



2 aprile 2025

---

# Rapporto sui risultati della consultazione

## Adattamento delle ordinanze sulla segnaletica stradale e sul controllo della circolazione stradale:

### attuazione dell'iniziativa cantonale 17.304 («Strade più sicure subito»)

Consultazione svoltasi dal 14 febbraio al 22 maggio 2024

---

Numero documento: ASTRA-D-86DA3401/290



## Indice

<b>1</b>	<b>Sintesi.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Oggetto della consultazione .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Svolgimento della procedura di consultazione .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Posizioni di principio .....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Il progetto in dettaglio .....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Allegati .....</b>	<b>19</b>
6.1	Partecipanti alla consultazione e relative abbreviazioni .....	19
6.2	Elenco delle altre abbreviazioni .....	20
6.3	Questionario sul progetto posto in consultazione .....	21

## Elenco delle tabelle

Tabella 1	Posizione di principio in merito al progetto (v. domanda 1 del questionario) .....	3
Tabella 2	Sintesi in cifre.....	4
Tabella 3	Pareri relativi alla domanda 1 del questionario.....	7
Tabella 4	Pareri relativi alla domanda 2 del questionario.....	8
Tabella 5	Pareri relativi alla domanda 3 del questionario.....	12
Tabella 6	Pareri relativi alla domanda 4 del questionario.....	14
Tabella 7	Pareri relativi alla domanda 5 del questionario.....	15
Tabella 8	Pareri relativi alla domanda 6 del questionario.....	17

## 1 Sintesi

L'approvazione o l'opposizione al progetto è stato determinato in base alla risposta alla prima domanda del questionario. Per i partecipanti alla consultazione che non hanno compilato il questionario si è tenuto conto del parere espresso nella comunicazione di risposta.

Tre quarti dei Cantoni (75%) sono d'accordo con le modifiche proposte.

Dei quattro Cantoni direttamente interessati dalla normativa proposta (GR, TI, UR, VS), GR e VS sono favorevoli al progetto. I Cantoni dell'asse del San Gottardo, Uri e Ticino (quest'ultimo promotore dell'iniziativa) respingono questa proposta di attuazione.

Delle associazioni, partiti politici e organizzazioni, 13 hanno sostanzialmente approvato il progetto di revisione, altri 12 l'hanno respinto e tre si sono astenuti.

Partecipanti	Favorevoli	Contrari	Astenuti
Cantoni	15	5	4
Associazioni, partiti e organizzazioni	13	12	3
Privati, PMI	0	0	0

Tabella 1 Posizione di principio in merito al progetto (v. domanda 1 del questionario)

## 2 Oggetto della consultazione

La procedura di consultazione 2023/108 «Adattamento delle ordinanze sulla segnaletica stradale e sul controllo della circolazione stradale in attuazione dell'iniziativa cantonale [17.304](#) («Strade più sicure subito»)»<sup>1</sup> riguardava l'attuazione e l'entrata in vigore dell'articolo 45a<sup>2</sup> della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)<sup>3</sup>. Con detto articolo approvato dall'Assemblea federale il 1° ottobre 2021, l'iniziativa del Cantone Ticino è stata attuata a livello legislativo. La relativa disposizione non è ancora in vigore. Con il progetto di revisione in discussione, le disposizioni per l'attuazione dell'iniziativa cantonale vengono introdotte a livello di ordinanza e viene definita l'entrata in vigore dell'articolo 45a LCStr.

## 3 Svolgimento della procedura di consultazione

Il 14 febbraio 2024 il Consiglio federale ha posto in consultazione l'adattamento delle ordinanze sulla segnaletica stradale<sup>4</sup> e sul controllo della circolazione stradale<sup>5</sup> in attuazione dell'iniziativa cantonale 17.304 («Strade più sicure subito»). Tale procedura si è conclusa il 22 maggio 2024.

Sono stati invitati ad esprimersi [112 soggetti](#), tra cui tutti i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia, nonché altre organizzazioni e cerchie interessate. Dei 48 interpellati che hanno risposto, sette hanno rinunciato a una valutazione complessiva del progetto. Inoltre, quattro associazioni o enti hanno fatto pervenire pareri senza essere stati invitati direttamente alla consultazione.

<sup>1</sup> [https://www.fedlex.admin.ch/it/consultation-procedures/ended/2024#https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/108/cons\\_1](https://www.fedlex.admin.ch/it/consultation-procedures/ended/2024#https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/108/cons_1)

<sup>2</sup> FF 2021 2322

<sup>3</sup> Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01).

<sup>4</sup> Ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21)

<sup>5</sup> Ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (OCCS; RS 741.013)

<b>Categorie</b>	<b>Enti invitati</b>	<b>Pareri pervenuti</b>
Cantoni	26	24
Partiti politici	10	3
Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	1
Associazioni mantello dell'economia	8	2
Altri soggetti consultati	65	18
Altri pareri pervenuti		4
<b>Totale</b>	<b>122</b>	<b>52</b>

Tabella 2 Sintesi in cifre

Tutti i [pareri](#) possono essere consultati sul sito Internet del Consiglio federale nella rubrica Procedure di consultazione concluse 2024.

L'allegato al presente rapporto contiene un elenco dei partecipanti alla consultazione con corrispondente abbreviazione.

## 4 Posizioni di principio

L'elenco seguente riporta una selezione di passaggi testuali tratti dalle lettere di accompagnamento, che si riferiscono al progetto in generale. Tali estratti integrano le argomentazioni che è stato possibile associare alle specifiche domande di cui al capitolo 5 o provengono dalle motivazioni addotte a sostegno della rinuncia a formulare un parere.

