 5
---------	------------	--	--	----------

**Nessun parere / non ci riguarda (8)**

di cui:	Cantoni:-	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 6
---------	-----------	--	--	----------

Favorevoli: AG (uff. cant. circolazione), AR, BE, BL, BS, FR, GR, NW, OW, SG, SH (uff. cant. circolazione), SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; SBV-USC; CCCS (24 membri), SvizzeraMobile, COCRBT, CP, Mobilità pedonale, pol. cant. AI, AR, NW, SZ e VS, UNA FNG, Pol Lugano, Pro Velo, SDRCA, UCS, Stapo SG, uffici cantonali della circolazione GE, JU, TI, suva, ASA, velosuisse, 2rad

Contrari: GL, LU; AGVS UPSA, pol. cant. LU, strasseschweiz, TCS, ATA

Nessun parere / non ci riguarda: SGV-ACS; USI, asa, CCPCS, motosuisse, ASMC, CT CCPCS SCPCS

Osservazioni, critiche, proposte:

- Siamo dell'opinione che i rischi per danni causati da un ciclista siano minori rispetto a quelli causati da un automobilista. Pertanto, ci parrebbe più corretto adeguare la franchigia di 1000 franchi riducendola di conseguenza, per esempio a 500 franchi [FR].
- La franchigia dovrebbe ammontare al massimo a 500 franchi [GR, GL]. Se sono stati causati anche danni a persone, occorre rinunciare generalmente alla franchigia, tanto più che l'aggettivo «considerevoli» è troppo vago e va dunque stralciato [GR].
- Approviamo l'estensione delle prestazioni del FNG agli utenti di mezzi simili a veicoli [Mobilità pedonale].
- È giustificato trattare alla stessa stregua tutte le parti lese che possono avanzare pretese nei confronti del FNG [UNA FNG].
- Introducendo i mezzi simili a veicoli nell'elenco dei veicoli per i quali il Fondo nazionale di garanzia risponde in caso di danni causati da veicoli non assicurati, è stata privilegiata una speciale categoria di utenti che praticano sport su strada (p. es. pattinatori e persone in monopattino) a scapito di altre categorie (p. es. sciatori e surfisti) che praticano sport e svaghi lontano dalle vie di transito. Il fatto che d'ora innanzi non saranno solo le persone danneggiate dai ciclisti a beneficiare del FNG creerà molto probabilmente costi supplementari per il Fondo nazionale di garanzia [ASA].
- Menzionando esclusivamente i conducenti non identificati di veicoli a motore si include anche la categoria dei veicoli a motore con obbligo di assicurazione. Si potrebbe dedurre erroneamente che il FNG non sia tenuto a indennizzare anticipatamente la parte lesa qualora si conosca il conducente, ma non il veicolo a motore con obbligo di assicurazione (p. es: si sa che F. stava guidando e ha provocato una manovra di scansamento con conseguente incidente, ma non si sa quale veicolo guidasse). Proposta di formulazione [ASA].

- Riteniamo che la franchigia sia troppo elevata per questa categoria di veicoli, considerato che i danni materiali sono generalmente di lieve entità (graffi, ammaccature, danni alla vernice, ecc.). Dal punto di vista delle parti lese, ciò costituisce un'«assenza» di copertura dei danni materiali causati da sconosciuti [LU; pol. cant. LU].
- Il Fondo nazionale di garanzia, alimentato con i proventi del traffico individuale motorizzato, non deve essere destinato a scopi ulteriori [AGVS UPSA, strasseschweiz].
- Osservazioni relative ai numeri 1.3 e 1.4 : Il TCS esige che:
  - siano trovate altre fonti di finanziamento (p. es. tassa alla vendita di ogni ciclo o mezzo simile a veicoli) per coprire il rischio supplementare costituito da questi veicoli. Spetta ai conducenti di questi veicoli, eventualmente all'intera collettività, sostenere l'onere finanziario derivante, e non unicamente ai detentori di automobili;
  - il FNG elabori statistiche chiare delle prestazioni fornite in funzione dei tipi di veicoli e in particolare di quelle erogate in seguito ad incidenti provocati da ciclomotori e mezzi simili a veicoli;
  - il FNG eserciti sistematicamente il proprio diritto di ricorso contro l'autore del danno qualora sia conosciuto [TCS].
- È inammissibile che le vittime innocenti di incidenti debbano sostenere fino a 1000 franchi di franchigia (perdita della certezza del diritto, discriminazione della parte lesa). La LAINF e la LAMal non coprono tutti i danni alle persone, inoltre in caso di copertura degli infortuni la LAMal prevede una franchigia e un'aliquota percentuale sempre a carico della parte lesa [ATA].

**1.4 Entità delle prestazioni del Fondo nazionale di garanzia (FNG) in caso di danni cagionati da ciclisti o conducenti di mezzi simili a veicoli non identificati**

Concordate che per ogni incidente il FNG sia tenuto a coprire i danni materiali e alle persone fino a un importo massimo di 2 milioni di franchi se non vi è nessun altro che li risarcisce (art. 53a cpv. 2)?

<b>Sì (44)</b>				
di cui:	Cantoni: 21	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 21

<b>No (6)</b>				
di cui:	Cantoni: 1	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: -	Associazioni mantello dell'economia: -	Altri: 5

<b>Nessun parere / non ci riguarda (7)</b>				
di cui:	Cantoni: -	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 5

Favorevoli: AG (uff. cant. circolazione), AR, BE, BL, BS, FR, GL, LU, NW, OW, SG, SH (uff. cant. circolazione), SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; SBV-USC; CCCS (24 membri), SvizzeraMobile, COCRBT, CP, Mobilità pedonale, pol. cant. AR, LU, NW, SZ e VS, UNA FNG, Pro Velo, , Pol Lugano, UCS, Stapo SG, uff. cant. circolazione GE, JU, TI, suva, ASA, ATA, velosuisse, 2rad

Contrari: GR; AGVS UPSA, pol. cant. AI, SDRCA, strasseschweiz, TCS

Nessun parere / non ci riguarda: SGV-ACS; USI, asa, CCPCS, CT CCPCS SCPCS, motosuisse, ASMC

Osservazioni, critiche, proposte:

- Analogamente all'attuale regolamentazione [BL].

- Non vi è alcuna ragione che giustifichi una disparità di trattamento [GL].
  - Con alcune riserve (si veda n. 1.1). Si consiglia di rendere obbligatoria per i veicoli a motore un'assicurazione di responsabilità civile privata specifica [SvizzeraMobile].
  - Sarebbe auspicabile che qualora la somma dei danni superi l'ammontare della copertura, venga data la priorità all'indennizzo dei danni alle persone. In caso di incidenti con velocipedi sono soprattutto i pedoni e i ciclisti a subire danni personali [Mobilità pedonale].
  - È deplorabile che chi non è assicurato privatamente per la responsabilità civile sia risarcito dal FNG. Partiamo dal presupposto che il FNG proceda in via di regresso contro i responsabili [2rad].
  - La copertura dovrebbe garantire le stesse prestazioni dovute in caso di danno causato da un ciclista identificato (5 mio. franchi), in quanto non sussistono motivi validi per una disparità di trattamento [GR].
  - Il FNG continuerà ad essere finanziato mediante un supplemento sull'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile per veicoli a motore. Di principio non siamo d'accordo che in futuro i conducenti di veicoli a motore debbano coprire anche i costi per danni causati da ciclisti o da conducenti di mezzi simili a veicoli non identificati perché sarebbe in chiara contraddizione con il principio di causalità. Questi costi dovrebbero piuttosto essere assunti dalla collettività, ovvero dalle finanze generali della Confederazione.
- In alternativa, per ogni incidente la copertura per danni personali e materiali dovrebbe essere limitata a un milione di franchi dato che, in base alle spiegazioni, l'Associazione svizzera d'assicurazioni non sembra essere al corrente di danni in seguito a incidenti con velocipedi il cui onere di copertura superi il milione di franchi [AGVS UPSA, strasseschweiz].
- Bisognerebbe innalzare l'importo massimo di copertura [pol. cant. AI].
  - Finché rimane in vigore la copertura minima di cinque milioni di franchi per i veicoli a motore, la copertura di due milioni di franchi proposta è proporzionata. Se le somme dei minimi di assicurazione nel settore della circolazione stradale fossero elevate a un livello che tenga conto dei rischi connessi, per i ciclisti dovrebbe essere prevista la copertura di 5 milioni di franchi applicata oggi dalle assicurazioni di responsabilità civile private [SDRCA].
  - Si vedano le osservazioni al numero 1.3 [TCS].
  - Cfr. il numero 1.3 [ASA].