<b>Chi</b>	<b>Citazione</b>
BS	[...] Ci permettiamo tuttavia di precisare che, secondo il Cantone di Basilea Città, le modifiche proposte, dato lo sviluppo tecnico intervenuto dalla presentazione dell'iniziativa cantonale «Strade più sicure subito» nel 2017, ormai non sono più rispondenti alle circostanze e ai bisogni attuali.
GE	Tuttavia, il Consiglio di Stato rileva che l'adattamento delle ordinanze consente l'attuazione dell'articolo 45a della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr), il quale si traduce in una maggiore sicurezza stradale sui tratti interessati e in un incentivo all'ammodernamento dei parchi veicoli circolanti nel Paese. Indirettamente, ciò comporterebbe dei vantaggi in termini di sicurezza e di riduzione dell'inquinamento ambientale sull'intera rete stradale svizzera.
GR	Nell'ambito della procedura di consultazione affidata alla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale sull'iniziativa cantonale 17.304 «Strade più sicure subito», il Governo (decisione del 24 agosto 2020, prot. n. 704/2020) si è espresso respingendo il progetto di allora. [...]
SO	[...] Le norme di legge devono essere precise e attuabili. Proponiamo di rendere le norme più precise e incisive e di non procedere alla creazione di nuove categorie di veicoli non definite dalla legge.
UR	[...] Il Consiglio di Stato è critico nei confronti di parti delle presenti eccezioni, poiché non centrano l'obiettivo principale dell'iniziativa cantonale «Strade più sicure subito» e, quindi, la sicurezza stradale.
VERDI	Infine, i VERDI propongono di considerare, nel quadro dell'ulteriore elaborazione del progetto, la possibilità di estendere in futuro il campo d'applicazione ad altri tratti, quali le strade degli agglomerati e delle città. Il rischio incidente è notevole nel traffico misto di ciclisti e pedoni. I sistemi di assistenza possono ridurre i rischi.
UDC	L'UDC ha già respinto le modifiche alla legge federale sulla circolazione stradale poste alla base del progetto in consultazione, trattandosi di un'inutile forzatura politica, che va principalmente a gravare sugli esercenti arti e mestieri svizzeri. Viene ribadita questa posizione di principio.
PSS	[...] Inoltre, si attendono effetti positivi sull'ambiente e sull'inquinamento acustico nelle regioni interessate, dal momento che i nuovi requisiti minimi nel traffico attraverso le Alpi dovrebbero incoraggiare l'uso di veicoli più moderni o il trasferimento dalla strada alla ferrovia.
ECONS	La sicurezza stradale è un tema di importanza centrale anche per l'economia. Ciononostante, nella procedura parlamentare, economiesuisse ha chiaramente espresso un parere contrario all'iniziativa cantonale 17.304. [...] D'altro canto, permangono dubbi sul rapporto costi-benefici del progetto, che non è mai stato esaminato nell'ambito di un'analisi d'impatto della regolamentazione; di fatto quindi mancano basi decisionali per quanto concerne l'onere economico e il guadagno effettivo in termini di sicurezza che si ottiene con le misure previste. [...] Ulteriore documentazione dovrebbe essere adottata per dimostrare dove {e} quali sistemi di assistenza possano generare un vantaggio in termini di sicurezza e quali costi ne derivino per l'economia nazionale. [...]

- USAM, VFAS USAM segnala di aver già respinto la precedente modifica della legge federale sulla circolazione stradale. [...]. Chiede di migliorare piuttosto l'infrastruttura stradale, adeguandola alla domanda in forte crescita. [...]
- ALPI, ATA [...] 3. Prendere in considerazione la possibilità di estendere l'attuazione ad altri tratti: sarebbe auspicabile che l'attuazione fosse concepita in modo tale da rendere facilmente possibile un'eventuale estensione del campo d'applicazione ad altri tratti. Ad esempio sui tratti di agglomerati e città (a traffico misto, ciclistico e pedonale) in cui sussistono molti pericoli di incidenti, potrebbe esserci un interesse all'inclusione di tali tratti con corrispondente revisione della regolamentazione.
- UPI Tuttavia, l'upi [...] rinuncia a fornire una risposta suffragata da contenuti e rinvia alle considerazioni espresse nell'ambito della consultazione relativa all'articolo 45a LCStr dell'8 settembre 2020. L'upi continua a guardare con favore all'obbligo di utilizzare sistemi di assistenza alla guida atti a evitare incidenti, ma predilige altri approcci.
- ASTAG FRS Ovviamente non vi è alcunché da obiettare all'obiettivo centrale del progetto ovvero il miglioramento della sicurezza stradale; poiché, però, i requisiti tecnici per gli autoveicoli pesanti vengono da molti anni rielaborati sulla base di vincoli del diritto svizzero e dell'UE e, in particolare, l'obbligo di equipaggiamento con sistemi di assistenza è divenuto un pilastro normativo consolidato e riconosciuto, il progetto non è che un guscio vuoto [...]. La proposta di attuazione è inefficace, non aumenta la sicurezza stradale, crea inutile burocrazia e costa denaro dei contribuenti. Realisticamente, alla luce di tali considerazioni, la Confederazione non può avere un serio interesse all'attuazione. Chiediamo di rinunciarvi definitivamente.
- SUVA [...] I sistemi di assistenza riducono il rischio di incidenti e contribuiscono ad aumentare la sicurezza stradale. [...]
- POST [...] AutoPostale, in qualità di impresa del trasporto pubblico su strada, circola sulle strade di transito in questione nelle Alpi svizzere, tra cui sul tratto del San Bernardino tra Thusis e Bellinzona nonché su quello del passo del Sempione. Ritenuto che l'adeguamento delle nostre autopostali comporterebbe considerevoli maggiori costi e oneri, da un punto di vista economico è opportuno, come da voi proposto, escludere i nostri veicoli dall'obbligo di equipaggiamento secondo l'articolo 29a capoverso 2 lett. c. Infine, vi è un interesse pubblico preponderante al permesso di continuare a circolare su questi tratti con i nostri veicoli. [...]

## 5 Il progetto in dettaglio

Di seguito sono sintetizzate le singole modifiche, analogamente a quanto riportato nel rapporto esplicativo, e le risposte commentate alle domande del questionario.

**Domanda 1:** Siete fundamentalmente d'accordo con la proposta di modificare l'ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21)?

Categorie	Si	No	Astenuti
Cantoni	15	5	4
Cantoni degli assi di transito interessati	2	2	0
Associazioni e organizzazioni	13	12	3

Tabella 3 Pareri relativi alla domanda 1 del questionario

### Favorevoli:

Cantoni: AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, SG, SH, SZ, TG, VD, VS e ZG

Associazioni, partiti e organizzazioni: VERDI, PSS, ACVS, CSP, ALPI, AUTOS, VSS, ATA, ROADC, UTP, ROUTS, SUVA e POSTA.

### Contrari:

Cantoni: NW, OW, SO, TI e UR

Associazioni, partiti e organizzazioni: UDC, SAB, ECONS, USAM, UPI, ASTAG, VFAS, FRS, SVLT, LOUS, AGBLU e KAPOW.

### Astenuti:

Cantoni: AG, AR, BL e BS

Associazioni, partiti e organizzazioni: CDDGP, SCPVS e NGF.

### Osservazioni dei partecipanti favorevoli:

- BE osserva che nell'attuazione della normativa proposta la Confederazione dovrebbe prevedere un indennizzo per il maggior onere a carico dei Cantoni.
- FR rileva un problema nei costi relativi all'acquisto dell'equipaggiamento necessario per i controlli, nonché nei costi per la formazione del personale.

### Osservazioni concordanti di favorevoli e contrari:

- BE, NW, OW, UR, SO, UDC, ACVS, ECONS, ASTAG, KPOW e FRS affermano che la normativa prevede un'attuazione in gran parte già realizzata o in corso, in virtù delle norme europee recepite dalla Svizzera. Secondo il loro parere, anche senza la normativa si prevede che entro il 2027 quasi tutti gli autoveicoli pesanti del trasporto transalpino saranno equipaggiati con sistemi di sicurezza. L'attuazione della normativa in sede di omologazione può procedere di pari passo con i cicli tecnologici e gli sviluppi internazionali.
- NW, OW, UR, ACVS e KPOW rinviano al sistema svizzero della TTPCP, che ha contribuito in modo determinante all'impiego quasi esclusivo di veicoli più recenti nel traffico di transito, i quali in genere non hanno più di cinque-sette anni. In questo modo, sull'intera rete stradale si garantisce che i veicoli circolanti siano dotati di sistemi di assistenza conformi alle prescrizioni più recenti.
- BE, NW, OW, UR, ACVS e KPOW precisano altresì che le misure proposte non dovrebbero applicarsi soltanto ai tratti delle strade di transito nella regione alpina. I sistemi di assistenza dovrebbero aumentare la sicurezza sull'intera rete stradale svizzera.
- BE, SO, SAB, FRS e ASTAG accolgono con favore misure volte a promuovere la sicurezza stradale. Si condivide anche l'obiettivo dell'iniziativa cantonale e le esigenze dei Cantoni alpini di aumentare la sicurezza stradale, in particolare in prossimità dei valichi alpini.
- BE, SO e ASTAG rilevano che i soggetti interessati non dispongono di sufficienti conoscenze dei sistemi di assistenza installati nei loro veicoli, con conseguenti incertezze e insicurezze.

- BE e SO, benché riconoscano a priori l'obiettivo dell'iniziativa, sostengono che il controllo in loco di tali prescrizioni in materia di equipaggiamento diventa oneroso e che è perlopiù attuabile solo da parte di specialisti, il che va a complicare il compito di controllo. Sarebbe quindi resa difficoltosa l'esecuzione da parte dei corpi di polizia cantonali e dell'UDSC.

**Osservazioni dei partecipanti contrari:**

- SO, ECONS, USAM, ASTAG, FRS e VFAS lamentano che non sia ravvisabile alcun aumento della sicurezza per effetto della regolamentazione di cui all'articolo 45a LCStr.
- TI critica la proposta, affermando che la normativa comporta una minore sicurezza stradale e un aumento dell'inquinamento dovuto al trasferimento del traffico sulla rete stradale secondaria lungo i tratti sottoposti a divieto.
- TI e FRS sostengono che la regolamentazione comporta un onere supplementare per i trasportatori del traffico interno, in particolare per quelli che operano sui tratti interessati.
- SO, UDC, ECONS, USAM, ASTAG, FRS, VFAS, SVLT e LOUS definiscono problematica la normativa con riferimento agli elementi di chiarezza, imparzialità e proporzionalità, il che lede il principio costituzionale della certezza del diritto.
- ASTAG e FRS non vedono altra alternativa se non quella di rinunciare del tutto a un'attuazione dell'articolo 45a LCStr a livello di ordinanza.
- ASTAG e FRS ritengono che la normativa comporti un onere burocratico ingiustificato.
- ECONS chiede di sfruttare ulteriormente i margini di azione derivanti dall'articolo 45° LCStr.
- SO, UDC ed ECONS non rilevano evidenza di necessità, non essendo riconoscibile la frequenza degli incidenti.
- USAM e VFAS criticano l'obbligo di equipaggiamento dei veicoli con sistemi di assistenza, dal momento che genera costi supplementari elevati.
- Secondo ASTAG, le informazioni ufficiali fornite dall'USTRA non sono sufficienti in considerazione dei beni giuridici in questione e della comminatoria di pena correlata al progetto.
- USAM, VFAS, ECONS e ASTAG rinviando alla posizione di rigetto della precedente modifica della legge federale sulla circolazione stradale.
- SAB rimanda all'atteggiamento positivo di fondo nei confronti del progetto e al supporto alla revisione della legge sulla circolazione stradale LCStr nell'ambito della consultazione e in Parlamento.

**Domanda 2:** Siete d'accordo con le eccezioni secondo l'articolo 29a capoverso 2 PP-OSStr?

Categorie	Si	No	Astenuti
Cantoni	10	10	4
Cantoni degli assi di transito interessati	0	4	0
Associazioni e organizzazioni	12	8	3

Tabella 4 Pareri relativi alla domanda 2 del questionario

**Favorevoli:**

Cantoni: AI, BE, FR, GE, GL, JU, SG, SH, SZ e VD

Associazioni, partiti e organizzazioni: VERDI, UDC, SAB, ACVS, CSP, AUTOS, VSS, ROADC, UTP, ROUTS, AGBLU e POSTA.

**Contrari:**

Cantoni: GR, LU, NW, OW, SO, TG, TI, UR, VS e ZG,

Associazioni, partiti e organizzazioni: ECONS, ALPI, ASTAG, ATA, SVLT, LOUS, SUVA e KAPOW.

**Astenuti:**

Cantoni: AG, AR, BL e BS

Associazioni, partiti e organizzazioni: CDDGP, SCPVS e NGF.