### 1.5 Concordate con la disposizione transitoria?

#### Sì (49)

di cui:	Cantoni: 21	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia 1	Altri: 26
---------	-------------	--	---------------------------------------	-----------

#### No (0)

di cui:	Cantoni: -	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: -	Associazioni mantello dell'economia: -	Altri: -
---------	------------	--	--	----------

#### Nessun parere / non ci riguarda (8)

di cui:	Cantoni: -	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia 1	Altri: 6
---------	------------	--	---------------------------------------	----------

Favorevoli: AG (uff. cant. circolazione), AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH (uff. cant. circolazione), SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; SBV-USC; CCCS (25 membri), AGVS UPSA, asa,

SvizzeraMobile, COCRBT, CP, pol. cant. AI, AR, LU, NW, SZ e VS, UNA FNG, Pro Velo, Pol. Lugano, SDRCA, UCS, Stapo SG, strasseschweiz, uff. cant. circolazione GE, JU, TI, ASA, TCS, ATA, velosuisse, 2rad

Contrari: -

Nessun parere / non ci riguarda: SGV-ACS; USI, Mobilità pedonale, CCPCS, motosuisse, ASMC, suva, CT CCPCS SCPCS

Osservazioni, critiche, proposte:

- Le polizze private di responsabilità civile prevedono una copertura di 3-5 milioni di franchi [BL].
- Da completare con l'introduzione di un termine di tre anni per la sostituzione delle targhe (art. 38) [VS].
- Chi ha stipulato un'assicurazione di responsabilità civile privata supplementare ha una doppia copertura nel periodo dal 1° gennaio 2012 al 31 maggio 2012. Nel caso in cui esista un'assicurazione di responsabilità civile specifica per velocipedi, quest'ultima dovrebbe essere esplicitamente designata nell'ordinanza come copertura primaria e l'assicurazione di responsabilità civile privata dovrebbe assumere la funzione di copertura secondaria. Questo corrisponde alla regolamentazione attuale nei casi in cui la somma di copertura del contrassegno per velocipedi sia insufficiente, conformemente alle condizioni generali di assicurazione vigenti per l'assicurazione di responsabilità civile privata [ASA].

#### 1.6 Avete osservazioni sulle restanti modifiche proposte?

##### Sì (6)

di cui:	Cantoni: 3	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: -	Associazioni mantello dell'economia: -	Altri: 3
---------	------------	--	--	----------

##### No (44)

di cui:	Cantoni: 18	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 24
---------	-------------	--	--	-----------

##### Nessun parere / non ci riguarda (6)

di cui:	Cantoni: -	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 4
---------	------------	--	--	----------

No: AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH (uff. cant. circolazione), SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; SBV-USC, UCS, UPSA, asa, SvizzeraMobile, COCRBT, CP, Mobilità pedonale, pol. cant. AI, AR, NW, SZ e VS, Pro Velo, Pol Lugano, SDRCA, Stapo SG, uffici cantonali della circolazione GE, JU, TI, suva, ASA, TCS, velosuisse, 2rad

Nessun parere / non ci riguarda: SGV-ACS; USI, CCPCS, motosuisse, ASMC, CT CCPCS SCPCS

Osservazioni, critiche, proposte:

- Nelle modifiche la questione delle biciclette a pedalata assistita o elettriche non è non è stata considerata in modo abbastanza chiaro ed effettivo, benché si tratti di un segmento in piena espansione [LU; pol. cant. LU]. Inoltre, proponiamo di inserire esplicitamente anche nell'ordinanza la responsabilità dei ciclisti ai sensi del Codice delle obbligazioni.
- L'articolo 95 OAC dovrebbe prevedere che il detentore sia registrato anche nella prima licenza di circolazione [SG].