### Osservazioni dei partecipanti favorevoli:

- BE, UDC e CSP sostengono in particolare le eccezioni menzionate all'articolo 29a capoverso 2 lettera b PP-OSStr all'obbligo di equipaggiamento per viaggi, tra gli altri, di organizzazioni di pronto intervento, del trasporto pubblico o per la manutenzione stradale.
- BE definisce positivo il fatto che un'eventuale estensione dei tratti interessati ai sensi dell'articolo 45a capoverso 2 LCStr non inciderebbe in alcun modo sui veicoli esclusi.
- BE, nonostante il consenso espresso, riconosce la presenza di troppe eccezioni non sufficientemente giustificate.
- BE e VERDI ritengono incomprensibile in che cosa consista la differenza, in termini di sicurezza stradale, tra un autoveicolo pesante a tre e uno a quattro assi.
- Relativamente a diverse eccezioni, VD si esprime come segue
  - Autoveicoli adibiti ad abitazione e autovetture pesanti (lett. d): , le autovetture pesanti dovrebbero beneficiare della stessa agevolazione dei veicoli pesanti adibiti ad abitazione, precisando che detta integrazione interesserebbe solo un numero molto ristretto di veicoli.
  - Veicoli fuoristrada (lett. g): il termine «veicolo fuoristrada» fa riferimento alle norme dell'UE, in particolare alla classificazione dei veicoli. Se un veicolo è definito come «fuoristrada», viene aggiunta la lettera «G» alla sua classificazione base. Conseguentemente sarà difficile per le autorità di controllo verificare tale caratteristica. In mancanza di una possibilità chiara di annotare la specifica «veicolo fuoristrada» nella licenza di circolazione (cosa improbabile), si sarebbe dovuto rinunciare a tale eccezione.
  - L'articolo 4 capoverso 5 lettera f numero 2 OAC andrebbe inteso nel seguente modo:  
**PF:** «k. Autoveicoli pesanti con peso superiore a 3500 kg ma non oltre 4250 kg e non più di otto posti, escluso quello del conducente, se a emissioni zero (art. 9a cpv. 2 OETV) e il superamento dei 3500 kg è dovuto unicamente al peso aggiuntivo del sistema di propulsione».
  - Le autorizzazioni cantonali derogatorie per casi speciali dovrebbero poter essere rilasciate dall'autorità cantonale competente. Andrebbe aggiunto:  
**PF:** «l. Conducenti in possesso di un'autorizzazione cantonale».
- LU, VERDI, ATA e ALPI confermano la valutazione secondo cui le eccezioni all'obbligo di equipaggiamento per i veicoli svizzeri secondo l'articolo 45a capoverso 3 LCStr non sarebbero conformi all'accordo sui trasporti terrestri Svizzera e la Comunità europea.
- VERDI, PSS, ATA e ALPI sostengono la proposta di rinunciare a una proroga dei termini di attuazione per gli spostamenti all'interno del Paese.
- VERDI, ATA e ALPI ritengono l'attuazione non discriminatoria con riferimento all'accordo bilaterale sui trasporti terrestri.
- VERDI, ATA e ALPI suggeriscono di inserire un rinvio dinamico al diritto dell'UE, affinché le disposizioni dell'Unione europea concernenti l'equipaggiamento con sistemi di assistenza siano direttamente applicabili anche in Svizzera. In tal modo si eviterebbe di dover recepire ogni cambiamento del diritto dell'UE con una modifica di ordinanza.
- ACVS sostiene che, nell'interesse della sicurezza delle persone, si debba rinunciare all'eccezione dell'obbligo di equipaggiamento per i veicoli del servizio pubblico di linea regionale.
- UTP e POST chiedono che deroga non sia limitata al trasporto di persone regionale. Alla luce dei più recenti sviluppi nelle zone di transito (ad es. San Bernardino), sui tratti interessati la disposizione derogatoria andrebbe estesa ad altri settori, come il trasporto locale.  
**PF:** sostituire il termine «servizio pubblico di linea regionale» con «servizio pubblico di linea concessionario».
- UTP rileva che i veicoli prevalentemente circolanti nel servizio di linea vengono impiegati anche per il trasporto di persone in occasione di eventi locali. Anche per questi veicoli dovrebbe valere un'eccezione all'obbligo di equipaggiamento previsto dall'articolo 29a LCStr e propone la seguente formulazione:  
**PF:** «c. I veicoli impiegati nel servizio pubblico di linea concessionario, compresi gli autobus sostitutivi di treni, o quelli per i servizi navetta in occasione di eventi locali.»

### Osservazioni concordanti di favorevoli e contrari:

- GR, NW, OW, UR e ACVS segnalano che spesso nella regione alpina circolano conducenti poco esperti di veicoli adibiti ad abitazione. Inoltre, ai controlli effettuati, questi ultimi presenterebbero

spesso difetti dovuti al loro utilizzo sporadico. Nell'ottica della sicurezza stradale si dovrebbe pertanto rinunciare a quest'eccezione all'obbligo di equipaggiamento.

- BE, ATA e ALPI sostengono le eccezioni per i veicoli con più di tre assi solo se nell'UE non vige alcun obbligo di equipaggiamento dei veicoli nuovi, se sono poco numerosi e se non possono essere equipaggiati a posteriori.

#### **Osservazioni dei partecipanti contrari:**

- LU e ZG rinviano ai regolamenti UE, che già prevedono eccezioni all'obbligo di equipaggiamento per determinati veicoli e/o scopi d'impiego.
- LU precisa che l'articolo 29a capoverso 2 PP-OSStr contiene eccezioni solo per determinati veicoli e non per scopi d'uso specifici. In questo modo si potrebbe verificare la situazione secondo cui prescrizioni dell'UE prevedano deroghe non corrispondenti alla terminologia di cui all'articolo 29a capoverso 2 PP-OSStr. Questi veicoli non potrebbero, dunque, circolare attraverso le Alpi, pur essendo conformi alla legislazione più recente. Una tale situazione andrebbe assolutamente evitata.
- ATA e ALPI fanno notare che l'intervento legislativo è già avvenuto a opera del Parlamento, cui compete l'attuazione delle iniziative cantonali.
- ZG e SUVA sottolineano l'obiettivo della prevenzione degli incidenti, motivo per cui si dovrebbe rinunciare nei limiti del possibile a prevedere deroghe nella legislazione svizzera.
- Veicoli adibiti ad abitazione, veicoli blindati, veicoli fuoristrada, veicoli accessibili con sedie a rotelle e i veicoli con più di tre assi devono essere equipaggiati con i corrispondenti sistemi di assistenza, a condizione che il diritto europeo non preveda eccezioni. (ZG)
- Nell'interesse della sicurezza delle persone si deve rinunciare all'eccezione dell'obbligo di equipaggiamento per i veicoli del servizio pubblico di linea regionale. (LU, OW, UR, KPOW)
- LU, ZG e KPOW chiedono un chiarimento dei concetti:
  - «veicolo accessibile con sedia a rotelle» (lett. h): con ciò s'intende un veicolo guidato da una persona con problemi di deambulazione, un veicolo che trasporta persone con problemi di deambulazione o entrambi?
  - «veicoli d'epoca» (lett. j): se con ciò s'intendono veicoli di vecchia generazione, ossia con specifica iscrizione nella licenza di circolazione (campo 17 o 14), la terminologia dovrebbe essere conseguentemente modificata.
- NW, OW, UR e KPOW ritengono incomprensibili alcune delle eccezioni nell'ottica e alla luce delle esperienze di esecuzione, in particolare se si intende vietare l'uso di gallerie e passi nelle Alpi svizzere ai veicoli pesanti che non dispongono degli attuali sistemi di sicurezza.
- NW, OW, SO, UR, ATA, ALPI e KPOW fanno notare che, qualora l'eccezione per i veicoli con più di tre assi fosse riferita alle combinazioni di veicoli (ad es. autoarticolato, autotreno), l'obbligo di equipaggiamento verrebbe abolito per molti veicoli che spesso circolano sulle strade di transito nella regione alpina. Manca inoltre una motivazione chiara.
- SO, ATA e ALPI chiedono una regolamentazione più chiara per i veicoli fuoristrada, che sia più esplicitamente analoga alle prescrizioni UE sui veicoli nuovi.
- SO sostiene che la denominazione «veicoli fuoristrada» sia troppo poco precisa. L'obbligo di equipaggiamento dipenderebbe dalla versione e dalla configurazione (ad es. propulsione idraulica supplementare sull'asse anteriore). A tale proposito si tratta di un criterio che non può essere determinato a colpo d'occhio nella licenza di circolazione. Le autorità esecutive non hanno pertanto la possibilità di accertare entro un termine ragionevole, con certezza del diritto, se si tratti di un «veicolo fuoristrada» ai sensi della disposizione e se, di conseguenza, sia necessario verificare la presenza dei sistemi di assistenza prescritti.
- TG, VS e SAB chiedono eccezioni per il settore del trasporto locale nelle regioni di montagna.
- TI fa notare che i veicoli con un massimo di tre assi del trasporto interno risulterebbero svantaggiati se fossero esclusi veicoli blindati, veicoli adibiti ad abitazione o veicoli con più assi. Per quanto riguarda quest'ultimi (veicoli blindati o veicoli adibiti ad abitazione) si tratta di veicoli che, per caratteristiche tecniche o tipo di autista (non professionista), sono i più pericolosi.
- VS chiede che per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri di veicoli pesanti effettuati da imprese attive sul mercato regionale delle valli interessate dalla nuova normativa sia prevista, conformemente all'articolo 45a capoverso 3 LCStr, un'eccezione oltre i cinque anni di transizione previsti.

- ECONS sostiene che le eccezioni previste nei margini d'azione dell'articolo 45a capoverso 5 LCStr debbano essere ottimizzate in modo da migliorare il rapporto costi-benefici del progetto.
- ATA e ALPI rinviando all'idea di fondo dell'iniziativa cantonale secondo cui tutti i veicoli per i quali nell'UE sono prescritti sistemi di assistenza alla sicurezza per veicoli nuovi non possano più essere impiegati per i trasporti transalpini se ne sono sprovvisti. L'ordinanza non contiene alcun riferimento esplicito al diritto dell'UE.
- ASTAG critica l'elenco di eccezioni definendolo inadeguato alla prassi. Nella situazione concreta del traffico locale e unicamente sulla base della tavola indicativa, i conducenti non sono in grado di rilevare se si applichi un'eccezione o meno. Di conseguenza, rimane incerto se si stia agendo in modo corretto o sbagliato. Le possibili conseguenze sono assurde in entrambi i casi: le deviazioni inutilmente effettuate per centinaia di chilometri (ad es. attraverso il passo del Brennero o la galleria del Monte Bianco anziché attraverso l'asse del San Gottardo), nota bene con veicoli pesanti in genere 40 tonnellate, o la prosecuzione inconsapevole di viaggi attraverso la Svizzera.
- SAB rimanda alla disposizione derogatoria relativa al traffico merci interno attraverso le Alpi non transfrontaliero sancita all'articolo 45a capoverso 3 LCStr, conferita come mandato al Consiglio federale con le decisioni del Consiglio nazionale del 3 giugno 2021 con 144 voti contro 43 e del Consiglio degli Stati del 28 settembre 2021 con 23 voti contro 15.
- SAB sottolinea l'importanza del trasporto interno per l'approvvigionamento del Ticino, delle valli meridionali dei Grigioni e delle località del versante meridionale del Sempione con merci e beni provenienti dal resto della Svizzera e viceversa. Non esistono percorsi alternativi per diverse regioni interessate.
- VS e SAB rilevano che il parco veicoli svizzero destinato al mero trasporto interno è tendenzialmente più datato di quello impiegato nel trasporto di transito internazionale, poiché presenta un chilometraggio inferiore. Si sarebbe in presenza di una discriminazione del trasporto interno interessato se questo, come il trasporto attraverso le Alpi transfrontaliero, dovesse soddisfare contemporaneamente le prescrizioni relative ai sistemi di assistenza.
- SAB considera troppo riduttivo il punto di vista del parere Epiney, che si limita a esaminare se la normativa svizzera costituisca una discriminazione rispetto a quella dell'UE.
- VS e SAB sottolineano che, nella misura in cui si tratti di traffico esclusivamente interno, esso non rientri nelle disposizioni dell'accordo sui trasporti terrestri. In Ticino è stato introdotto già da tempo il traffico S, che non è mai stato contestato dalle autorità dell'UE e costituisce una prassi valida. Inoltre, il diritto europeo non esclude a priori prescrizioni specifiche per taluni tratti. Anche alcuni Stati dell'UE, come la Francia e l'Italia al Monte Bianco, hanno introdotto disposizioni derogatorie.
- Nonostante le critiche alle eccezioni, ATA e ALPI sostengono che non siano previste deroghe per gli autobus che non fanno parte del trasporto concessionario e che non sono sostitutivi di treni. Il trasporto di persone è importante per la sicurezza tanto quanto quello di merci.
- ATA e ALPI suggeriscono di non elencare i veicoli esclusi nell'ordinanza, bensì principalmente in un aiuto all'esecuzione per le polizie cantonali. La competenza di deroga del Consiglio federale nell'ultimo capoverso dell'articolo della legge federale sulla circolazione stradale deve – semmai – essere applicata solo in via sussidiaria.
- SVLT e LOUS definiscono le eccezioni, come l'intera normativa, sostanzialmente inutili ma corrette, a condizione che siano di fatto interessate solo le quattro strade di transito.