- Con l'abolizione del contrassegno per velocipedi, per la polizia sarà più difficile risalire al legittimo proprietario dei velocipedi rubati e ritrovati. A questo proposito le autorità o i privati dovrebbero creare servizi competenti o sviluppare quelli esistenti [SG; pol. cant. SG].
- Nel caso di danni a mezzi simili a veicoli causati da conducenti non identificati o non assicurati, il FNG dovrebbe essere tenuto a coprire i danni unicamente se verificatisi sulle strade aperte al pubblico. Una simile limitazione – poiché non prevista nella legge - dovrebbe essere sancita nell'ordinanza, per esempio all'articolo 53 capoverso 1 OAV [UNA FNG].
- Articolo 52 capoverso 4 avamprogetto OAV: in caso di indennizzo anticipato di danni causati da ciclisti o conducenti di mezzi simili a veicoli, in virtù della surrogazione legale il FNG ha diritto di regresso unicamente contro il responsabile del danno, ma non contro l'assicuratore di responsabilità civile privato con obbligo di copertura. È giustificato – poiché non previsto nella legge – prevedere nell'ordinanza un credito diretto del FNG contro l'assicuratore di responsabilità civile privato [UNA FNG].
- Le definizioni di «velocipedi», «mezzi simili a veicoli» e «conducenti» devono essere precisate e inserite nella nell'OAV per ragioni di sistematicità [UNA FNG].
- Articolo 52 capoverso 4 avamprogetto OAV: l'«assenza di un assicuratore» è data anche se il responsabile rifiuta di fornire informazioni rispetto alla sua assicurazione di responsabilità civile alla parte lesa e al FNG? Questo aspetto dev'essere precisato nell'ordinanza [UNA FNG].
- Articolo 52 capoverso 4 avamprogetto OAV: se la somma di copertura dell'assicuratore di responsabilità civile privato che rifiuta in un primo tempo la copertura ma che è tenuto a versare la prestazione è inferiore alla somma di copertura massima per prestazioni del FNG (art. 53a cpv. 2 avamprogetto OAV), l'indennizzo anticipato si limita alla somma di copertura dell'assicuratore di responsabilità civile privato? Ciò va precisato nell'ordinanza [UNA FNG].
- Per l'assicurazione di responsabilità civile privata non sussiste alcun obbligo assicurativo. Chi non può o non vuole stipulare un'assicurazione di responsabilità civile privata dovrebbe avere la possibilità di continuare ad acquistare per pochi soldi un contrassegno per velocipedi. Un'assicurazione di responsabilità civile privata costa 10-15 volte di più [ATA].

## **2. Modifiche concernenti l'ordinanza sull'ammissione alla circolazione**

<b>2.1 Immatricolazione di ciclomotori</b>				
Concordate con le modifiche proposte (artt. 90, 93 cpv. 5, 94 cpv. 3, 5 e 6, 95 e 96 cpv. 1)				

<b>Sì (42)</b>				
di cui:	Cantoni: 17	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 23

<b>No (6)</b>				
di cui:	Cantoni: 4	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: -	Associazioni mantello dell'economia: -	Altri: 2

<b>Nessun parere / non ci riguarda (9)</b>				
di cui:	Cantoni: -	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 7

Favorevoli: AG (uff. cant. circolazione), AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SH (uff. cant. circolazione), SO, SZ, TG, UR, VD, ZG; SBV-USC, CCCS (23 membri), AGVS UPSA, asa, COCRBT, CP, pol. cant. AR, BS, LU, NW, SZ, TG e VS, UNA FNG, Pro Velo, Pol Lugano, SDRCA, UCS, strasseschweiz, Stapo SG, uff. cant. circolazione GE, TI, ASA, TCS, ATA, velosuisse, 2rad

Contrari: BE, SG, VS, ZH, pol. cant. AI, SG, uff. cant. circolazione JU

Nessun parere / non ci riguarda: SGV-ACS; USI, SvizzeraMobile, Mobilità pedonale, CCPCS, motosuisse, ASMC, suva, CT CCPCS SCPCS

Osservazioni, critiche, proposte:

- Proposta di formulazione per l'articolo 95 capoverso 5 frase 1 [AG (uff. cant. circolazione), GL].
- Il fatto che dei veicoli siano messi ufficialmente in circolazione senza che nei documenti d'immatricolazione sia indicato un detentore, è contrario al principio generalmente valido e complica gli accertamenti in caso di indagini e controlli di polizia. Proponiamo che nella prossima revisione di legge vengano verificate le procedure e che sia introdotto anche per i nuovi ciclomotori un rapporto di perizia in sostituzione della licenza di circolazione, come avviene per l'immatricolazione degli altri veicoli a motore [BS; pol. cant. BS].
- Le modifiche proposte corrispondono ampiamente alla prassi attuale [LU, pol. cant. LU].
- Cfr. numero 1.2 [AGVS UPSA, strasseschweiz].
- Articolo 95 capoversi 3 e 4: bisogna esigere la conclusione di un nuovo contratto d'assicurazione di responsabilità civile in modo da garantire che la compagnia di assicurazioni copra effettivamente qualsiasi danno.  
Il termine «ex» (art. 95, cpv. 1<sup>bis</sup>, lett. a OAC) non consente di identificare chiaramente le regie in questione e pertanto dev'essere eliminato [CP].
- Il motivo per cui bisognerebbe mantenere la disposizione di cui all'articolo 94 capoverso 5 OAG non è comprensibile [UNA FNG].
- Articolo 95: nella licenza di circolazione dev'essere registrato anche il primo detentore [pol. cant. TG, Stapo SG].
- Proposta di formulazione per l'articolo 95 capoverso 5 [uff. cant. circolazione GE].
- Proposta di formulazione per l'articolo 90 capoverso 2 [BE].
- Articolo 93: l'acquisto anticipato di un contrassegno non ha senso in entrambi i casi. Mantenere la versione vigente [BE].
- Mantenere l'articolo 95 o formulare in base alla proposta alternativa [BE].
- Respingiamo l'articolo 90 capoverso 2<sup>bis</sup> [SH (uff. cant. circolazione SH), TG, VS, ZH; asa, uff. cant. circolazione JU]. Innanzitutto, contrariamente al capoverso 1 vigente, non risponde alla domanda relativa ai requisiti cui deve soddisfare d'ora innanzi un ciclomotore. In secondo luogo, introduce un nuovo obbligo che le autorità d'immatricolazione non sono assolutamente in grado di soddisfare. Infatti, i ciclomotori non devono più essere singolarmente sottoposti all'esame ufficiale dell'autorità d'immatricolazione né prima né dopo il rilascio della licenza di circolazione e della targa (si veda p. es. l'art. 33 cpv. 4 OETV). Anche nei pochi Cantoni in cui i ciclomotori sono sottoposti per es. a esami singoli, non è l'autorità d'immatricolazione ad effettuare tali controlli, bensì i venditori dei ciclomotori. Vista la situazione, il nuovo capoverso 2<sup>bis</sup> dell'articolo 90 OAC non è applicabile nella pratica.  
Chiediamo pertanto di eliminare il nuovo capoverso 2<sup>bis</sup> dell'articolo 90 OAC [ZH, SH (uff. cant. circolazione); asa, uff. cant. circolazione JU], ma di mantenere il capoverso 1 vigente precisando a quali prescrizioni sottostanno d'ora innanzi i ciclomotori [TG, ZH].
- Il detentore di un nuovo ciclomotore dev'essere registrato nella licenza di circolazione [pol. cant. AI].

<b>2.2 Avete osservazioni sulle restanti modifiche proposte?</b>
--

<b>Sì (4)</b>
---------------

di cui:	Cantoni: 2	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: -	Associazioni mantello dell'economia: -	Altri: 2
---------	------------	--	--	----------

<b>No (47)</b>
----------------

di cui:	Cantoni: 19	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 26
---------	-------------	--	--	-----------

<b>Nessun parere / non ci riguarda (6)</b>
--

di cui:	Cantoni: -	Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna: 1	Associazioni mantello dell'economia: 1	Altri: 4
---------	------------	--	--	----------

No: AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SH (uff. cant. circolazione), SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; UCS; SBV-USC; CCCS (16 membri), AGVS UPSA, asa, SvizzeraMobile, Mobilità pedonale, pol. cant. SZ, AI, AR, LU, NW, VS, UNA FNG, Pro Velo, , Pol. Lugano, SDRCA, Stapo SG; strasseschweiz, uff. cant. circolazione GE, JU, TI, suva, ASA, TCS, ATA, velosuisse, 2rad

Nessun parere / non ci riguarda: SGV-ACS; USI, CCPCS, motosuisse, ASMC, CT CCPCS SCPCS

Osservazioni, critiche, proposte:

- Precisare che l'eccezione per la guida di veicoli del servizio antincendio si applica unicamente in caso di intervento e di esercitazione dei pompieri [COCRBT, pol. cant. FR, GE, JU, NE, VD, VS, Pol Losanna].
- Proposta di formulazione per l'articolo 4 capoverso 5 lettera b OAC [CP].

Lista dei destinatari

## 1. Kantone / Cantons / Cantoni

Dipartimenti cantonali responsabili della circolazione stradale	
Conferenza dei governi cantonali	Berna

## 2. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

Associazione dei Comuni Svizzeri	Urtenen-Schönbühl
Unione delle città svizzere	Berna
Gruppo svizzero per le regioni di montagna	Berna

## 3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia

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

## 4. Übrige

Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia	Berna
Commissione Intercantonale della Circolazione Stradale	Aarau
Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera	Lucerna
Società Capi Polizie Città Svizzere	Lugano
Commissione dei trasporti della Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera e della Società dei capi di polizia delle città svizzere	Coira
Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein	Zurigo
Conférence des officiers de la circulation de la Romandie, de Berne et du Tessin	Friburgo
Associazione dei servizi della circolazione	Berna
Associazione Svizzera d'Assicurazioni	Zurigo
Ufficio Nazionale Svizzero di Assicurazione & Fondo Nazionale Svizzero di Garanzia	Zurigo
Unione professionale svizzera dell'automobile	Berna
2ruote Svizzera	Aarau
auto-svizzera	Berna
Federazione stradale svizzera	Berna
Pro Velo Svizzera	Berna
Mobilità pedonale svizzera	Zurigo
Touring Club Svizzero	Vernier
Automobile Club Svizzera	Berna
Associazione Traffico e Ambiente	Berna
motosuisse	Berna
associazione svizzera dei fornitori di biciclette	Berna
Schweizerischer Fahrlehrerverband	Altendorf
Swiss Cycling	Berna
Fondazione SvizzeraMobile	Berna

Lista delle sigle

## 1. Kantone / Cantons / Cantoni

AG	Departement Volkswirtschaft und Inneres des Kantons Aargau
AR	Departement Sicherheit und Justiz Appenzell Ausserrhoden
BE	Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern
BL	Sicherheitsdirektion Kanton Basel-Landschaft
BS	Justiz- und Sicherheitsdepartement Basel-Stadt
FR	Direction de la sécurité et de la justice du canton de Fribourg
GL	Kanton Glarus - Sicherheit und Justiz
GR	Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit des Kantons Graubünden
LU	Justiz- und Sicherheitsdepartement Kanton Luzern
NW	Justiz- und Sicherheitsdirektion Nidwalden
OW	Sicherheits- und Justizdepartement Obwalden
SG	Sicherheits- und Justizdepartement St. Gallen
SH	Baudepartement des Kantons Schaffhausen
SO	Departement des Innern des Kantons Solothurn
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
UR	Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri
TG	Departement für Justiz und Sicherheit des Kantons Thurgau
VD	Département de la sécurité et de l'environnement du canton de Vaud
VS	Département de la sécurité, des affaires sociales et de l'intégration du canton du Valais
ZG	Sicherheitsdirektion des Kantons Zug
ZH	Sicherheitsdirektion Kanton Zürich

## 2. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

SGV-ACS	Associazione dei Comuni Svizzeri
UCS	Unione delle Città Svizzere

## 3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia

USI	Unione Svizzera degli imprenditori
SBV-USC	Unione Svizzera dei contadini

## 4. Übrige

CCCS	Comunità di Lavoro dei Capi di Polizia della Circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein
AGVS UPSA	Unione professionale svizzera del automobile
asa	Associazione dei servizi della circolazione
SvizzeraMobile	Fondazione SvizzeraMobile
COCRBT	Conférence des officiers de circulation routière de Romandie, de Berne et du Tessin
CP	Centre Patronal
Mobilità pedonale	Mobilità pedonale
pol. cant. VS	Polizia del Cantone del Vallese
pol. cant. AI	Polizia del Cantone di Appenzello Interno
pol. cant. AR	Polizia del Cantone di Appenzello Esterno
pol. cant. LU	Polizia del Cantone di Lucerna
pol. cant. NW	Polizia del Cantone di Nidvaldo
pol. cant. SZ	Polizia del Cantone di Svitto
CCPCS	Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della svizzera
motosuisse	motosuisse
UNA FNG	Ufficio Nazionale Svizzero di Assicurazione & Fondo Nazionale Svizzero di Garanzia
Pol Losanna	Polizia città di Losanna
Pol Lugano	Polizia città di Lugano
Pro Velo	Pro Velo Svizzera
ASMC	Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti
SDRCA	Società svizzera di diritto della responsabilità civile e delle assicurazioni
Stapo SG	Polizia città di San Gallo
strasseschweiz	Federazione stradale svizzera
uff. cant. circolazione	ufficio cantonale della circolazione
uff. cant. circolazione GE	ufficio della circolazione del cantone di Ginevra
uff. cant. circolazione JU	ufficio della circolazione del cantone del Giura
uff. cant. circolazione TI	Divisione degli Interni, Sezione della circolazione del cantone del Ticino
suva	Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni
ASA	Associazione Svizzera d'Assicurazioni
TCS	Touring Club Svizzero
ATA	Associazione Traffico e Ambiente

velosuisse	associazione svizzera dei fornitori di biciclette
CT CCPCS SCPCS	Commissione dei trasporti della Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera e della Società dei capi di polizia delle città svizzere
2rad	2ruote Svizzera