**Domanda 3:** Siete d'accordo con i segnali di cui all'allegato 2 numeri 2.48.1 e 2.57.1 PP-OSStr?

Categorie	Si	No	Astenuti
Cantoni	19	1	4
Cantoni degli assi di transito interessati	4	0	0
Associazioni e organizzazioni	9	7	7

Tabella 5 Pareri relativi alla domanda 3 del questionario

**Favorevoli:**

Cantoni: AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS e ZG,

Associazioni, partiti e organizzazioni: ACVS, ALPI, AUTOS, ATA, ROADC, UTP, ROUTS, POSTA e KAPOW.

**Contrari:**

Cantoni: SO

Associazioni, partiti e organizzazioni: ALPI, ASTAG, VSS, ATA, FRS, SVLT e LOUS.

**Astenuti:**

Cantoni: AG, AR, BL e BS

Associazioni, partiti e organizzazioni: SAB, CDDGP, SCPCS, CSP, NGF, SUVA e AGBLU.

**Osservazioni dei partecipanti favorevoli:**

- BE, ALPI e ATA definiscono il segnale progettato nel complesso come intuitivamente comprensibile. Non vi sarebbe nulla in contrario.
- JU chiede di far conoscere il segnale sul maggior numero possibile di canali, tanto più che è difficile trovare un segnale che corrisponda a tutti i veicoli interessati.
- TI sottolinea la necessità di prevedere con anticipo delle segnalazioni nei tratti sottoposti a divieto affinché si parta per tempo con le deviazioni.
- Secondo ALPI e ATA un segnale rosso di divieto sarebbe ancora più comprensibile ed efficace per i veicoli sprovvisti di sistemi di assistenza.

**Osservazioni concordanti di favorevoli e contrari:**

- FR, JU, SO e FRS osservano che il segnale non è noto in altri Paesi e quindi non sarebbe chiaro per i conducenti esteri.

**Osservazioni dei partecipanti contrari:**

- Secondo SO, ASTAG e FRS il segnale è troppo astratto e deve essere più intuitivo.
- ASTAG e FRS lamentano che il segnale:
  - non sia in grado di indicare inequivocabilmente all'utente della strada cosa deve fare cosa è autorizzato o meno a fare;
  - non contenga alcuna indicazione di quali sistemi di assistenza siano necessari nel concreto;
  - non indichi che entrerà in vigore cinque anni dopo la data in cui la norma sull'equipaggiamento è divenuta vincolante;
- VSS osserva che il nuovo articolo 45a LCStr è una norma di circolazione che si applica soltanto a determinati tratti stradali (strade di transito nella regione alpina secondo l'art. 2 LCStr). Si dovrebbe pertanto utilizzare un segnale di indicazione (indicazione delle norme di circolazione speciali sul tratto di strada interessato). In tal modo si può ovviare alla problematica dell'articolo 16 capoverso 2 OSStr, secondo cui i segnali di prescrizione valgono solo fino alla prossima intersezione. Sul piano tematico potrebbe essere inserito un nuovo segnale indicante norme di comportamento (allegato 2 n. 4 lett. A OSStr).
- VSS rinvia al segnale relativo al parcheggio automatico, presentato nell'ambito della consultazione concernente la guida automatica, il quale, data la rappresentazione di onde, sarebbe troppo simile.
- UDC, FRS, SVLT e LOUS considerano sproporzionato un nuovo segnale solo per quattro tratti, motivo per cui va respinto.

- FRS avverte che i Paesi europei e l'UE dovrebbero essere previamente consultati per garantire la conformità della segnaletica svizzera con un'eventuale futura segnaletica europea equivalente.

**Domanda 4:** Siete fondamentalmente d'accordo con la proposta di modificare l'ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (OSSC; RS 741.013)?

Categorie	Si	No	Astenuti
Cantoni	20	0	4
Cantoni degli assi di transito interessati	4	0	0
Associazioni e organizzazioni	12	3	5

Tabella 6 Pareri relativi alla domanda 4 del questionario

**Favorevoli:**

Cantoni: AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS e ZG.

Associazioni, partiti e organizzazioni: SAB, ACVS, ALPI, AUTOS, VSS, ATA, ROADC, UTP, ROUTS, AGBLU, POSTA e KAPOW.

**Contrari:**

Cantoni: nessuno

Associazioni, partiti e organizzazioni: ASTAG, SVLT e LOUS.

**Astenuti:**

Cantoni: AG, AR, BL e BS

Associazioni, partiti e organizzazioni: CDDGP, SCPCS, CSP, NGF e SUVA.

**Osservazioni dei partecipanti favorevoli:**

- I Cantoni BE, OW e NW precisano che l'attuazione e l'applicazione nell'ambito dell'esecuzione mediante controlli stazionari e mobili genererebbero un onere supplementare.
- JU sostiene la necessità di integrare all'articolo 9 il controllo dei veicoli ricercati mediante tecnologie AFV e LAPI:  
PF: «...per i controlli ci si deve avvalere di strumenti tecnici per controllare i veicoli segnalati e ricercati».
- SO chiede che l'esecuzione sia garantita in modo adeguato. In particolare, nel senso che:
  - l'indicazione «veicolo fuoristrada» risulti direttamente dalla licenza di circolazione. L'accertamento sulla base dei dati contenuti nell'approvazione del tipo non sarebbe ragionevolmente accettabile;
  - l'equipaggiamento determinante con sistemi di assistenza si possa evincere dalla licenza di circolazione (ad es. da determinati codici);
  - sia chiaro se l'indicazione «veicolo fuoristrada» venga chiesta solo per le nuove immatricolazioni o se debba essere aggiunta nel documento d'immatricolazione.
- SZ segnala che l'onere a carico delle autorità di controllo per stabilire quali veicoli debbano essere dotati di quali sistemi di assistenza in funzione della data di immatricolazione sarà considerevole.
- Secondo ALPI e ATA, la normativa dovrebbe essere comunicata al personale conducente già alla dogana. I controlli alle dogane aumenterebbero la sicurezza stradale ed eviterebbero un trasferimento del traffico.
- ALPI e ATA aggiungono che dovrebbero essere effettuati controlli a campione anche sui tratti di accesso, se nei veicoli viene indicato che effettuano viaggi di transito.

**Osservazioni dei partecipanti contrari:**

- nessuna

**Domanda 5:** Siete d'accordo che le autorità esecutive possano avvalersi di strumenti tecnici (p. es. dispositivi di diagnostica a bordo) per verificare la presenza dei sistemi di assistenza alla guida prescritti (art. 9 cpv. 1 lett. f PP-OCCS)?

Categorie	Si	No	Astenuti
Cantoni	20	0	4
Cantoni degli assi di transito interessati	4	0	0
Associazioni e organizzazioni	12	3	5
Privati e PMI	0	0	0

Tabella 7 Pareri relativi alla domanda 5 del questionario

#### Favorevoli:

Cantoni: AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS e ZG

Associazioni, partiti e organizzazioni: SAB, ACVS, ALPI, AUTOS, VSS, ATA, ROADC, UTP, ROUNTS, AGLU, POSTA e KAPOW.

#### Contrari:

Cantoni: nessuno

Associazioni, partiti e organizzazioni: ASTAG, SVLT e LOUS.

#### Astenuti:

Cantoni: AG, AR, BL e BS

Associazioni, partiti e organizzazioni: CDDGP, SCPCS, CSP, NGF e SUVA.

#### Osservazioni dei partecipanti favorevoli:

- LU, OW, NW, UR, ZG e KPOW chiedono che il controllo debba comprendere la verifica della presenza dei sistemi di assistenza e del loro corretto funzionamento. Con le stesse conseguenze in caso di violazioni.  
**PF:** l'articolo 9 capoverso 1 lettera j (e l'art. 4 cpv. 2 lett. j) deve pertanto essere integrato dal passo «...e la loro funzionalità».
- Secondo OW, NW, UR, VS e KPOW, i sistemi di assistenza dovrebbero poter essere verificati a campione mediante la diagnosi d'officina. Come nei centri di controllo per veicoli pesanti sarebbero necessari appositi apparecchi diagnostici corrispondenti (tester multimarca).
- OW, NW, UR e KPOW chiariscono che, per una riuscita attuazione dei dovuti controlli, gli organi d'esecuzione dovrebbero poter impiegare appositi apparecchi di controllo.
- JU, OW, NW, UR e KPOW rilevano che la verifica concreta dei sistemi di assistenza richiederebbe di conoscenze specialistiche tecniche e relative al personale, di apparecchi di controllo costosi e di infrastrutture.
- Secondo OW, NW, UR e KPOW, non si può ricorrere sempre all'infrastruttura dei centri di controllo per veicoli pesanti se il controllo è limitato all'area dei tratti interessati (sarebbero necessari controlli mobili).
- OW, NW, UR e KPOW osservano che, a lungo termine, l'esecuzione dovrà essere sostenuta da portali di controllo che possano effettuare determinate verifiche dei sistemi di assistenza in modo automatizzato.
- Secondo JU e LU, gli apparecchi di controllo sono strumenti indispensabili e potrebbero fornire molte informazioni.
- JU osserva che la Confederazione dovrebbe partecipare al finanziamento qualora i Cantoni siano tenuti all'acquisto di strumenti tecnici.
- Secondo JU l'attuazione concreta non è chiara. Rimane aperta la questione di quali compiti ricadranno sui corpi di polizia nel quadro dell'aiuto di esecuzione ancora mancante.
- LU sostiene che sarebbe da chiarire se la verifica dei sistemi di assistenza possa avvenire anche sui tratti di accesso non soggetti all'obbligo di equipaggiamento.
- TG menziona che la normativa dovrebbe imporre anche l'utilizzo dei sistemi di assistenza presenti e che ciò andrebbe inoltre verificato (sistemi disattivabili).

- ALPI e ATA confermano la necessità, in quanto ciò renderebbe i controlli efficienti ed efficaci e sarebbe pertanto nell'interesse della sicurezza stradale (possibilità di effettuare più controlli) e delle autorità esecutive (minore onere per l'ulteriore oggetto di controllo).

**Osservazioni dei partecipanti contrari:**

- nessuna

**Domanda 6:** Siete d'accordo con l'entrata in vigore della nuova regolamentazione il 1° gennaio 2026?

Categorie	Sì	No	Astenuti
Cantoni	14	6	4
Cantoni degli assi di transito interessati	4	0	0
Associazioni e organizzazioni	13	5	4
Privati e PMI	0	0	0

Tabella 8 Pareri relativi alla domanda 6 del questionario

**Favorevoli:**

Cantoni: AI, GE, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, UR, VD, VS e ZG.

Associazioni, partiti e organizzazioni: SAB, ACVS, CSP, ALPI, AUTOS, VSS, ATA, ROADC, UTP, ROUTS, AGBLU, POSTA e KAPOW.

**Contrari:**

Cantoni: BE, FR, JU, LU, SO e TG.

Associazioni, partiti e organizzazioni: VERDI, ASTAG, FRS, SVLT e LOUS

**Astenuti:**

Cantoni: AG, AR, BL e BS

Associazioni, partiti e organizzazioni: CDDGP, SCPCS, NGF e SUVA.

**Osservazioni dei partecipanti favorevoli:**

- Le misure stabilite dal Cantone VS volte alla riduzione dei rischi legati ai trasporti di merci pericolose sul Sempione nell'ambito della roadmap 2025 verrebbero notevolmente rafforzate da un'attuazione più rapida.
- VS, SAB, AGBLU e VERDI si auspicano che la nuova normativa adeguata in base alla richiesta entri in vigore già prima (ad es. 1.1.2025).
- Secondo SAB, AGBLU e VERDI non si ravvisano motivi validi per attendere fino al 1° gennaio 2026, tanto più che ai sensi di legge si applica un termine transitorio di cinque anni.
- ALPI e ATA ritengono che ai fini dell'affermazione e della comunicazione sia utile concentrarsi su questo tema per quanto concerne i controlli delle autorità doganali e di polizia.

**Osservazioni concordanti di favorevoli e contrari:**

- JU, ALPI e ATA considerano decisiva una buona comunicazione. Una comunicazione tempestiva ed efficace dei nuovi requisiti e delle nuove regolamentazioni nelle cerchie interessate, anche all'estero, sarebbe importante per evitare confusione e frustrazioni.
- SAB, ALPI, ATA, AGBLU e VERDI osservano che, essendo passati due anni dalla revisione della legge e otto anni dall'iniziativa, ci è voluto molto tempo per elaborare gli adattamenti delle ordinanze.

**Osservazioni dei partecipanti contrari:**

- Secondo BE e TG, l'attuazione della richiesta avanzata con l'iniziativa dovrebbe essere gestita esclusivamente attraverso il rinnovo del parco veicoli.
- FR, JU ritengono che l'attuazione a far data dal 1° gennaio 2026 sia prematura.
- Secondo FR vi sarebbero ancora troppi punti da chiarire prima dell'attuazione.
- JU sostiene la necessità di prevedere più tempo per la predisposizione dell'infrastruttura, l'adeguamento del parco veicoli e l'equipaggiamento degli organi esecutivi con il materiale di controllo necessario.
- LU osserva che per l'entrata in vigore della nuova normativa dovrebbe essere previsto un termine transitorio di almeno sette anni. Per determinati veicoli, che altrimenti non potrebbero più essere impiegati come previsto già all'inizio del 2029, ciò sarebbe contrario alla buona fede.
- LU precisa che si debba definire se il termine di cinque anni risp. il termine transitorio scada al termine dell'anno civile (ad es. approvazione del tipo rilasciata per il 7 agosto 2025, termine

entro il 31 dicembre 2030) o meno (ad es. approvazione del tipo rilasciata per il 7 agosto 2025, termine entro il 6 agosto 2030).

- Secondo TG, l'entrata in vigore dovrebbe essere fissata in un momento nettamente successivo. Non essendo previsti privilegi per il traffico interno, il settore dei trasporti delle regioni di montagna sarebbe altrimenti colpito in modo sproporzionato.
- La FRS considera illusoria l'ipotesi secondo cui entro cinque anni tutti gli interessati possano essere sufficientemente informati.

## 6 Allegati

### 6.1 Partecipanti alla consultazione e relative abbreviazioni

Abbreviazione	Nome
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein
AG	Cantone di Argovia
AGBLU	Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung
AI	Cantone di Appenzello Interno
ALPI	Iniziativa delle Alpi
AR	Cantone di Appenzello Esterno
ASETA	Associazione Svizzera per l'Equipaggiamento tecnico in agricoltura
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband)
ATA	Associazione Traffico e Ambiente
AUTOS	auto-schweiz (associazione degli importatori di automobili della Svizzera)
BE	Cantone di Berna
BL	Cantone di Basilea Campagna
BS	Cantone di Basilea Città
CDDGP	Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia
CSP	Coordinazione svizzera dei pompieri
ECONS	economiesuisse
FR	Cantone di Friburgo
FRS	Stradasvizzera
GE	Cantone di Ginevra
GL	Cantone di Glarona
GR	Cantone dei Grigioni
JU	Cantone del Giura
KAPOW	Polizia cantonale di Obvaldo
LOUS	Verband Lohnunternehmer Schweiz
LU	Cantone di Lucerna
NGF	Fondo nazionale di garanzia (Nationaler Garantiefonds) e Ufficio nazionale di assicurazione (Nationales Versicherungsbüro, NVB)
NW	Cantone di Nidvaldo
OW	Cantone di Obvaldo
POST	La Posta Svizzera SA
PSS	Partito socialista svizzero
ROADC	RoadCross Schweiz
ROUTS	Les Routiers Suisses
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)

SCPVS	Società dei Capi di Polizia delle Città Svizzere
SG	Cantone di San Gallo
SH	Cantone di Sciaffusa
SO	Cantone di Soletta
SUVA	Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni
SZ	Cantone di Svitto
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone Ticino
UDC	Unione Democratica di Centro
UPI	Ufficio prevenzione infortuni
UR	Cantone di Uri
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VD	Cantone di Vaud
VERDI	VERDI Svizzera
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz
VS	Cantone del Vallese
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

## 6.2 Elenco delle altre abbreviazioni

Abbreviazione	Nome
Ad es.	Ad esempio
AFV	Ricerca automatica di veicoli e monitoraggio del traffico
Art.	Articolo
Cpv.	Capoverso/capoversi
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
kg	Chilogrammo
LAPI	Riconoscimento automatico della targa
LCStr	Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (RS 741.01)
Lett.	Lettera/e
OAC	Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (RS 741.51)
OCCS	Ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (RS 741.013)
OETV	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 741.41)
OSStr	Ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (RS 741.21)
PF	Proposta di formulazione
PP-	Progetto preliminare (ad es. PP-OSStr)
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UDSC	Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini

UE	Unione europea
USTRA	Ufficio federale delle strade
V.	Vedi

### 6.3 Questionario sul progetto posto in consultazione

Adattamento delle ordinanze sulla segnaletica stradale e sul controllo della circolazione stradale in attuazione dell'iniziativa cantonale 17.304 («Strade più sicure subito!»)

Parere presentato da:

<input type="checkbox"/> Cantone <input type="checkbox"/> Associazione <input type="checkbox"/> Organizzazione <input type="checkbox"/> Altre cerchie interessate
Mittente:
<b>Importante:</b> Inviare il parere in formato Word e PDF entro il <b>22 maggio 2024</b> al seguente indirizzo e-mail: V-FA@astra.admin.ch

1. Siete fundamentalmente d'accordo con la proposta di modificare l'ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21)?

Sì
  NO
  Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

2. Siete d'accordo con le eccezioni secondo l'articolo 29a capoverso 2 PP-OSSStr?

Sì
  NO
  Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

3. Siete d'accordo con i segnali di cui all'allegato 2 numeri 2.48.1 e 2.57.1 PP-OSSStr?

Sì
  NO
  Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

4. Siete fundamentalmente d'accordo con la proposta di modificare l'ordinanza del 28 marzo 2007 sul controllo della circolazione stradale (OCCS; RS 741.013)?

Sì
  NO
  Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

5. Siete d'accordo che la autorità esecutive possano avvalersi di strumenti tecnici (p. es dispositivi di diagnostica a bordo) per verificare la presenza dei sistemi di assistenza alla guida prescritti (art. 9 cpv. 1 lett f PP-OCCS)?

Sì  NO  Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

6. Siete d'accordo con l'entrata in vigore della nuova regolamentazione il 1° gennaio 2026?

Sì  NO  Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica: