



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

**Ufficio federale delle strade USTRA**  
Divisione Circolazione stradale

04.04.2024

---

# **Aree destinate alla mobilità lenta**

## **Rapporto sui risultati della consultazione**

---

## Indice

<b>1</b>	<b>Introduzione</b> .....	<b>4</b>
1.1	Situazione iniziale.....	4
1.2	Contenuto del progetto.....	4
1.3	Procedura di consultazione.....	5
<b>2</b>	<b>Pareri</b> .....	<b>5</b>
2.1	Pareri pervenuti.....	5
2.2	Analisi dei pareri.....	7
<b>3</b>	<b>Valutazione dei progetti d'ordinanza</b> .....	<b>8</b>
3.1	Osservazioni preliminari.....	8
3.2	Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV).....	9
3.2.1	Abolizione della categoria «risciò elettrici» (domanda 1).....	9
3.2.2	Continuare a includere i ciclomotori con motori a benzina nella categoria «ciclomotori veloci» (domanda 2).....	12
3.2.3	Peso totale dei ciclomotori leggeri (domanda 3).....	14
3.2.4	Nuova categoria «ciclomotori pesanti» (domanda 4).....	16
3.2.5	Abolire la categoria «sedie a rotelle motorizzate» (domanda 5).....	19
3.2.6	Velocità massima dei ciclomotori/monopattini autobilanciati (domanda 6).....	21
3.2.7	Velocità massima delle sedie a rotelle motorizzate (domanda 7).....	23
3.2.8	Larghezza massima dei ciclomotori pesanti monoposto destinati al trasporto di merci (domanda 8).....	25
3.2.9	Manubrio o asta di sostegno per ciclomotori privi di sedile (domanda 9).....	28
3.2.10	Abolizione della limitazione del numero di posti sui ciclomotori (domanda 10).....	30
3.2.11	Freno meccanico ad attrito sui ciclomotori pesanti (domanda 11).....	33
3.2.12	Indicatori di direzione per i ciclomotori leggeri (domanda 12).....	35
3.2.13	Requisiti per i freni dei ciclomotori leggeri secondo la norma EN 12184 (domanda 13).....	37
3.2.14	Nessun motore sui rimorchi fuorché come assistenza alla spinta (domanda 14).....	39
3.2.15	Decelerazione del freno di servizio dei ciclomotori pesanti (domanda 15).....	41
3.3	Ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC).....	43
3.3.1	Nessun obbligo di indossare il casco per la guida di sedie a rotelle motorizzate conformi al diritto previgente (domanda 16).....	43
3.3.2	Larghezza massima degli oggetti trasportati (domanda 17).....	45
3.3.3	Abolizione dell'obbligo di utilizzare le piste ciclabili per i ciclomotori pesanti e veloci (domanda 18).....	47
3.3.4	Nuovo termine «ciclomotori pluritraccia senza pedali» (domanda 19).....	51
3.3.5	Numero di persone trasportabili da cicloturisti e ciclisti (domanda 20).....	53
3.3.6	Numero ammesso di posti protetti per bambini (domanda 21).....	56
3.3.7	Trasporto di persone sui monopattini elettrici (domanda 22).....	59
3.3.8	Termine transitorio per la riclassificazione dei risciò elettrici (domanda 23).....	61
3.4	Ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC).....	63
3.4.1	Età minima per guidare ciclomotori leggeri (e-bike lente) (domanda 24).....	63
3.4.2	Mantenere il limite d'età per la guida di altri ciclomotori leggeri (domanda 25).....	66
3.4.3	Età minima per i sorveglianti (domanda 26).....	68

3.4.4	Nessun obbligo di indossare il casco per i conducenti di e-bike lente di età compresa tra i 12 e 16 anni (domanda 27) .....	70
3.4.5	Nessun obbligo di patente per le persone con ridotte capacità deambulatorie per guidare «sedie a rotelle motorizzate» (domanda 28).....	72
3.4.6	Abolizione dell'obbligo di possedere una patente svizzera per gli esperti della circolazione (domanda 29) .....	75
3.4.7	Modifica conseguente all'abolizione della categoria delle «sedie a rotelle motorizzate» (domanda 30) .....	78
3.4.8	Disposizioni transitorie concernenti la vecchia categoria delle «sedie a rotelle motorizzate» (domanda 31) .....	80
3.5	Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr).....	82
3.5.1	Segnale «Divieto di circolazione per i ciclomotori» (domanda 32) .....	82
3.5.2	Segnale «Parcheggio con disco» (domanda 33).....	85
3.5.3	Significato del simbolo «Velocipede» sui cartelli complementari in caso di veicoli in marcia e di veicoli fermi (domanda 34) .....	88
3.5.4	Significato del simbolo «Bici cargo» (domanda 35).....	91
3.5.5	Significato del simbolo «Velocipede» su cartelli complementari nelle aree pedonali (domanda 36).....	93
3.5.6	Evidenziare le corsie ciclabili continue con elementi strutturali (domanda 37).....	96
3.5.7	Parcheggi riservati per mezzo del simbolo «Bici cargo» (domanda 38).....	99
3.6	Ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD) .....	102
3.6.1	Modifiche dell'OMD (domanda 39).....	102
3.7	Osservazioni.....	104
3.7.1	Altre osservazione sulle modifiche d'ordinanza proposte (domanda 40).....	104
<b>Allegato: Partecipanti alla consultazione .....</b>		<b>108</b>

# 1 Introduzione

## 1.1 Situazione iniziale

In città e agglomerati sempre più veicoli di diverso tipo condividono l'utilizzo delle infrastrutture stradali determinando un aumento del rischio di incidenti. In seguito a interventi parlamentari il Consiglio federale ha valutato come migliorare l'utilizzo degli spazi limitati e la coesistenza dei diversi utenti stradali.



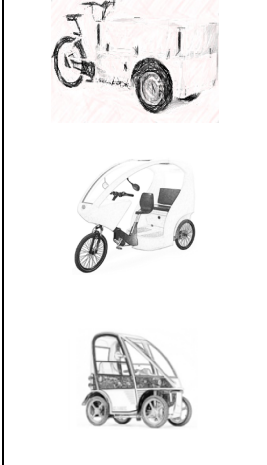
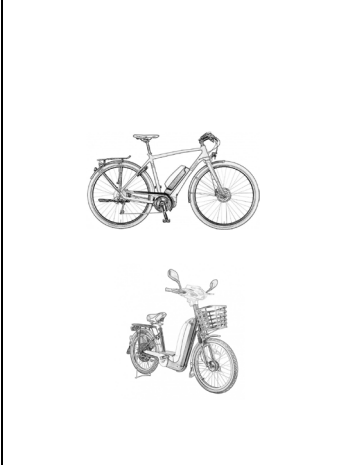
Nel rapporto «Verkehrsflächen für den Langsamverkehr»<sup>1</sup> in adempimento dei postulati Burkart (18.4291 «Mobilità lenta. Necessità di una visione d'insieme») e Candinas (15.4038 «Controlli semplificati per piccoli veicoli»), il 10 dicembre 2021 il Consiglio federale ha definito i seguenti punti cardine di una revisione della normativa sulla circolazione stradale:

- adeguamento di classificazione, prescrizioni tecniche e formazione di guida per ciclomotori e ciclomotori leggeri;
- abolizione dell'obbligo di utilizzare le ciclo piste per i ciclomotori (con possibilità quindi per le e-bike veloci e le bici cargo pesanti di utilizzare in alternativa anche le altre aree di circolazione);
- corsie ciclabili protette da elementi strutturali;
- appositi parcheggi per i ciclomotori leggeri e relativi cartelli complementari.

Il progetto posto in consultazione era volto ad adempiere il mandato conferito dal Consiglio federale. Rientravano nel progetto anche l'attuazione della mozione Nantermod (20.3080 «Bici elettrica. Adeguare la legislazione all'uso turistico»)<sup>2</sup> e l'adeguamento dei requisiti per gli esperti della circolazione incaricati degli esami di conducente e dei controlli dei veicoli.

## 1.2 Contenuto del progetto


- Aggiornamento della classificazione dei microveicoli autorizzati a circolare su infrastrutture ciclabili:

Ciclomotori			
«Ciclomotori leggeri»	«Monopattini autobilanciati»	«Ciclomotori pesanti»	«Ciclomotori veloci»
			

- Velocità massima per costruzione di ciclomotori leggeri, monopattini autobilanciati e ciclomotori pesanti fissata per tutti a 25 km/h sia in caso di pedalata assistita che di uso del solo motore.
- Peso totale ammesso dei ciclomotori pesanti aumentato a 450 kg, larghezza massima dei ciclomotori pesanti monoposto adibiti al trasporto di cose fino a 1,20 m. Obiettivo: sfruttare appieno il potenziale delle bici da carico («cargo bike») ai fini della logistica urbana delle merci.

<sup>1</sup> [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) > Attività parlamentare > Curia Vista > Ricerca > Numero dell'oggetto 18.4291 > [10.12.2021, Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses.](#)

<sup>2</sup> [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) > Attività parlamentare > Curia Vista > Ricerca > Numero dell'oggetto [20.3080](#).

- Nessuna limitazione dei posti a sedere per i ciclomotori leggeri e pesanti larghi fino a 1 m, il cui numero massimo sarà determinato in base al carico utile garantito dal costruttore entro il peso totale stabilito per legge.
- Adeguamento del significato di determinati segnali concernenti la mobilità lenta. Obiettivo: utilizzare gli spazi in modo più pragmatico ed efficiente. Le aree pedonali continueranno ad essere riservate ai pedoni, autorizzando tuttavia anche mezzi simili alle biciclette senza propulsione elettrica (ad es. skateboard), biciclette per bambini e veicoli a motore per persone con ridotte capacità deambulatorie. I conducenti di ciclomotori veloci e pesanti potranno inoltre utilizzare la carreggiata destinata al resto del traffico anche in presenza di una ciclopista o di un percorso ciclopedonale misto.
- Simbolo «Bici cargo» () messo a disposizione delle autorità competenti per segnalare e contrassegnare le aree di parcheggio destinate alle biciclette e ai ciclomotori adibiti al trasporto di bambini, passeggeri e cose.
- Disciplinamento esplicito delle cosiddette corsie ciclabili protette («protected bike lanes»), per la cui realizzazione si propone di precisare le basi legali concernenti le corsie ciclabili in modo tale da consentire la posa di elementi strutturali lungo la linea di demarcazione continua ed accrescere così la sicurezza della circolazione sull'infrastruttura ciclabile esistente.
- Guida di e-bike lente a partire da 12 anni, purché sotto la sorveglianza di una persona maggiorenne.
- Possibilità di possedere patenti di guida UE (e non più solo svizzere) per gli esperti della circolazione incaricati degli esami di guida e dei controlli dei veicoli.

### 1.3 Procedura di consultazione

Il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione 2023/53 il 28 giugno 2023. Sono stati invitati a parteciparvi i Cantoni, le conferenze e le organizzazioni intercantionali del settore, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le organizzazioni mantello nazionali dell'economia e dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna come pure altre associazioni, organizzazioni e cerchie interessate. La procedura di consultazione si è svolta dal 28 giugno al 18 settembre 2023. Agli interpellati sono stati messi a disposizione i seguenti documenti:

- lettera di accompagnamento concernente l'avvio della procedura di consultazione;
- progetti in consultazione: modifica dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (ordinanza sull'ammissione alla circolazione, OAC), dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr), dell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (OAV), dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC), dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV), dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV), dell'ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD) e dell'ordinanza concernente il riconoscimento delle omologazioni UE e le esigenze tecniche per motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore, tricicli a motore e ciclomotori (OETV 3); una tabella sinottica delle modifiche;
- rapporto esplicativo;
- elenco dei destinatari;
- questionario.

I documenti in parola sono consultabili al sito Internet della Cancelleria federale all'indirizzo: [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > *Diritto federale* > *Procedure di consultazione* > *Procedure di consultazione concluse* > 2023 > DATEC > *Procedura di consultazione 2023/53*.

## 2 Pareri

### 2.1 Pareri pervenuti

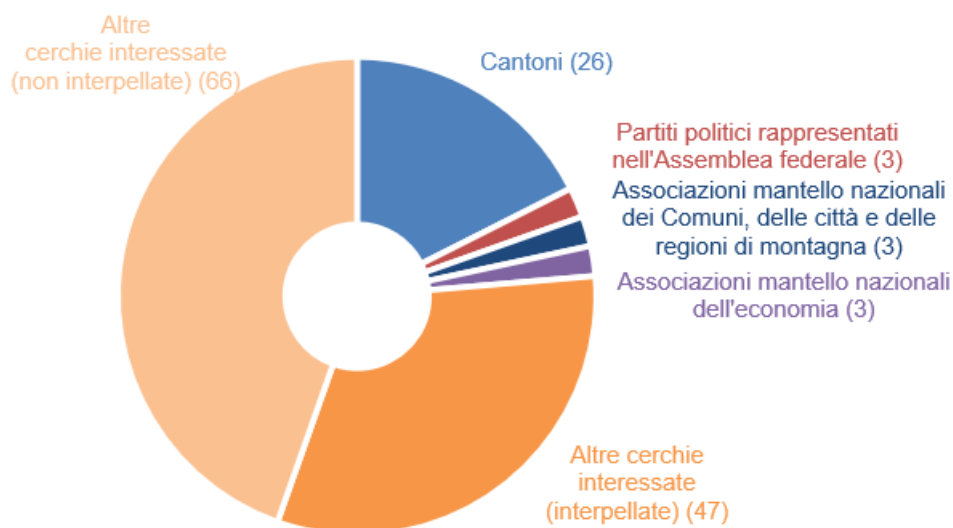
Alla consultazione in merito alle aree destinate alla mobilità lenta sono stati invitati a partecipare, in totale, 209 soggetti (Cantoni, partiti politici, organizzazioni mantello e altre cerchie interessate). Di questi hanno fatto pervenire un parere 82 soggetti, tra cui tutti i 26 Cantoni e 3 partiti rappresentati nell'Assemblea federale (Verdi, PSS, UDC). 127 dei complessivi 209 interpellati non hanno fatto pervenire un

parere. Oltre agli 82 pareri espressi dai destinatari in elenco, 66 sono giunti da organizzazioni e altre cerchie interessate non interpellate.

In alcuni casi i pareri e le richieste erano contenuti solo nel questionario o solo nella lettera d'accompagnamento (senza questionario), in altri sono stati ribaditi più volte (ad es. nel questionario e nella lettera d'accompagnamento). Strutturato sulla base delle modifiche d'ordinanza proposte e contenente 40 domande, il questionario comprendeva una parte quantitativa (in cui spuntare «Sì», «No» o «Nessun parere / Non pertinente») e una parte qualitativa (in cui formulare osservazioni o proposte di modifica). Poiché alcuni temi erano trasversali a diverse ordinanze, le risposte contenevano anche numerosi rimandi ad altre domande del questionario.

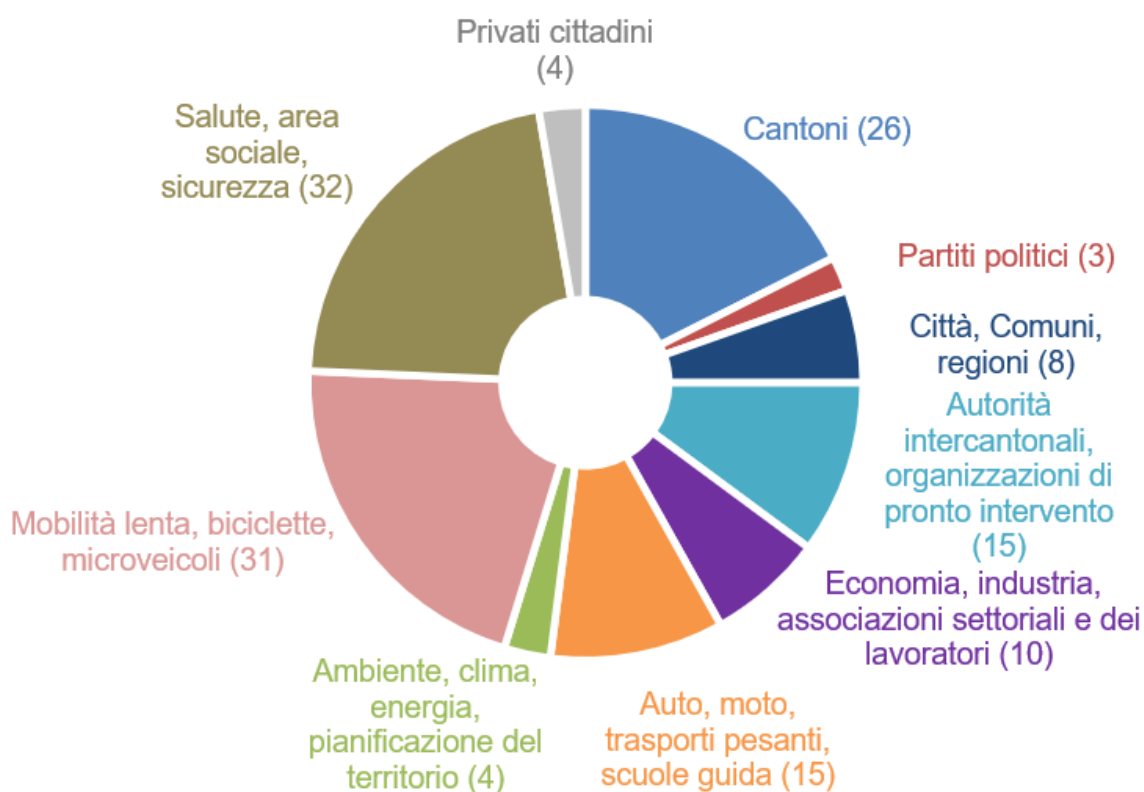
Per facilitare l'interpretazione dei risultati, i 148 partecipanti sono stati raggruppati, da una parte, secondo l'elenco dei destinatari (fig.1) e, dall'altra, in base all'ambito settoriale d'appartenenza (fig. 2). I gruppi «Cantoni» e «Partiti politici» figurano in entrambi i grafici.

**Fig. 1 Pareri pervenuti: partecipanti secondo l'elenco dei destinatari**



*n = 148 pareri*

Sono compresi sotto «partecipanti secondo l'elenco dei destinatari» (fig. 1) i 6 pareri delle associazioni mantello svizzere delle regioni di montagna (SAB), dei Comuni (SGV) e delle città (SSV), di economie-suisse, dell'Unione sindacale svizzera (USS) e dell'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM). Sono contenuti sotto «altre cerchie interessate (interpellate)» i 47 pareri pervenuti dalle organizzazioni intercantionali, dalle associazioni nazionali del settore trasporti/mobilità e da altre organizzazioni e associazioni che hanno punti di contatto con le aree destinate alla mobilità lenta. Dei 66 pareri delle «altre cerchie interessate (non interpellate)» circa un terzo proviene da associazioni e organizzazioni, città e Comuni, assicurazioni immobiliari cantonali o pompieri, per gli altri due terzi circa da società e imprese, perlopiù già rappresentate dalle rispettive associazioni di categoria. 4 pareri provengono da privati cittadini.

**Fig. 2 Pareri pervenuti: partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza**

*n = 148 pareri*

Sotto «partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza» (fig. 2) i partecipanti alla consultazione sono classificati in 10 gruppi settoriali, senza distinguere se sono o meno contenuti nell'elenco dei destinatari. Vi sono quindi rappresentati sia organizzazioni nazionali che singole società e imprese. L'elenco dei 148 partecipanti alla consultazione con relativa abbreviazione, denominazione completa e codice dell'ambito settoriale d'appartenenza è riportato in allegato.

## 2.2 Analisi dei pareri

La maggior parte dei partecipanti ha compilato almeno parzialmente la parte quantitativa del questionario (v. cap. 3). Per quelli che non hanno fatto pervenire il questionario (tra cui Unione Democratica di Centro, Associazione dei Comuni Svizzeri e Unione sindacale svizzera), la parte quantitativa è stata completata per quanto possibile rifacendosi alle osservazioni contenute nella lettera d'accompagnamento.

Oltre alle indicazioni quantitative, si potevano formulare per ciascuna domanda osservazioni, proposte di modifica o richieste generali sul tema della consultazione. L'analisi delle complessive 1964 osservazioni e proposte di modifica pervenute è avvenuta nel quadro di un processo in più fasi al termine del quale tutti i riscontri ricevuti sono stati interpretati nel modo più uniforme possibile e condensati in un totale di 637 «affermazioni chiave» (v. cap. 3) formulate in modo tale da rispecchiare i pareri di contenuto analogo di diversi partecipanti. In alcuni casi la stessa «affermazione chiave» è ripetuta sia sotto i partecipanti sostanzialmente favorevoli o sostanzialmente contrari sia sotto più domande. L'Unione delle città svizzere (SSV) ha riportato a volte sia gli argomenti della maggioranza sia gli argomenti divergenti della minoranza dei suoi membri. In questi casi sono state elaborate delle affermazioni chiave specificamente riferite alla SSV.

Il sistema delle «affermazioni chiave» permette di ottenere una visione d'insieme equilibrata e trasparente di pareri eterogenei. Per conoscere il tenore esatto dei singoli pareri è possibile scaricare il file contenente i documenti completi dal sito Internet della Cancelleria federale all'indirizzo: [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > *Diritto federale* > *Procedure di consultazione* > *Procedure di consultazione concluse* > *2023* > *DA-TEC* > *Procedura di consultazione 2023/53* > *Pareri*.

## 3 Valutazione dei progetti d'ordinanza

### 3.1 Osservazioni preliminari

La struttura del rapporto ricalca quella del questionario per la consultazione. Sotto ogni domanda sono riportati:

- i grafici relativi all'analisi quantitativa (pareri favorevoli, pareri contrari, nessun parere);
- l'elenco delle abbreviazioni dei singoli partecipanti in base alla posizione espressa (favorevoli, contrari);
- le affermazioni chiave con a fronte i partecipanti cui si riconducono.

Sotto «Valutazione sostanziale» figurano due grafici a barre riferiti, il primo, ai partecipanti secondo l'elenco dei destinatari, il secondo, ai partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza, il cui raffronto consente di relativizzare le possibili maggioranze determinate dall'elevato numero di risposte analoghe date da singole imprese sulla totalità dei pareri.

Sotto «Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica» sono elencati dapprima tutti i partecipanti che si sono espressi sostanzialmente a favore o contro la domanda in questione, dopodiché sono riportate per ogni domanda le «affermazioni chiave» che riassumono le relative proposte e osservazioni. Sotto «Osservazioni» sono elencate le «affermazioni chiave» dei partecipanti che non si sono esplicitamente espressi né a favore né contro il progetto. Negli elenchi dei partecipanti, i Cantoni sono evidenziati in blu e i partiti politici in rosso. Le «affermazioni chiave» esprimono osservazioni e richieste di contenuto simile per analogia e in forma sintetica. La loro formulazione non corrisponde quindi perfettamente al tenore letterale dei singoli pareri né le esemplificazioni o le motivazioni riportate tra parentesi si riferiscono sempre a tutti i partecipanti. Per conoscere il tenore esatto dei singoli pareri, consultare il documento «Pareri» (v. punto 2.2).

L'elenco di tutti i partecipanti alla consultazione con relativa abbreviazione, denominazione completa e codice dell'ambito settoriale d'appartenenza è riportato in allegato.



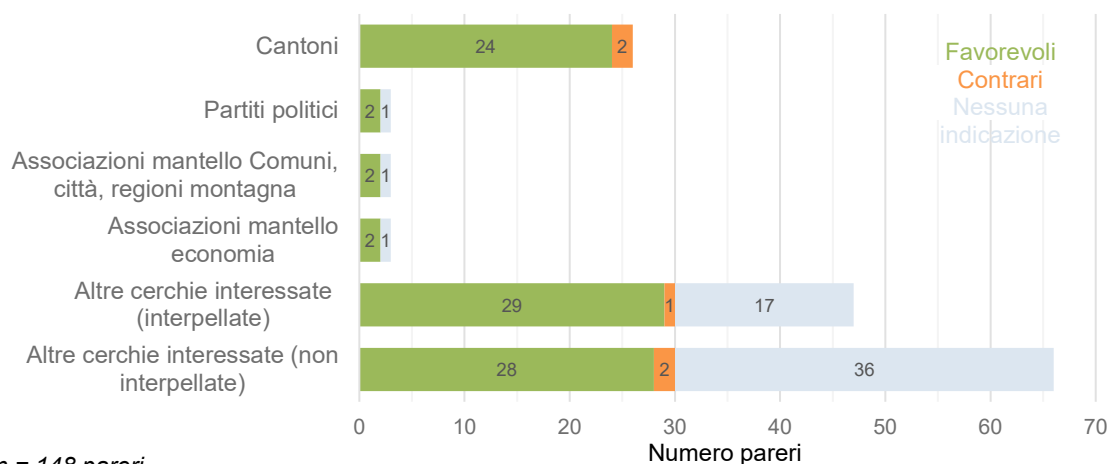
## 3.2 Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

### 3.2.1 Abolizione della categoria «rischiò elettrici» (domanda 1)

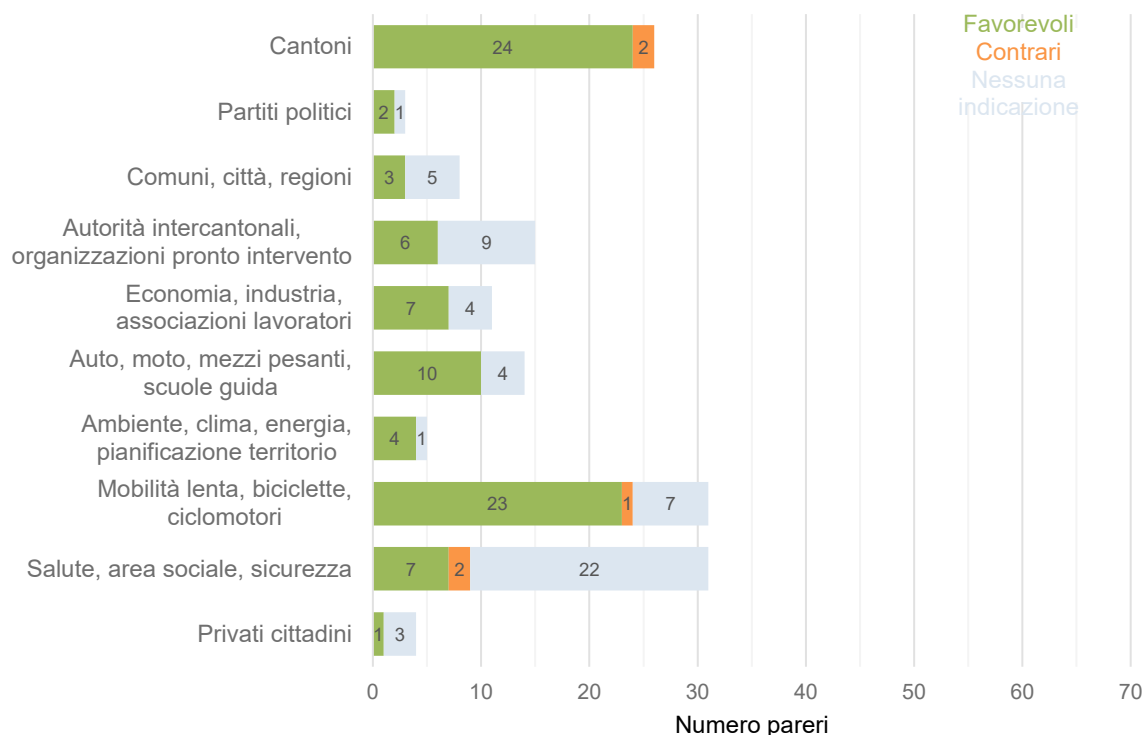
Siete d'accordo di abolire la sottocategoria di veicoli «rischiò elettrici» e di classificare i veicoli analoghi non più come motoleggere, ma come ciclomotori pesanti (art. 14 lett. c n. 3 e 18 lett. b P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

### Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, Verdi, PSS, SAB, SSV, economiesuisse, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, UPSA, AllianzBewegung, Arbenz, asa, auto-svizzera, BFH-TI, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, eMobility, Friburgo (Città), stradassvizzera, Mobilità pedonale, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, RoadCross, SBV, SvizzeraMobile, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SVI, SVLT, SCPCS, SwissCleantech, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, Velo-Lukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS

1.101	Il termine per il cambiamento di categoria deve essere fissato a un anno.	FR, SH, AR, AI, GR, VS, JU, asa
1.102	L'impatto sulla sicurezza stradale dell'aumento di 5 km/h della velocità combinato con un peso fino 450 kg deve essere monitorato in maniera scientifica.	VERDI, PSS, Greenpeace, VCS
1.103	L'età minima dei conducenti scende a 14 anni (con patente di cat. M).	SO, VERDI, SAB
1.104	Si deve chiarire quali iscrizioni vanno riportate nelle licenze di circolazione dei ciclomotori leggeri (ad es. numero di posti, data della prima messa in circolazione, potenza di 2kW per i «riscio elettrici») e come.	VD
1.105	Le discrepanze a livello di quantificazione della multa finora esistenti tra ciclomotori e riscio elettrici (all. 1 OMD) vengono eliminate classificando i riscio elettrici come «ciclomotori pesanti».	LU
1.106	I ciclomotori pesanti devono essere obbligatoriamente equipaggiati con freni di stazionamento.	SO
1.107	Con la nuova normativa sarebbero ora ammessi anche i gocart elettrici (finora vietati).	SSV, ACVS, CCPSC
1.108	La categoria dei «riscio elettrici» finora esistente deve essere mantenuta, altrimenti i veicoli che verranno ora immessi sul mercato (tra cui quelli adibiti al trasporto professionale di persone) non sarebbero più sottoposti a controlli della sicurezza di funzionamento né della circolazione da parte delle autorità d'immatricolazione.	ACVS, CCPSC
1.109	La nuova categoria deve servire unicamente a facilitare la classificazione, l'autorizzazione alla guida e l'immatricolazione e non a concedere nuove libertà che hanno ripercussioni negative sulla sicurezza stradale.	UPSA
1.110	Il trasporto di persone su «ciclotaxi» diventerà più facile e attrattivo.	2rad, AllianzBewegung, Cycla, Obst+Gemüse, ProVelo, PublicHealth, SSPH+
1.111	La normativa in materia di ammissione alla circolazione finora vigente (licenza di condurre di cat. A1, B o ) deve essere mantenuta.	upi
1.112	In caso di bisogno si deve poter vietare ai ciclomotori pesanti (ad. es. riscio elettrici) l'uso dei percorsi ciclopedonali.	Mobilità pedonale
1.113	I riscio elettrici devono essere classificati in una categoria a sé stante oppure come veicoli a motore e non essere ammessi a circolare in aree pedonali e su marciapiedi per ragioni di larghezza (sicurezza della circolazione).	SBV
1.114	Le eccezioni per riscio elettrici in ambito turistico devono essere soggette a normative speciali (permesso di circolazione locale).	SBV
1.115	Si deve chiarire se la potenza massima minima (1 invece di 2 kW) sia sufficiente per i veicoli con peso di 450 kg.	SML

### Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

UR, NE, Architettura senza ostacoli, Procap, Sunel

1.201	No alla categoria dei «ciclomotori pesanti» (maggior rischio di ferimenti, garantire «superfici sicure» per gli utenti della strada più vulnerabili, potenza del motore massima di 1 kW troppo bassa, peso totale di 450 kg troppo alto).	UR
1.202	Guidare veicoli che pesano fino a 450 kg con una patente di categoria M è troppo pericoloso per dei quattordicenni (creare una patente di categoria AM per ciclomotori pesanti).	NE

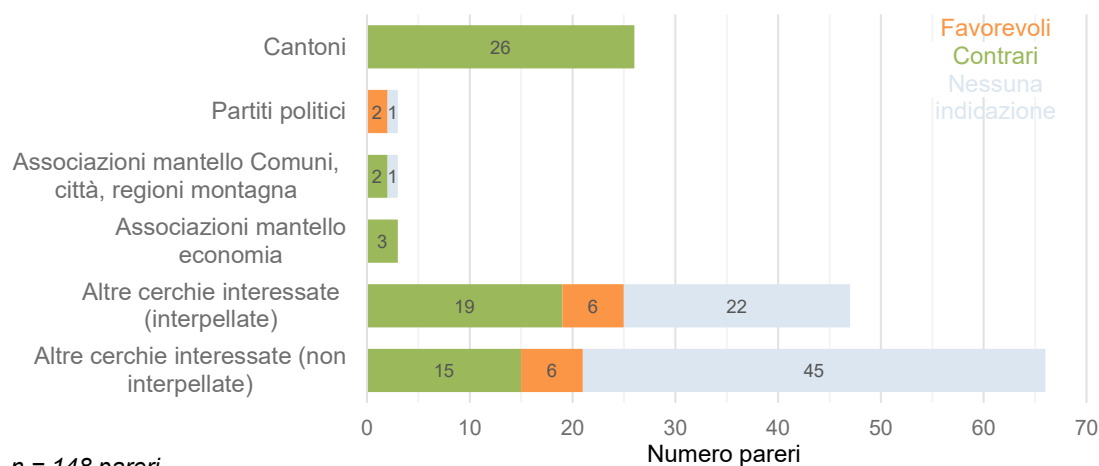
1.203	Il termine per il cambiamento di categoria deve essere fissato a un anno.	NE
1.204	I rischi elettrici devono essere classificati in una categoria a sé stante oppure come veicoli a motore e non essere ammessi a circolare in aree pedonali e su marciapiedi per ragioni di larghezza (sicurezza della circolazione).	Architettura senza ostacoli, Procap
1.205	Le eccezioni per rischi elettrici in ambito turistico devono essere soggette a normative speciali (permesso di circolazione locale).	Architettura senza ostacoli
<b>Osservazioni</b> (senza approvazione o rifiuto sostanziali)		
1.301	I ciclomotori pesanti non devono poter circolare nelle aree ciclabili, l'età minima non deve essere ridotta a 14 anni e la velocità propria del veicolo non deve essere aumentata a 25 km/h.	MpA

### 3.2.2 Continuare a includere i ciclomotori con motori a benzina nella categoria «ciclomotori veloci» (domanda 2)

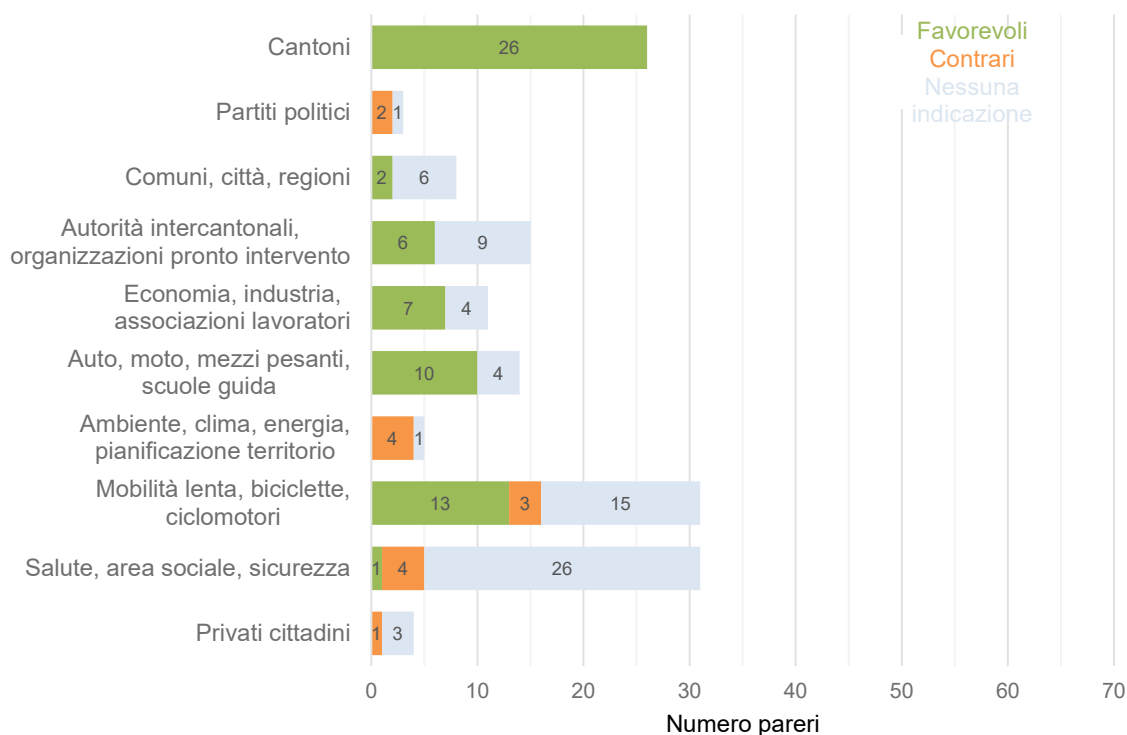
Siete d'accordo che i ciclomotori con motore a benzina possano continuare a essere immatricolati attribuendoli alla sottocategoria dei ciclomotori veloci (art. 18 lett. a P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

### Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SAB, SSV, economiesuisse, USS, USAM, 2rad, ACS, ACVS, UPESA, asa, auto-svizzera, BennoBikes, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, stradasvizzera, Infinity, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Motosuisse, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, SVI, SVLT, SCPCS, SwissCleantech, TCS, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS

2.101	La messa in circolazione dei nuovi ciclomotori con motore a benzina va considerata con occhio critico (ad es. protezione del clima nelle costituzioni cantonali, obiettivi della nuova normativa nel rapporto esplicativo).	BE, VD
2.102	Fintanto che saranno messi in circolazione altri veicoli con motore a combustione dovranno essere immatricolati anche i ciclomotori con motore a benzina (anche se numericamente meno importanti).	BE
2.103	I ciclomotori con motore a benzina devono continuare a essere immatricolati per ragioni di neutralità tecnologica.	USAM, DTC, Motosuisse, VFAS
2.104	L'incidenza dei ciclomotori con motore a benzina sul traffico è trascurabile (non è necessaria nessuna nuova normativa).	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend

### Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

VERDI, PSS, MpA, AllianzBewegung, Mobilità pedonale, Gähler, Greenpeace, ProVelo, PublicHealth, RoadCross, SSPH+, VCS

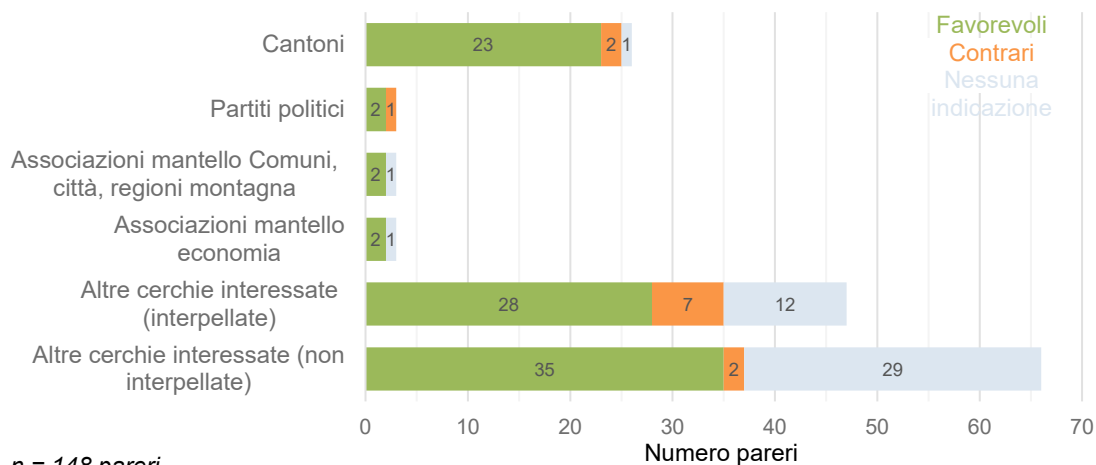
2.201	In futuro non si dovranno più poter mettere in circolazione ciclomotori a benzina (ad es. riduzione rumore e gas di scarico, obiettivo zero emissioni nette, alternative esistenti).	VERDI, PSS, MpA, AllianzBewegung, Mobilità pedonale, Gähler, Greenpeace, ProVelo, PublicHealth, RoadCross, SSPH+, VCS
2.202	Le bici a propulsione elettrica devono essere privilegiate per motivi di protezione del clima.	IRAP
2.203	I motorini a benzina, le e-bike veloci e i monopattini elettrici devono poter essere disciplinati per singola tipologia di veicolo (no all'inclusione di tutti i tipi di ciclomotori sotto «velocipedi»).	MpA

### 3.2.3 Peso totale dei ciclomotori leggeri (domanda 3)

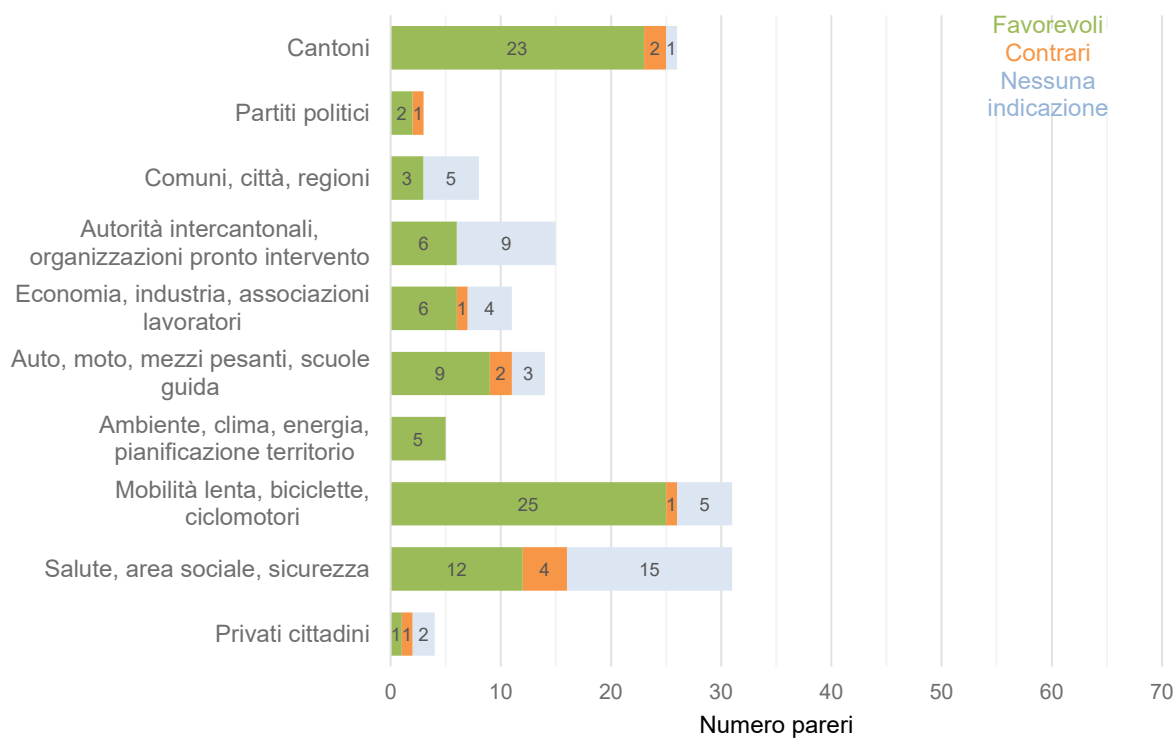
Siete d'accordo di innalzare da 200 a 250 kg il peso totale massimo dei ciclomotori leggeri (art. 18 lett. b P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, SSV, economiesuisse, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACVS, MpA, UPSA, AllianzBewegung, asa, auto-svizzera, BennoBikes, BFH-TI, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, dynaMot, elektromobil-E-mofa, eMobility, Flyer, Friburgo (Città), stradasvizzera, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, iwaz, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Medtech, Mobil2, Obst+Gemüse, Portmann, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, RoadCross, SvizzeraMobile, SKS-Rehab, SML, Specialized, SSPH+, SunriseMedical, SuterIndustries, SVLT, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, Vermeiren, VFAS, SPC

3.101	Si facilita l'uso delle bici cargo come mezzo di trasporto per famiglie e merci.	NW, VD, VERDI, SSV, 2rad, MpA, AllianzBewegung, Cycla, elektromobil-E-mofa, Greenpeace, ProVelo, PublicHealth, RoadCross, SSPH+, TCS, VCS
3.102	Il peso massimo deve essere innalzato uniformemente per tutti i ciclomotori non pesanti (200 o 250 kg).	BE, UR
3.103	L'innalzamento del peso dei ciclomotori leggeri deve essere accompagnato da misure di sensibilizzazione, corsi di formazione e monitoraggio dell'incidentalità.	VD, VERDI
3.104	Il peso totale deve essere innalzato a 250 kg anche per le bici cargo veloci.	PSS, AllianzBewegung, Obst+Gemüse, ProVelo, PublicHealth, SSPH+, SwissCleantech
3.105	Innalzare il peso totale dei ciclomotori leggeri diventa problematico se a guidarli sono ragazzi dai 12 anni in su (pericolo di incidenti).	SSV, ACVS, CCPSC, CDSCS
3.106	La funzionalità e la sicurezza dei veicoli sono sostanzialmente assicurati anche con l'innalzamento di peso (250 kg).	upi
3.107	Sono accolti con favore sia l'innalzamento del peso dei ciclomotori leggeri a 250 kg sia l'allineamento alla legislazione UE.	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, SML, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
3.108	Si deve poter innalzare il peso massimo del rimorchio trainato da ciclomotori leggeri se il veicolo trattore non raggiunge i 250 kg e il rimorchio dispone di freni a inerzia.	Gähler

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

LU, GL, UDC, ACS, Arbenz, DTC, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, Motosuisse, Procap, SBV, SVI

3.201	Il peso massimo deve essere innalzato uniformemente per tutti i ciclomotori non pesanti (200 o 250 kg).	LU, GL
3.202	Il peso totale non deve essere innalzato per motivi di sicurezza stradale (ad es. maggiori difficoltà di manovra, spazi di frenata più lunghi, incidenti più gravi, messa in pericolo di persone vulnerabili, patente non richiesta).	ACS, Arbenz, DTC, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, Motosuisse, Procap, SBV, SVI

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

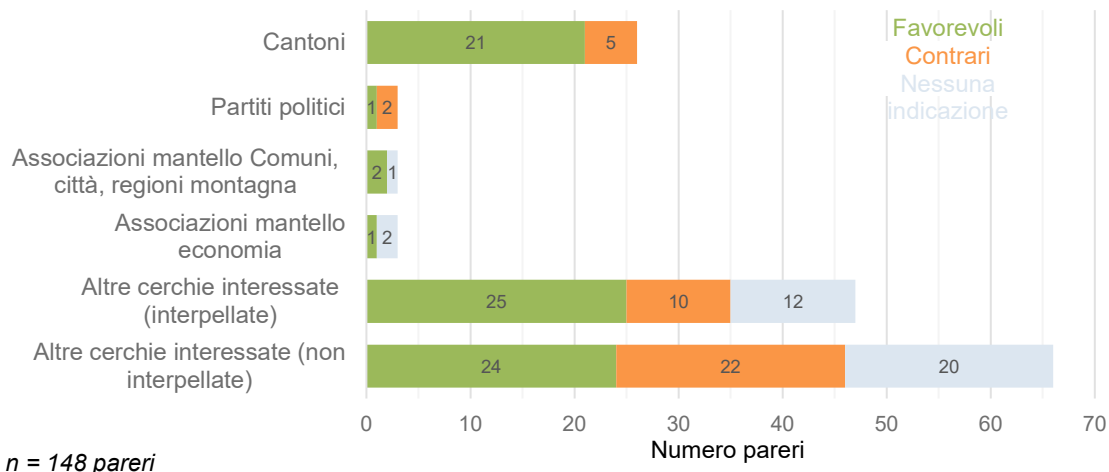
3.301	Il peso massimo deve essere innalzato uniformemente per tutti i ciclomotori non pesanti (200 o 250 kg).	ZG
-------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

### 3.2.4 Nuova categoria «ciclomotori pesanti» (domanda 4)

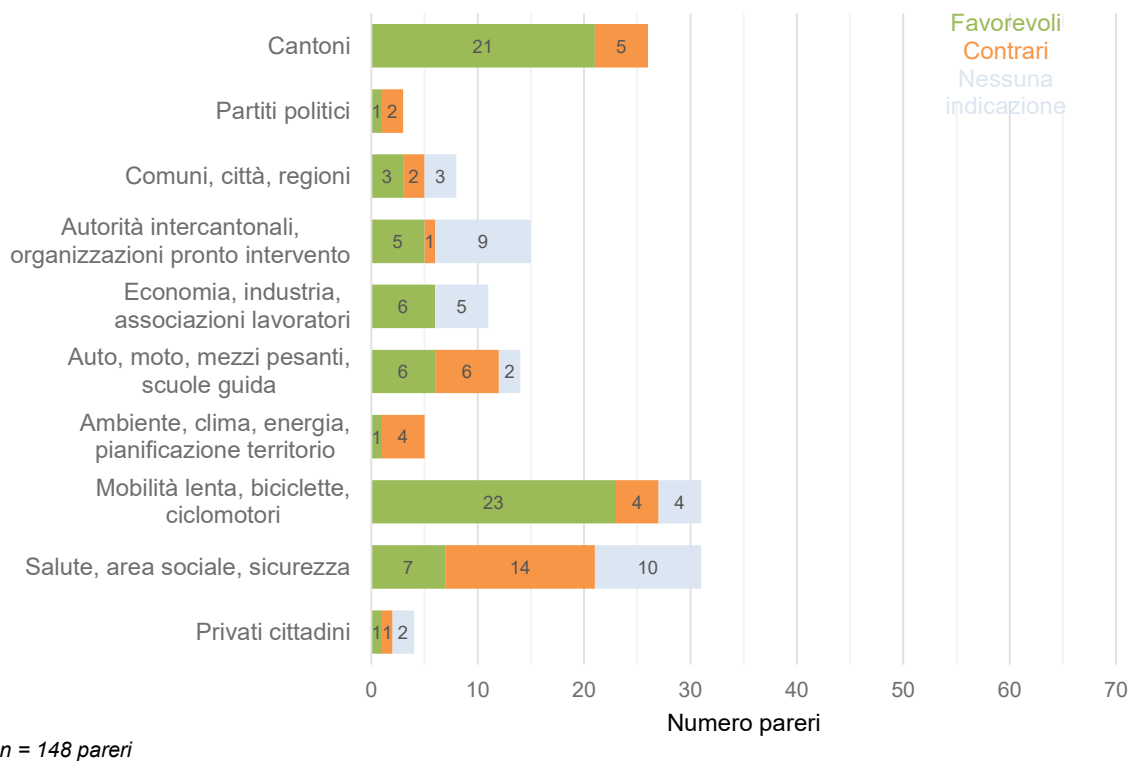
Siete d'accordo con l'introduzione della nuova sottocategoria dei «ciclomotori pesanti» con peso totale massimo di 450 kg e velocità massima di 25 km/h (art. 18 lett. c P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza





**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, JU, VERDI, SAB, SSV, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACVS, UPSA, asa, BennoBikes, BFH-TI, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Friburgo (Città), Mobilità pedonale, Gähler, HCP, Architettura senza ostacoli, Infinity, IRAP, CCPSC, CDSCS, Mobil2, Primebike, Procap, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, SBV, SvizzeraMobile, SML, Specialized, SuterIndustries, SVI, SVLT, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

4.101	L'assenza dell'obbligo di esame periodico per i ciclomotori pesanti con peso totale di 450 kg è oggetto di critiche.	UR, OW, NW, SH, AR, AI, GR, VS, NE, asa
4.102	La verifica della funzionalità deve essere assicurata sia al momento dell'immatricolazione che durante l'esercizio.	SH, AR, AI, GR, VS, asa
4.103	L'aumento di questo genere di veicoli non deve sovraccaricare la circolazione stradale (specie su strade strette senza pista ciclabile).	VD, JU
4.104	Guidare veicoli che pesano fino a 450 kg con una patente di categoria M è troppo pericoloso per dei quattordicenni (creare patente di cat. AM per ciclomotori pesanti).	NE
4.105	L'età minima dei conducenti si abbassa a 14 anni (con patente di cat. M).	SO
4.106	I ciclomotori pesanti devono essere obbligatoriamente equipaggiati con freni di stazionamento.	SO
4.107	Viene agevolato l'uso di bici cargo a tre ruote.	NW
4.108	Nei veicoli pluritraccia i freni devono agire su tutte le ruote.	BE
4.109	La categoria dei «ciclomotori pesanti» può comportare dei problemi (ad es. la velocità massima di 25 km/h può intralciare il traffico motorizzato fuori dalle località, la larghezza massima di 1,2 m può rendere più difficile la pianificazione dell'infrastruttura, il peso massimo di 450 kg può compromettere la sicurezza in caso di impianti sottodimensionati).	VD
4.110	I ciclomotori pesanti non devono poter circolare sui percorsi ciclabili per ragioni di sicurezza.	VERDI, USS, Mobilità pedonale
4.111	Si deve chiarire a che categoria sono attribuite le «bici cargo veloci» (velocità fino a 45 km/h e peso di 200 kg).	SSV, ACVS, CCPSC, CDSCS
4.112	I ciclomotori (in particolare quelli veloci e pesanti) non devono poter circolare sui percorsi ciclabili per motivi di sicurezza.	Architettura senza ostacoli, Procap, SBV
4.113	I ciclomotori pesanti non devono poter circolare a 45 km/h per motivi di sicurezza.	ProVelo, SML
4.114	I ciclomotori pesanti devono essere guidati unicamente con patenti di categoria A1, B o F rilasciate previo esame pratico di conducente e all'età minima corrispondente.	upi
4.115	Devono essere adottate misure accompagnatorie per garantire la sicurezza di circolazione con i ciclomotori pesanti (ad es. zone 30, ciclopiste, verificare norme pertinenti, monitorare incidentalità).	upi
4.116	Si deve esaminare la possibilità di un innalzamento della potenza massima a 2-4 kW (più adeguata a fronte di un peso di 450 kg).	elektromobil-E-mofa, SVLT
4.117	La velocità massima deve essere differenziata in funzione delle varie tipologie di ciclomotori pesanti.	SwissCleantech
4.118	Vanno obbligatoriamente richieste le prove dell'avvenuto esame periodico.	DTC
4.119	Si deve definire il carico del rimorchio.	2roues-Bike4-Artisans

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

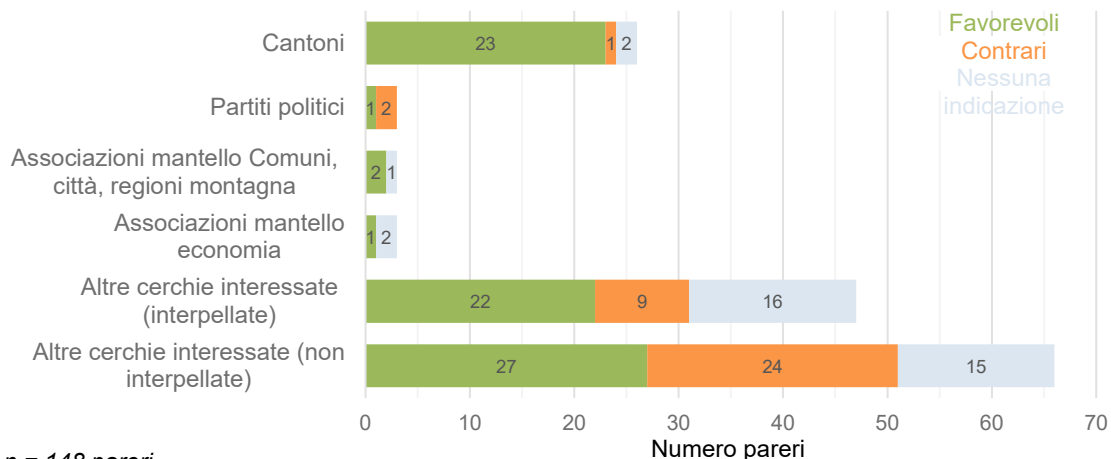
LU, UR, OW, GL, GE, PSS, UDC, ACS, MpA, Arbenz, AUFORUM, auto-svizzera, Embrach (Comune), eMobility, stradasvizzera, Greenpeace, Hægeli, Helios, Hermap, HuberTech, KAPO OW, Kyburz, L-drive, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, VCS, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland		
4.201	No all'introduzione della categoria dei «ciclomotori pesanti» (ad es. maggior rischio di incidenti, garantire superfici sicure per gli utenti della strada più vulnerabili, potenza massima del motore di 1 kW troppo bassa, peso totale di 450 kg troppo alto).	LU, UR, OW, GE, ACS, MpA, auto-svizzera, stradasvizzera, L-drive
4.202	I ciclomotori pesanti adibiti al trasporto di merci non devono essere ammessi a circolare sulle ciclo piste (utilizzare strade e corsie ciclabili).	PSS, Greenpeace, VCS
4.203	Le «bici cargo» non sono in grado di assicurare una logistica efficace ed affidabile delle merci in città (ad es. capacità di trasporto, resistenza alle intemperie); per far questo occorrono autocarri e furgoni moderni, i cui sistemi di propulsione diventano sempre più ecocompatibili.	UDC
4.204	I ciclomotori non sottostanno all'obbligo di esame periodico (rimettere in questione questo aspetto in modo critico).	GL
4.205	I requisiti possono differire a seconda del contesto: ambiente urbano o regione di montagna (freni di servizio e di stazionamento, manovre in assenza di alimentazione).	KAPO OW
4.206	Abolendo la categoria delle «sedie a rotelle motorizzate» molti di questi veicoli non soddisfano i criteri di classificazione né dei ciclomotori leggeri né di quelli pesanti, il che riduce i veicoli a disposizione e limita la mobilità (mantenere peso fino a 460 kg e velocità fino a 30 km/h).	AUFORUM, Embrach (Comune), Hægeli, Hermap, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, ZSS, ZürcherUnterland
4.207	Le sedie a rotelle elettriche non dovrebbero essere elencate in questa categoria.	Medtech, SunriseMedical
4.208	A partire da un peso totale di 200 kg devono essere applicati requisiti tecnici supplementari.	Arbenz

### 3.2.5 Abolire la categoria «sedie a rotelle motorizzate» (domanda 5)

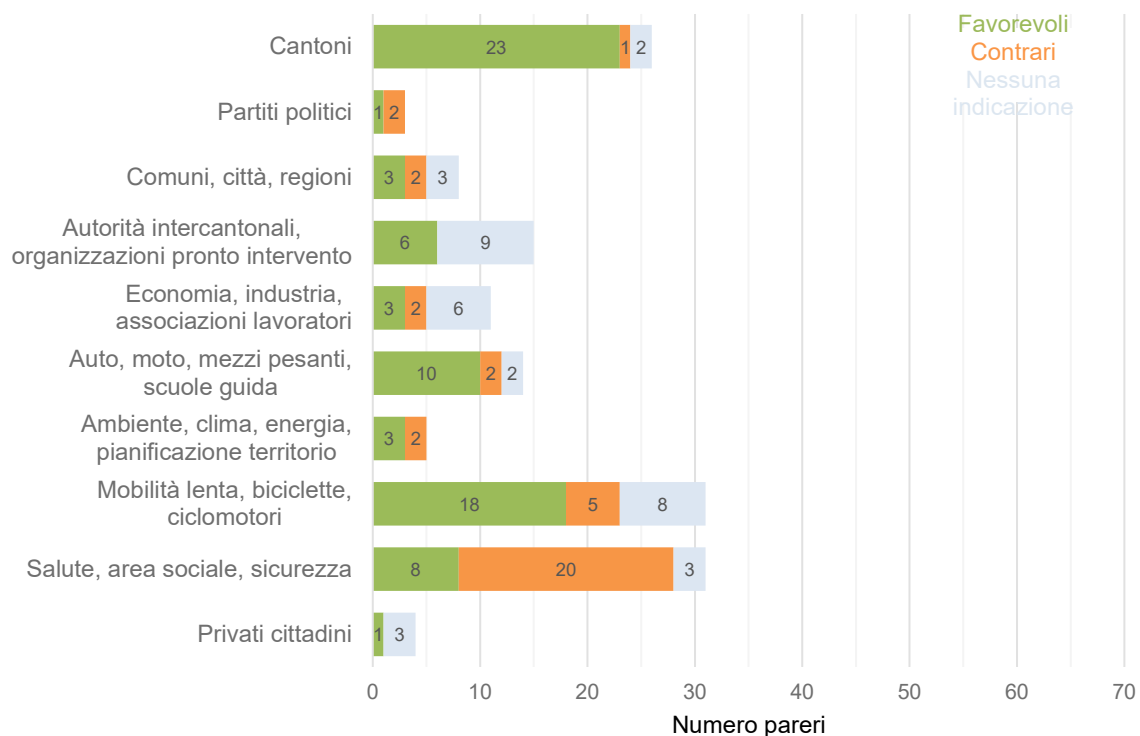
Siete d'accordo con l'abolizione dell'attuale sottocategoria delle «sedie a rotelle motorizzate» e di classificare i veicoli corrispondenti come ciclomotori leggeri o pesanti? (art. 18 lett. c P-OETV)

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

### Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PSS, SAB, SSV, USS, Zroues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, UPSA, AllianzBewegung, Arbenz, asa, auto-svizzera, BennoBikes, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Friburgo (Città), stradasvizzera, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Levo, Primebike, ProVelo, PublicHealth, RehaHilfen, Riese+Müller, RoadCross, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SVI, SVLT, SCPCS, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, Velo-Lukas, Veloteria, Velotrend, VFAS

5.101	Dalle disposizioni legislative e dal rapporto non si evince chiaramente come saranno trattati in futuro i veicoli attualmente immatricolati come «sedie a rotelle motorizzate» né quali iscrizioni andranno riportate nella licenza di circolazione.		VD
5.102	Le modifiche limitano le persone con ridotte capacità deambulatorie nella scelta del mezzo di locomozione a loro più adatto.	PSS, AllianzBewegung, ProVelo, PublicHealth, SML, SSPH+	
5.103	Le categorie sono armonizzate e semplificate.	DTC, RoadCross, TCS	
5.104	Le persone anziane devono poter conservare una mobilità autonoma il più a lungo possibile anche senza disporre di patente.	Greenpeace, VCS	
5.105	Le sedie a rotelle motorizzate con peso fino a 250 kg devono essere considerate ciclomotori leggeri (patente non richiesta).		SAB

### Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

UR, UDC, VERDI, MpA, AUFORUM, BFH-TI, Embrach (Comune), eMobility, Mobilità pedonale, Hägeli, Helios, Hermap, Architettura senza ostacoli, HuberTech, iwaz, Kyburz, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Procap, Rehabil, RehaHuus, RehaSys, FSCMA, SBV, Schär, SKS-Rehab, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, SwissCleantech, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

5.201	In caso di rinuncia all'introduzione della categoria «ciclomotori pesanti» (domanda 4) si deve mantenere in essere la normativa vigente.		UR
5.202	La Svizzera deve proseguire sulla linea dell'immatricolazione armonizzata a livello internazionale per i mezzi ausiliari motorizzati (altrimenti ad es. non ammissione alla circolazione in caso di viaggi, scelta limitata, elevati costi per l'allestimento speciale in Svizzera).	VERDI, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, iwaz, Procap, SBV	
5.203	Le prescrizioni per i veicoli destinati a persone con disabilità (non limitare a «disabilità motorie») devono riferirsi ai bisogni specifici e non alle categorie di ciclomotori (mantenere la categoria «sedie a rotelle motorizzate»).	VERDI, MpA, Mobilità pedonale, Medtech, SBV, Sunrise-Medical	
5.204	Abolendo la categoria delle «sedie a rotelle motorizzate» molti di questi veicoli non soddisfano i criteri di classificazione né dei ciclomotori leggeri né di quelli pesanti, il che riduce i veicoli a disposizione e limita la mobilità (mantenere peso fino a 460 kg e velocità fino a 30 km/h).	AUFORUM, Embrach (Comune), Hägeli, Helios, Hermap, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Rehabil, RehaHuus, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, SwissCleantech, ZSS, ZürcherUnterland	
5.205	I mezzi ausiliari motorizzati devono essere provvisti di modalità di guida lenta per circolare in aree pedonali (velocità massima 10 km/h).		SBV
5.206	Le modifiche hanno ricadute indesiderate sulle persone obese (che possono pesare oltre 250 kg) e sui giovani conducenti di sedie a rotelle elettriche (età minima e obbligo di patente).		SKS-Rehab

### Osservazioni (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

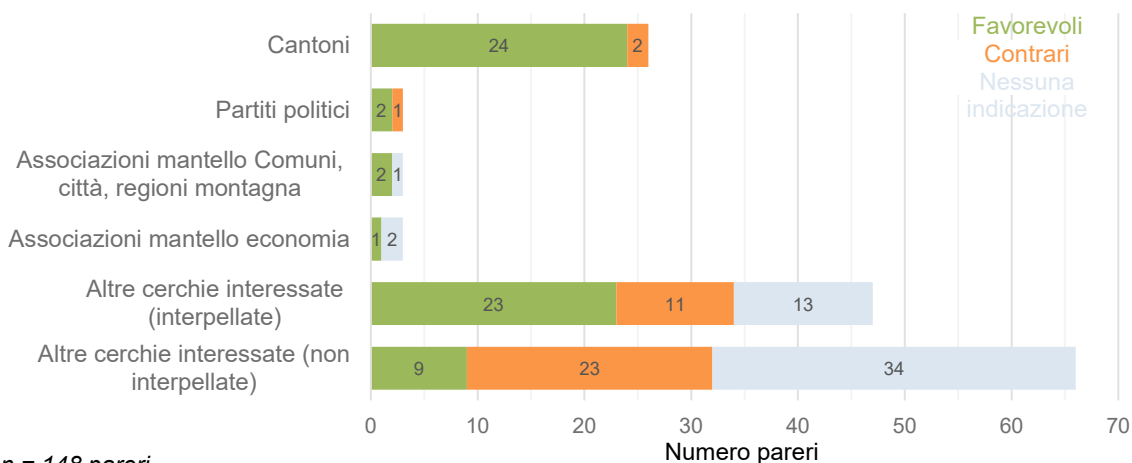
5.301	La modifica è opportuna solo se l'utilizzazione da parte delle persone disabili è assicurata e non viene abolita l'attuale categoria dei «quadricicli a motore».		LU
5.302	Non essendo definite le dimensioni esterne, il peso totale di 450 kg comporta problemi di attuazione a livello di autorizzazioni di guida e parcheggi consentiti.		LU

### 3.2.6 Velocità massima dei ciclomotori/monopattini autobilanciati (domanda 6)

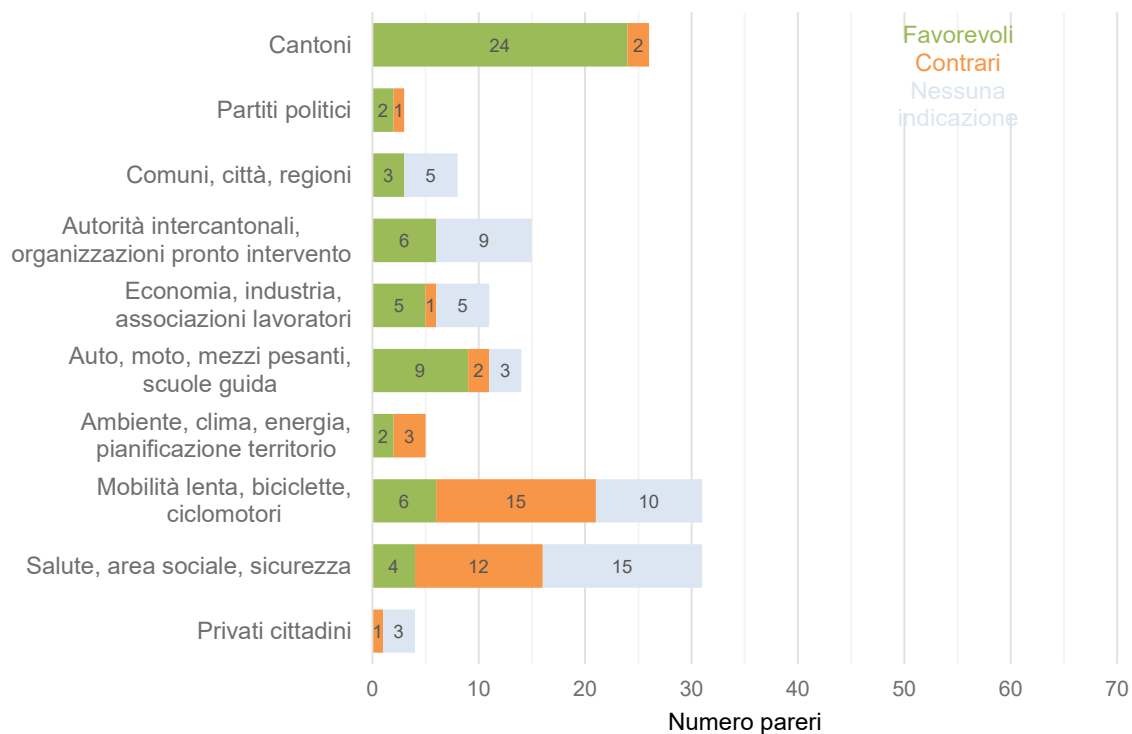
Siete d'accordo che in futuro i ciclomotori leggeri e pesanti nonché i monopattini autobilanciati possano in generale raggiungere una velocità massima di 25 km/h, invece degli attuali 20 km/h con il solo motore e 25 km/h con pedalata assistita (art. 18 lett. b, c e d e 178b cpv. 3 P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERDI, UDC, SAB, SSV, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, UPSA, asa, auto-svizzera, BFH-TI, CHACOMO, CP, elektro-mobil-E-mofa, eMobility, Friburgo (Città), stradasvizzera, Mobilità pedonale, HCP, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, Motosuisse, RehaHilfen, SBV, SvizzeraMobile, SKS-Rehab, SVI, SVLT, SCPCS, TCS, Velosuisse, VFAS, SPC

6.101	La nuova normativa è di facile applicazione e agevola l'esecuzione.	UR, NW, SG, GR, UPSA, SCPCS
6.102	L'innalzamento della velocità aumenta il rischio di incidenti.	UR, SG, VERDI, SCPCS
6.103	La normativa deve essere armonizzata con l'Unione europea.	GE
6.104	La normativa uniforma la velocità massima e aumenta la sicurezza stradale.	UDC, SAB, CHACOMO, TCS
6.105	Per migliorare la sicurezza stradale le leggi vigenti devono essere applicate in maniera coerente a tutti i tipi di biciclette.	UDC
6.106	Occorre monitorare l'evoluzione a livello di sicurezza stradale e se del caso riabbassare la velocità massima.	VERDI
6.107	La maggioranza delle città sostiene l'innalzamento della velocità massima a 25 km/h, una minoranza vi si oppone a causa dal maggior carico di traffico creato sui percorsi pedonali dai mezzi motorizzati (mantenere velocità di 20 km/h).	SSV
6.108	L'introduzione di «misure fiancheggiatrici» deve consentire alle autorità di sorveglianza del mercato di ritirare dalla circolazione i veicoli non conformi e limitare la loro messa in circolazione (attraverso la legge sulla sicurezza dei prodotti e la relativa ordinanza).	Mobilità pedonale, SBV
6.109	I miglioramenti all'infrastruttura devono essere volti ad assicurare che lo spazio di circolazione sia compatibile con velocità superiori.	CHACOMO
6.110	Per il trasporto di persone e bambini la velocità massima deve essere di 25 km/h.	2roues-Bike4-Artisans

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE, LU, PSS, MpA, AllianzBewegung, Arbenz, BennoBikes, upi, Ciclosport, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Greenpeace, Infinity, iwaz, L-drive, Medtech, Portmann, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, RoadCross, Specialized, SSPH+, SunriseMedical, SuterIndustries, Suva, SwissCleantech, SwissCycling, VCS, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, Vermeiren

6.201	L'innalzamento della velocità aumenta il rischio di incidenti.	BE, LU, MpA, upi, DTC, L-drive, ProVelo, RoadCross, Suva, SwissCycling
6.202	La velocità massima di 20 km/h deve essere mantenuta per motivi di sicurezza della circolazione (in particolare per monopattini e scooter elettrici) e di promozione della salute.	PSS, AllianzBewegung, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Greenpeace, Infinity, Primebike, PublicHealth, Riese+Müller, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SwissCleantech, VCS, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
6.203	Il principio di uniformazione delle velocità sulle superfici ciclabili è notevolmente relativizzato dall'ammissione dei ciclomotori veloci.	LU
6.204	In base alla pertinente legislazione l'aumento della velocità proposto non può essere applicato ai dispositivi medici (sedie a rotelle elettriche).	Medtech, SunriseMedical
6.205	Per questa categoria di veicoli la velocità deve essere limitata a 15 km/h.	Arbenz

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

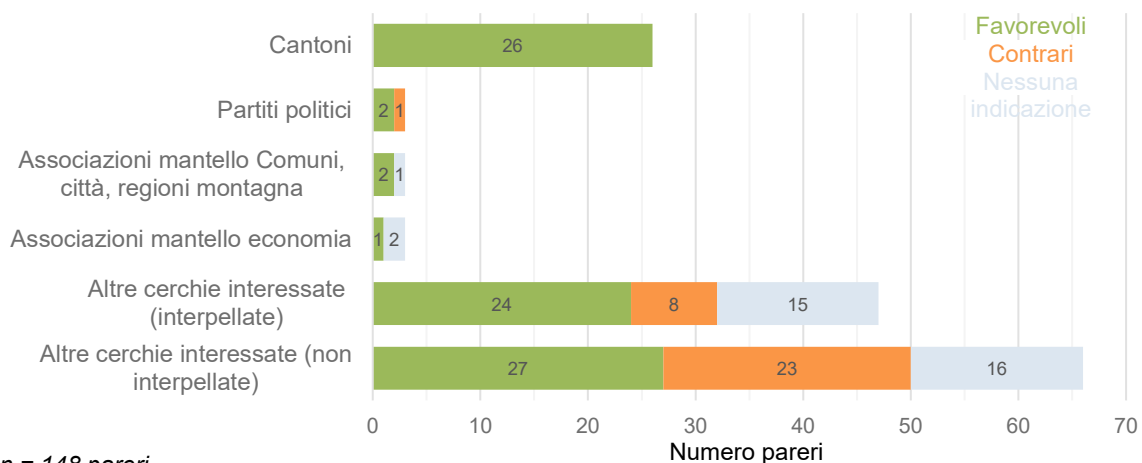
6.301	L'innalzamento della velocità aumenta il rischio di incidenti e promuove inutilmente i veicoli alimentati dal solo motore.	Velokonferenz
-------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

### 3.2.7 Velocità massima delle sedie a rotelle motorizzate (domanda 7)

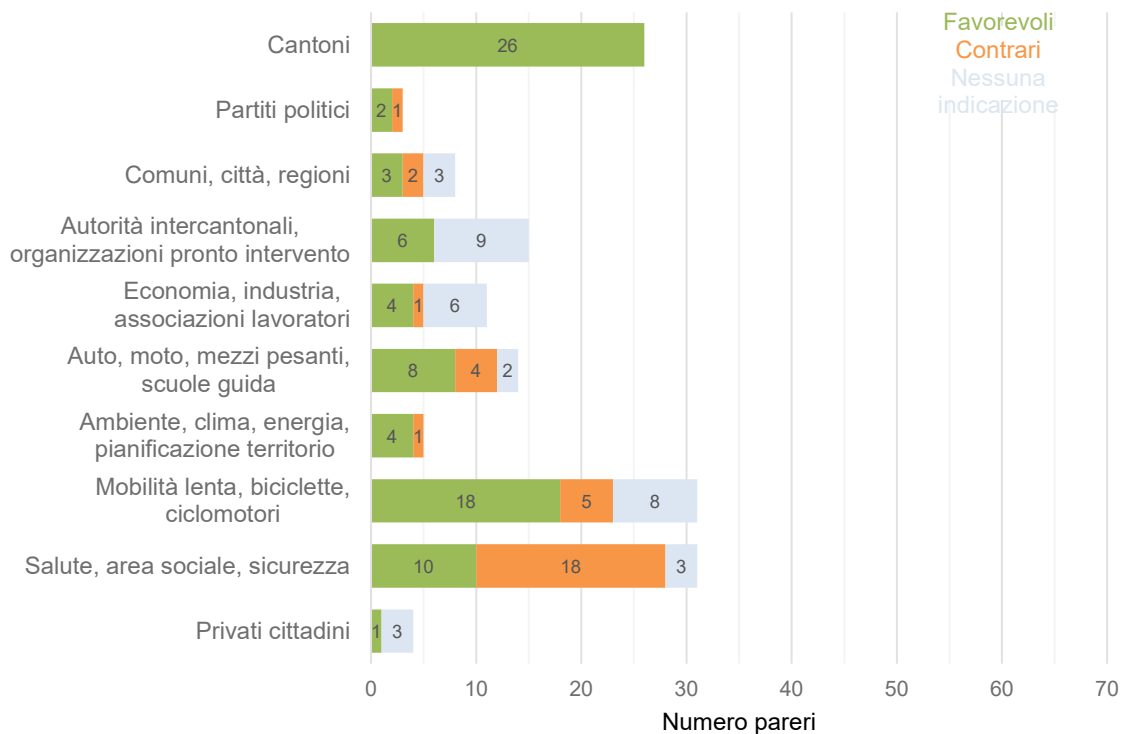
Siete d'accordo che con l'abolizione della sottocategoria delle «sedie a rotelle motorizzate» (v. anche domanda 6), i veicoli per persone disabili possano raggiungere una velocità massima di 25 km/h invece degli attuali 30 km/h (art. 18 lett. c P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PSS, UDC, SAB, SSV, USS, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, MpA, UPSA, AllianzBewegung, Arbenz, asa, auto-svizzera, BennoBikes, BFH-TI, upi, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Friburgo (Città), Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Mobil2, Motosuisse, Primebike, PublicHealth, RehaHilfen, Riese+Müller, RoadCross, FSCMA, SKS-Rehab, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SVI, SCPCS, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

7.101	Allineare le velocità massime dei diversi quadricicli a motori accresce l'uniformazione e la sicurezza stradale.	SO, UDC, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Infinity, Motosuisse, Primebike, Riese+Müller, SML, Specialized, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
7.102	In fatto di velocità massima le «sedie a rotelle motorizzate» e i «ciclomotori veloci» sono trattati diversamente.	BE
7.103	La normativa deve essere applicata solo se sarà istituita la nuova categoria dei «ciclomotori pesanti».	UR
7.104	Dalle disposizioni legislative e dal rapporto non si evince chiaramente come saranno trattati in futuro i veicoli attualmente immatricolati come «sedie a rotelle motorizzate» né quali iscrizioni andranno riportate nella licenza di circolazione.	VD
7.105	Per migliorare la sicurezza stradale le leggi vigenti devono essere applicate in maniera coerente a tutti i tipi di biciclette.	UDC
7.106	La maggioranza delle città sostiene l'abbassamento della velocità a 25 km/h, una minoranza vi si oppone poiché crea ulteriori limitazioni agli interessati (piombatura o ritiro dal mercato di veicoli esistenti, perdite in termini di mobilità) per ragioni puramente regolamentative (mantenere velocità di 30 km/h).	SSV
7.107	La velocità delle sedie a rotelle motorizzate esistenti non deve essere limitata a 25 km/h (certezza del diritto).	RoadCross, TCS
7.108	Per questa categoria di veicoli la velocità deve essere limitata a 15 km/h.	Arbenz

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

VERDI, Aforum, Embrach (Comune), eMobility, stradasvizzera, Mobilità pedonale, Hägeli, Helios, Hermap, Architettura senza ostacoli, HuberTech, iwaz, Kyburz, Levo, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Procap, Rehabil, RehaSys, SBV, Schär, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, SVLT, ASA, SwissCleantech, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

7.201	In caso di abolizione della categoria delle «sedie a rotelle motorizzate» si devono emanare disposizioni derogatorie che tengano conto delle esigenze dei disabili e garantiscano l'armonizzazione internazionale.	VERDI
7.202	La riduzione della velocità a 25 km/h non è giustificata (nessun problema o ricorso), limiterebbe gli interessati (perdite in termini di mobilità, obbligo di patente) e complicherebbe l'importazione dei veicoli (progettati a livello internazionale per circolare a 30 km/h).	Aforum, Embrach (Comune), stradasvizzera, Mobilità pedonale, Hägeli, Hermap, Architettura senza ostacoli, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Procap, Rehabil, RehaSys, SBV, Schär, Stöckli, Sunel, SVLT, ASA, SwissCleantech, ZSS, ZürcherUnterland
7.203	Le sedie a rotelle motorizzate sottostanno all'ordinanza relativa ai dispositivi medici e possono circolare al massimo a 20 km/h.	Medtech
7.204	Il limite generale di velocità di 20 km/h fissato per le sedie a rotelle motorizzate e i dispositivi di trazione va ripensato (in assenza di obbligo del casco).	iwaz
7.205	In base alla pertinente legislazione l'aumento della velocità proposto non può essere applicato ai dispositivi medici (sedie a rotelle elettriche).	SunriseMedical

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

7.301	Le «sedie a rotelle motorizzate» lente devono continuare a poter circolare a soli 20 km/h e quelle pesanti a soli 25 km/h.	ProVelo
-------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------

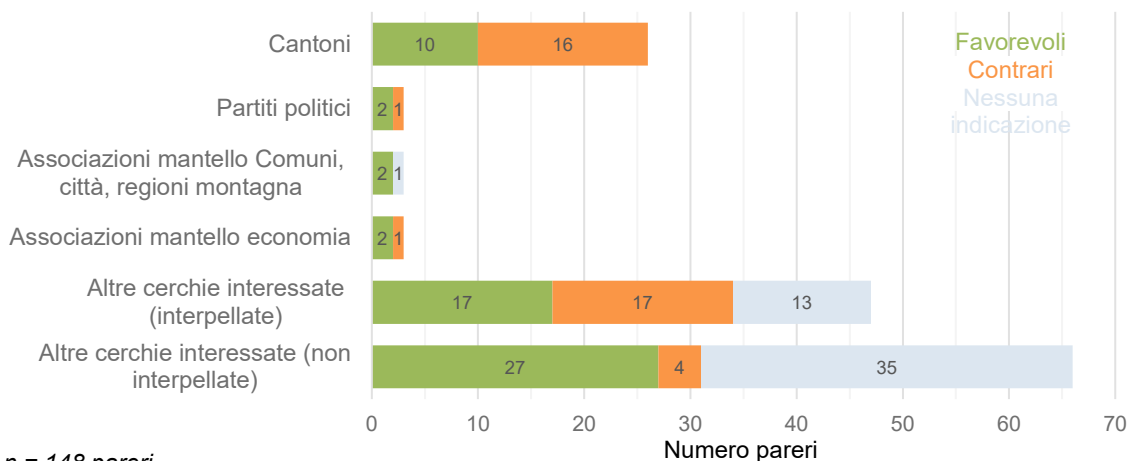


### 3.2.8 Larghezza massima dei ciclomotori pesanti monoposto destinati al trasporto di merci (domanda 8)

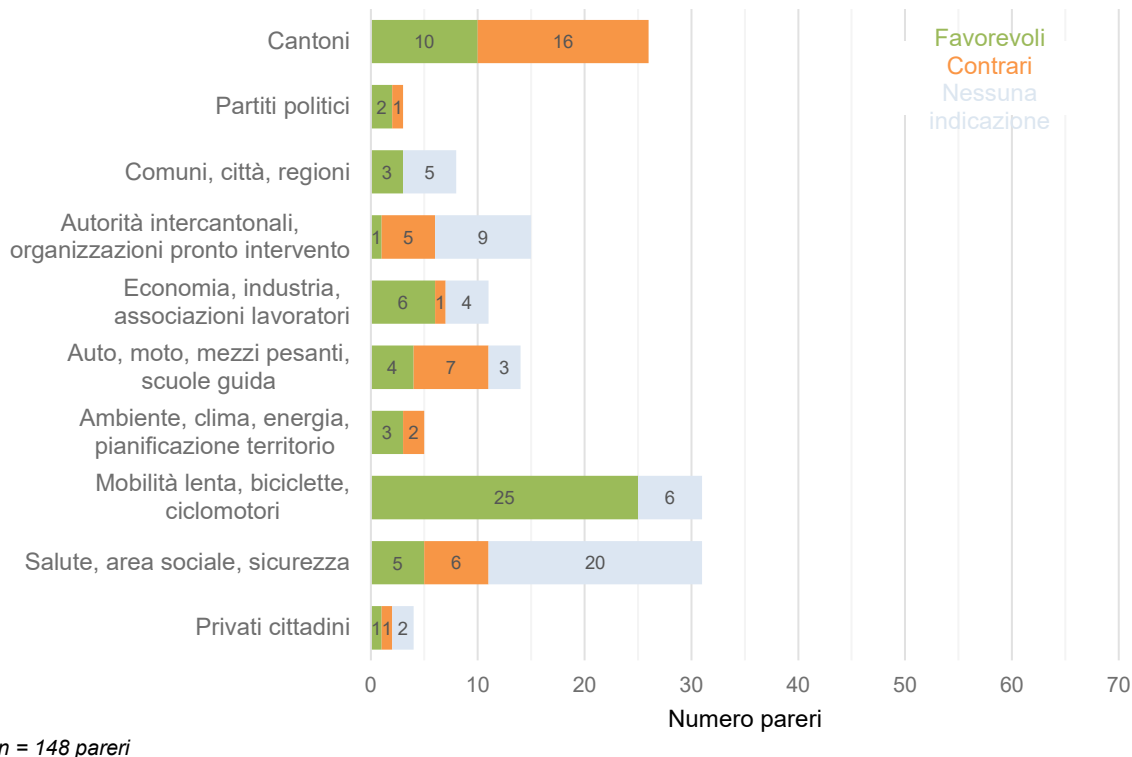
Siete d'accordo di consentire una larghezza massima di 1,20 m, invece di 1 m per i ciclomotori pesanti monoposto destinati al trasporto di merci (art. 175 cpv. 2 P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, SZ, FR, BS, BL, SH, AG, TI, VD, GE, VERDI, PSS, SAB, SSV, economiesuisse, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, MpA, BennoBikes, BFH-TI, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, dynaMot, elektromobil-E-mofa, eMobility, Flyer, Friburgo (Città), Mobilità pedonale, Gähler, HCP, Infinity, IRAP, CDSCS, Medtech, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, SvizzeraMobile, SML, Specialized, SunriseMedical, SuterIndustries, SVLT, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, Vermeiren, SPC

8.101	La larghezza di 1,2 m può generare problemi (ad es. infrastruttura dimensionata per larghezza di 1 m, maggior rischio di incidenti in caso di mobilità lenta e traffico automobilistico, deroga a larghezza di 1 m per altri ciclomotori).	TI, VD
8.102	Si deve monitorare l'andamento dell'incidentalità e adottare eventualmente dei provvedimenti.	AG
8.103	I ciclomotori pesanti destinati al trasporto di merci non devono essere ammessi a circolare sulle ciclopiste (utilizzare strade e corsie ciclabili).	VERDI, USS, MpA, Mobilità pedonale
8.104	La larghezza di 1,2 m consente il trasporto di europallet e favorisce la micrologistica «dell'ultimo chilometro».	SAB, SSV, upi, Obst+Gemüse, ProVelo, SML, SwissCleantech, TCS
8.105	L'USTRA deve esaminare se anche i ciclomotori leggeri (ad es. bici cargo) possano avere una larghezza di 1,2 m.	SSV
8.106	La larghezza di 1,2 m non deve incidere sulla ripartizione delle aree di circolazione e portare all'esclusione di altri mezzi di trasporto.	economiesuisse
8.107	La progettazione e la gestione delle strade devono tener conto delle nuove dimensioni dei veicoli.	upi
8.108	Anche la larghezza dei ciclomotori pesanti adibiti deve essere innalzata a 1,2 m (spazi di posteggio ristretti, normativa uniforme, costruzione semplificata).	2rad, 2roues-Bike4-Artisans, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, HCP, Infinity, Mobil2, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
8.109	Si deve abolire l'obbligo di utilizzazione delle ciclopiste per i ciclomotori pesanti.	IRAP
8.110	Le bici cargo prodotte a livello internazionale hanno una larghezza di 1,2 m.	elektromobil-E-mofa
8.111	La larghezza di 1,2 m deve valere anche per il rimorchio e la sporgenza del carico.	Gähler

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, AR, AI, SG, GR, TG, VS, NE, JU, UDC, USAM, ACS, ACVS, UPSA, Arbenz, asa, auto-svizzera, DTC, stradasvizzera, Greenpeace, Architettura senza ostacoli, KAPO OW, CCPSC, L-drive, Motosuisse, Procap, RoadCross, SBV, Suva, SCPCS, VCS, VFAS

8.201	L'infrastruttura stradale esistente non è dimensionata in funzione di una larghezza di 1,2 m (costi di ampliamento sproporzionati rispetto ai benefici, ampliamento spesso impossibile per via dello spazio disponibile).	BE, LU, UR, OW, NW, ZG, SO, AR, AI, SG, GR, TG, VS, NE, USAM, ACVS, Arbenz, Greenpeace, KAPO OW, CCPSC, VCS, VFAS
8.202	L'innalzamento della larghezza massima dei veicoli a 1,2 m aumenta il rischio di incidenti.	BE, LU, UR, NW, GL, ZG, SO, AR, SG, AACs, UPSA, auto-svizzera, stradasvizzera, Greenpeace, Architettura senza ostacoli, L-drive, Motosuisse, Procap, RoadCross, SBV, Suva, SCPCS, VCS
8.203	La larghezza di 1,0 m è sufficiente per il trasporto di cose su bici cargo (gli europallet possono essere trasportati per il lungo).	LU, UR, NW, ZG, ACVS, DTC, KAPO OW, CCPSC
8.204	La potenza massima di 1 kW è troppo bassa per determinati trasporti.	LU, UR

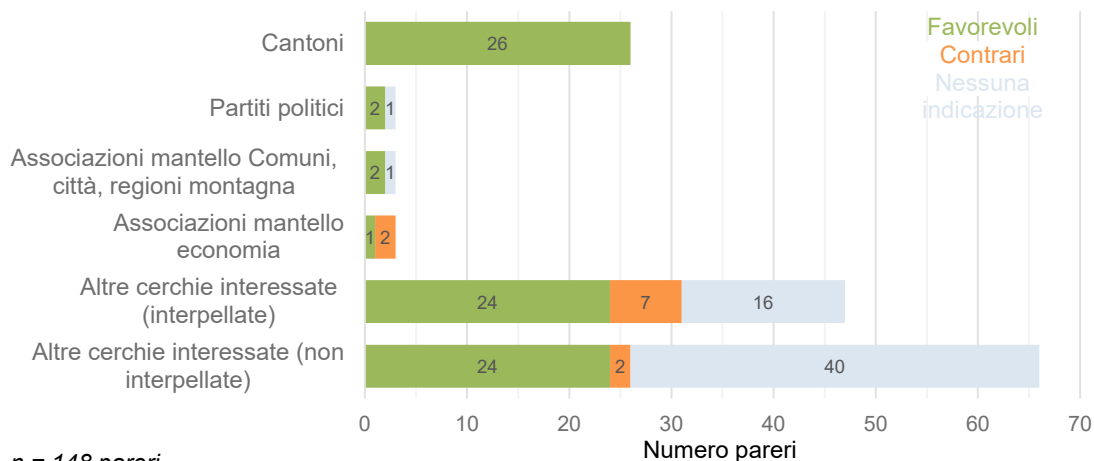
8.205	La larghezza massima dei veicoli deve essere uniforme per tutti i ciclomotori (1,0 m).	ZG, JU
8.206	Per i veicoli destinati al trasporto di merci con larghezza di 1,2 m deve essere valutata un'autorizzazione di circolazione d'altro tipo (guida fuori dall'infrastruttura ciclabile).	LU
8.207	Il trasferimento del trasporto dalle auto alle bici cargo è in linea con la strategia globale di mobilità del Cantone.	BE
8.208	Le «bici cargo» non sono in grado di assicurare una logistica efficace ed affidabile delle merci in città (ad es. capacità di trasporto, resistenza alle intemperie); per far questo occorrono autocarri e furgoni moderni, i cui sistemi di propulsione diventano sempre più ecocompatibili.	UDC
<b>Osservazioni</b> (senza approvazione o rifiuto sostanziali)		
8.301	L'innalzamento della larghezza massima dei veicoli a 1,2 m aumenta il rischio di incidenti.	SVI

### 3.2.9 Manubrio o asta di sostegno per ciclomotori privi di sedile (domanda 9)

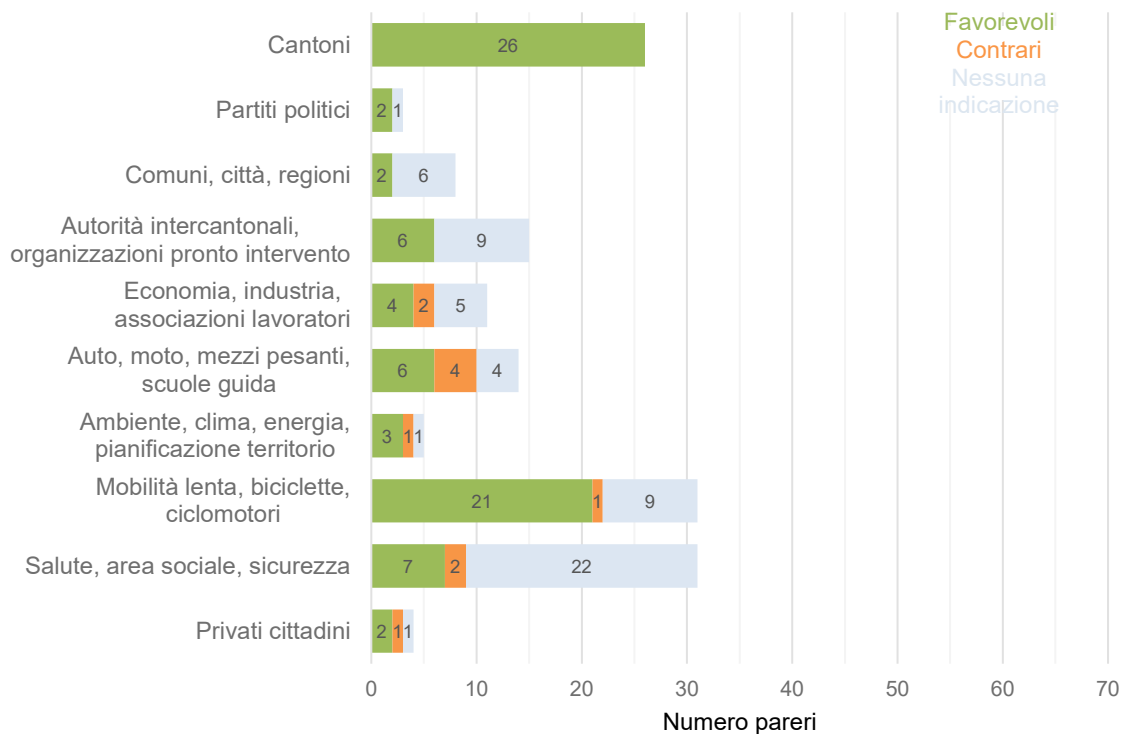
Siete d'accordo con l'obbligo per tutti i ciclomotori privi di sedile e quindi guidati stando in piedi (monopattini elettrici e monopattini autobilanciati) di essere dotati di un manubrio o di un'asta di sostegno (art. 175 cpv. 3 e 181a cpv. 5 P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

### Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, SSV, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, MpA, UPSA, AllianzBewegung, Arbenz, asa, BennoBikes, upi, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Mobilità pedonale, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Motosuisse, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, SBV, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, Suva, SVLT, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLu-kas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend

9.101	La normativa chiarisce quali sono i veicoli ammessi alla circolazione stradale (ad es. no a hoverboard, segway, skateboard elettrici) e aumenta la sicurezza della circolazione.	SH, VD, GE, Arbenz
9.102	I manubri e le aste di sostegno migliorano il controllo del veicolo e accrescono la sicurezza.	SSV, upi, Obst+Gemüse, SML, Suva
9.103	I veicoli elettrici senza manubrio non devono essere autorizzati a circolare sulla strada e sull'infrastruttura ciclabile (veicoli ricreativi).	AllianzBewegung, Obst+Gemüse, ProVelo, PublicHealth, SML, SSPH+
9.104	La possibilità di avere un joystick deve essere concessa solo alle persone disabili su veicoli almeno a tre ruote.	upi

### Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

economiesuisse, USAM, auto-svizzera, elektromobil-E-mofa, eMobility, stradasvizzera, RoadCross, Shehata, TCS, VFAS, SPC

9.201	Monopattini autobilanciati e dispositivi analoghi hanno un potenziale sfruttabile in fatto di mobilità, per cui non bisogna limitarne lo sviluppo (attendere e valutare).	USAM, RoadCross, TCS, VFAS, SPC
9.202	Gli skateboard elettrici non presentano un maggior rischio per la sicurezza rispetto agli skateboard classici e devono quindi essere trattati e autorizzati a circolare allo stesso modo (l'asta di sostegno ostacola la libertà personale).	Shehata

### Osservazioni (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

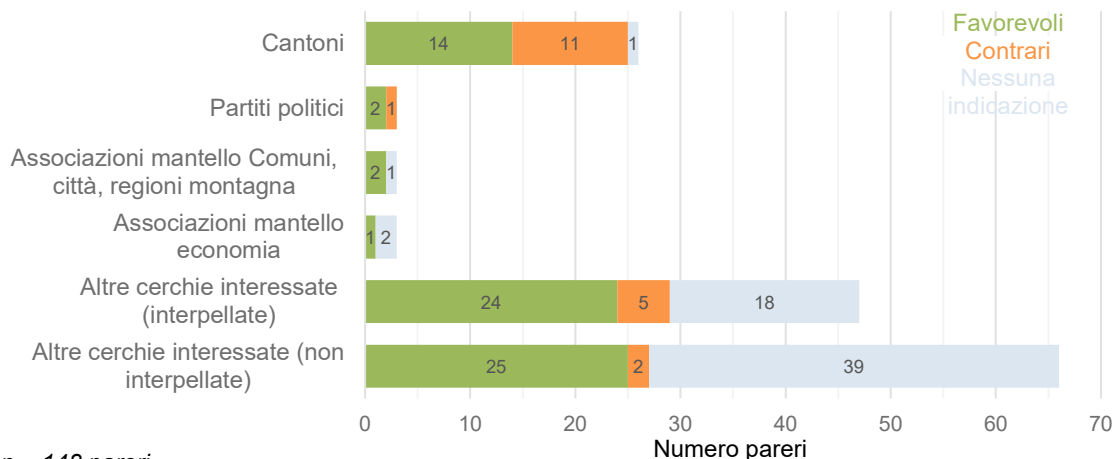
9.301	I monopattini elettrici con sedile (di fabbricazione propria) non devono essere vietati.	Luder
-------	------------------------------------------------------------------------------------------	-------

### 3.2.10 Abolizione della limitazione del numero di posti sui ciclomotori (domanda 10)

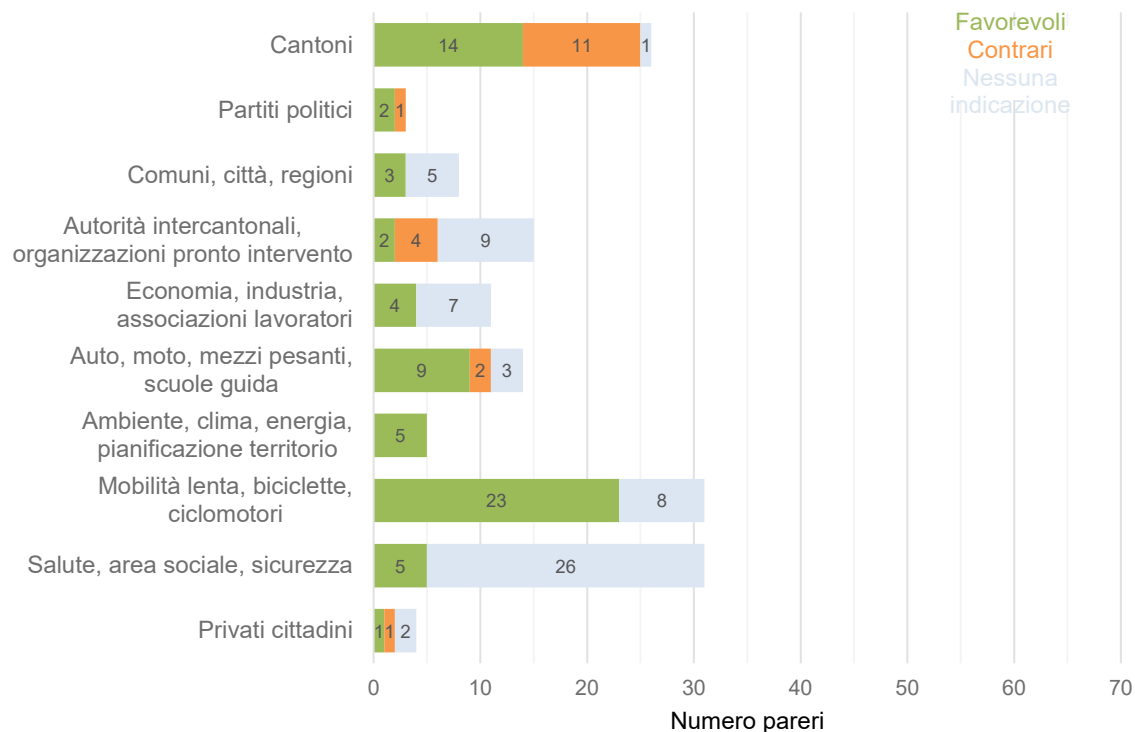
Siete d'accordo di abolire, per i ciclomotori leggeri e pesanti fino a 1 m di larghezza, il numero di posti a sedere consentiti, che verrà ora limitato solo in base al carico utile disponibile (almeno 65 kg per posto per adulti e peso liberamente determinabile per i posti protetti per bambini) (art. 175 cpv. 4, v. anche art. 215 cpv. 2 P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

SZ, GL, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD, VS, VERDI, PSS, SAB, SSV, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, MpA, UPSA, asa, auto-svizzera, BennoBikes, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, eMobility, Flyer, Friburgo (Città), stradavizzera, Mobilità pedonale, Gähler, Greenpeace, Infinity, IRAP, Mobil2, Motosuisse, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, SBV, Specialized, SuterIndustries, SVLT, SCPCS, SwissClean-tech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

10.101	Il termine «sedili protetti» deve essere precisato in modo che i posti per bambini siano consentiti su tutti i ciclomotori leggeri, veloci e pesanti immatricolati nell'UE.	BL, PSS, 2rad, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Greenpeace, Infinity, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, VCS, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend
10.102	Il controllo è reso più difficile e l'onere legato alla pesatura del veicolo è sproporzionatamente elevato (più semplice controllare la limitazione del numero di posti in relazione alla categoria di veicolo).	AG, SSV, CP
10.103	I bambini devono poter essere trasportati solo su appositi sedili chiaramente definiti e assicurati (ad es. completare «sedili protetti» con «dispositivi di ritenuta e poggiatesta per passeggeri» in analogia alla legislazione UE).	BL, upi, DTC
10.104	Lo sviluppo di questi veicoli deve essere accompagnato da misure di sensibilizzazione, corsi di formazione e monitoraggio dell'incidentalità.	VD, CP
10.105	Il peso delle persone deve essere fissato secondo l'allegato 4 OETV (71 o 75 kg invece di 65 kg).	SO
10.106	Per i ciclomotori pesanti il numero di posti consentito deve essere riportato nella licenza di circolazione, per i ciclomotori leggeri il numero di passeggeri consentito deve essere disciplinato nell'OETV.	AG
10.107	I termini «fanciulli» e «sedili protetti» devono essere precisati e il numero di posti consentiti deve essere fissato in base al numero di «sedili individuali» provvisti di garanzia di sicurezza del fabbricante disponibili.	VD
10.108	Il numero di posti consentito deve essere disciplinato in maniera uniforme a livello svizzero e deve poter essere riportato nelle licenze di circolazione (cosa al momento non possibile).	VD
10.109	C'è rischio di disparità di trattamento tra ciclomotori leggeri e pesanti (numero di posti fissato da fabbricante o autorità d'immatricolazione).	VD
10.110	In caso di recepimento, l'articolo deve servire da direttiva per la determinazione del numero di posti.	VD
10.111	Dev'essere consentito trasportare bambini anche nel rimorchio di una bicicletta.	SSV, Velokonferenz
10.112	La normativa estende la possibilità di trasportare bambini e adulti su biciclette equipaggiate allo scopo.	Cycla, Mobilità pedonale, Obst+Gemüse
10.113	Sulle e-bike cargo veloci in futuro sarà possibile trasportare bambini anche sulla superficie di carico davanti ai conducenti (in un apposito «sedile protetto» munito di cinture di sicurezza).	2rad, Velokonferenz, Velosuisse
10.114	La larghezza dei veicoli deve essere fissata a 1,2 m (sicurezza, praticità).	Mobil2
10.115	L'espressione «[La larghezza dei ciclomotori] non deve superare 1,0 m» deve essere stralciata.	2roues-Bike4-Artisans
10.116	La disposizione secondo cui i passeggeri devono sedersi «a cavalcioni» (art. 63 cpv. 1 ONC) deve essere abrogata.	Gähler

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, LU, UR, OW, NW, ZG, FR, GR, NE, GE, JU, UDC, ACS, ACVS, Arbenz, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive

10.201	Il controllo è reso più difficile e l'onere legato alla pesatura del veicolo è sproporzionatamente elevato (più semplice controllare la limitazione del numero di posti in relazione alla categoria di veicolo).	ZH, UR, ZG, FR, GR, NE, ACVS, KAPO OW, CCPSC, CDSCS
10.202	Il numero di passeggeri (massimo 4 persone) e le coppie di pedali necessarie devono essere disciplinati in maniera esaustiva nell'articolo 215 capoverso 2 P-OETV (in particolare per quanto concerne la categoria dei ciclomotori leggeri).	LU, NW
10.203	Non limitare il numero di posti riduce la sicurezza dei passeggeri e può generare abusi.	OW, ACS
10.204	Il Cantone si oppone all'innalzamento del numero di posti per i ciclomotori leggeri monotraccia senza pedalata assistita (ad es. scooter elettrici; ridotta stabilità).	ZH
10.205	I ciclomotori leggeri non dispongono di una licenza di circolazione su cui è indicato il numero di posti consentiti.	ZG
10.206	Il numero di posti deve essere fissato nel documento di immatricolazione.	NE
10.207	L'espressione «peso liberamente determinabile» non è chiara.	GE
10.208	I posti devono essere disposti uno dietro l'altro, si deve introdurre l'obbligo di indossare il casco e aumentare il peso per posto.	Arbenz
<b>Osservazioni</b> (senza approvazione o rifiuto sostanziali)		
10.301	Il numero di posti deve essere stabilito sulla base di una combinazione di limiti di peso e numero di posti liberamente determinabile, fermo restando che si definisca il termine «sedile protetto» e si determini la competenza in materia di fissazione del numero di posti.	BE
10.302	La normativa deve essere applicata anche ai «ciclomotori pesanti» e a tutti i rimorchi.	BE
10.303	La larghezza dei veicoli deve essere fissata a 1,2 m (sicurezza, praticità).	HCP
10.304	Ai ciclomotori veloci devono continuare ad applicarsi le normative esistenti (due bambini nel rimorchio).	SVI

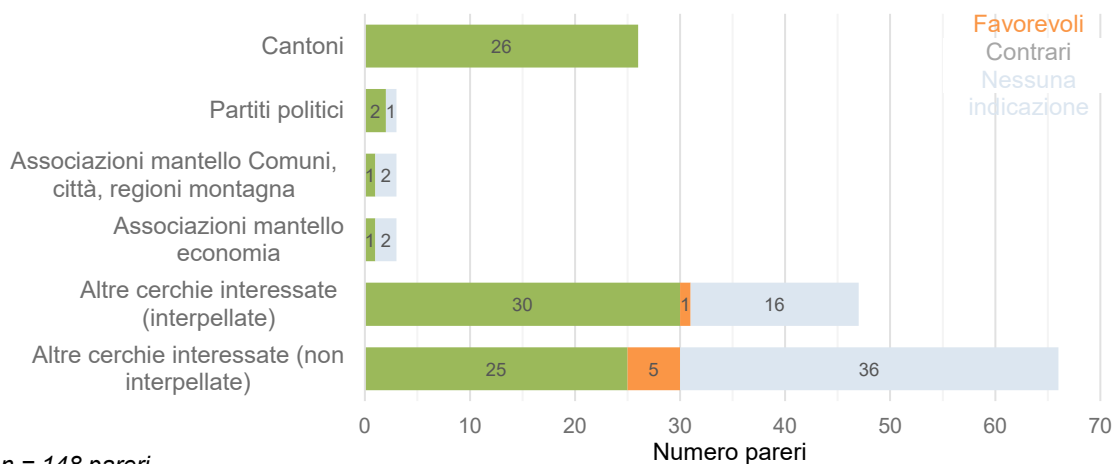


### 3.2.11 Freno meccanico ad attrito sui ciclomotori pesanti (domanda 11)

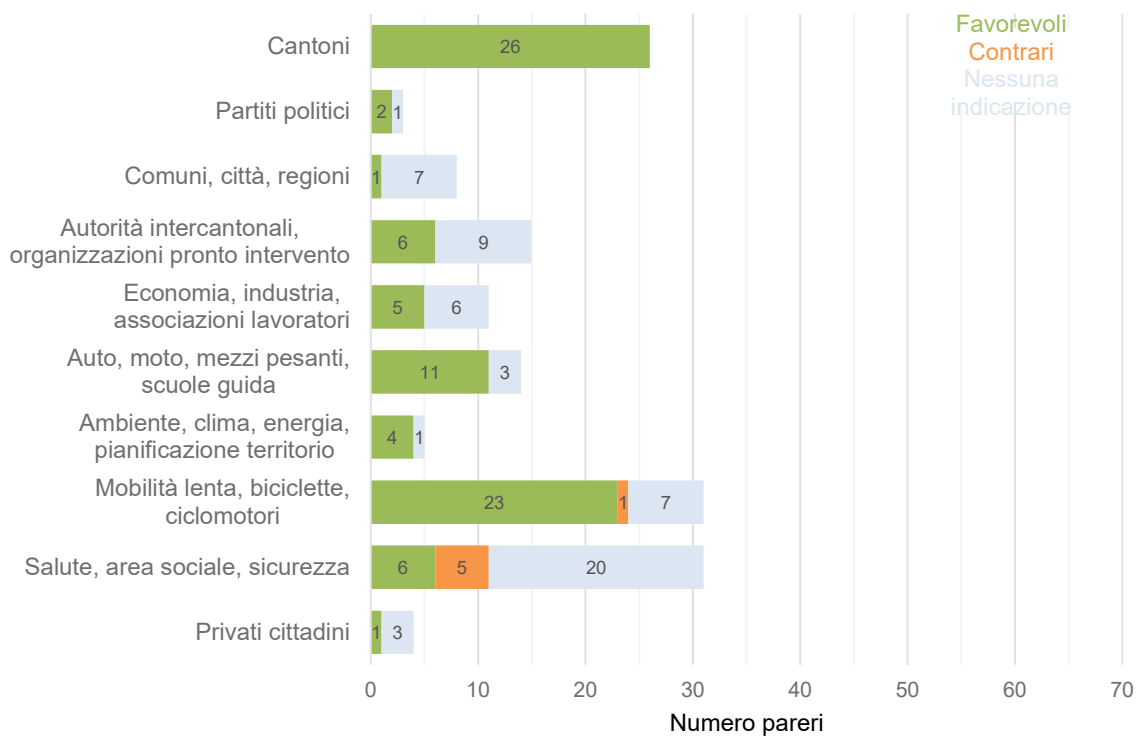
Siete d'accordo con l'obbligo per i ciclomotori veloci e pesanti di disporre di un freno meccanico ad attrito per ogni ruota (art. 179 cpv. 6 e 181 cpv. 1 P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERDI, PSS, SSV, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, MpA, UPSA, Arbenz, asa, auto-svizzera, BennoBikes, BFH-TI, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, eMobility, Flyer, stradasvizzera, Mobilità pedonale, Greenpeace, HCP, Infinity, iwaz, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Mobil2, Motosuisse, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, Specialized, SuterIndustries, Suva, SVLT, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

11.101	Si deve scegliere una denominazione generale per il sistema di frenatura (non limitare l'ulteriore sviluppo tecnico).	UR, NW, AG
11.102	I freni ad attrito idraulici e meccanici devono essere considerati equivalenti (ad es. sopprimere l'aggettivo «meccanico»).	BE, ZG
11.103	Un freno meccanico su ogni ruota accresce la sicurezza dei ciclomotori veloci e pesanti.	SSV, 2rad, Arbenz, Cycla, Greenpeace, Obst+Gemüse, ProVelo, RoadCross, Suva, VCS
11.104	«Freno meccanico ad attrito» deve essere sostituito con «freno idraulico a disco».	HCP, Mobil2

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

Medtech, Portmann, SKS-Rehab, SML, SunriseMedical, Vermeiren

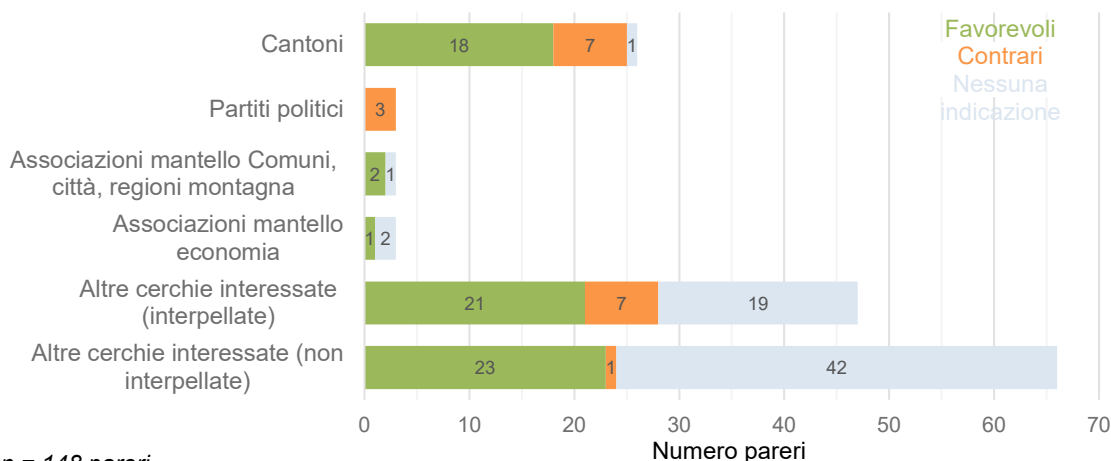
11.201	Le sedie a rotelle elettriche non hanno freni ad attrito.	Medtech, SunriseMedical
--------	-----------------------------------------------------------	-------------------------

### 3.2.12 Indicatori di direzione per i ciclomotori leggeri (domanda 12)

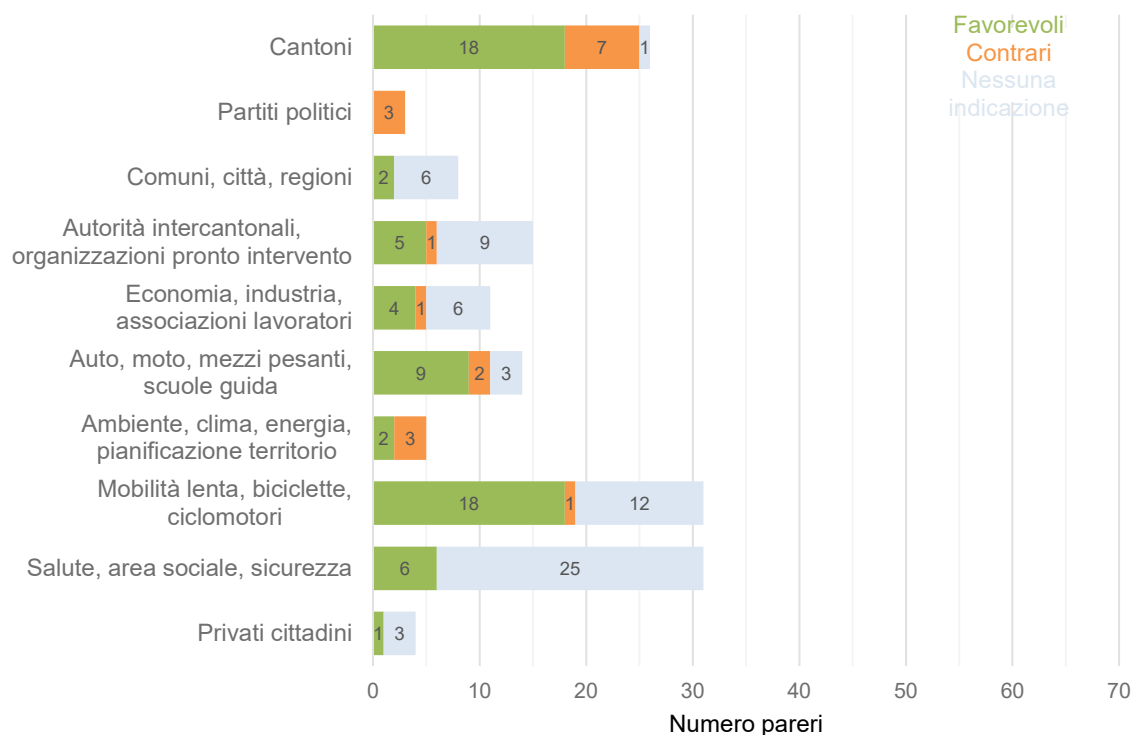
Siete d'accordo con la possibilità per i ciclomotori leggeri di essere dotati di una sola coppia di indicatori di direzione montati alle estremità del manubrio e lampeggianti in avanti e all'indietro (anziché una coppia anteriore e una posteriore) (art. 180 cpv. 1 lett. a P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, SZ, OW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, NE, GE, SAB, SSV, USS, 2roues-Bike4-Artisans, ACVS, Arbenz, asa, auto-svizzera, BennoBikes, BFH-TI, upi, CHACOMO, Cic-Iosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, eMobility, stradasvizzera, HCP, Infinity, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Mobil2, Motosuisse, Primebike, Riese+Müller, RoadCross, SKS-Rehab, Specialized, SuterIndustries, Suva, SVLT, SwissCleantech, TCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

12.101	I ciclomotori leggeri possono essere messi in circolazione senza approvazione del tipo né immatricolazione, il che fa sì che si trovino in vendita anche prodotti non conformi ai requisiti tecnici.	AR
12.102	La sicurezza della circolazione stradale non è ridotta in modo rilevante dalla modifica.	SSV
12.103	Gli indicatori devono essere ben visibili anche da dietro e non devono essere coperti dal conducente.	upi, RoadCross, Suva
12.104	Gli indicatori di direzione devono rimanere opzionali sui ciclomotori (permessi a titolo aggiuntivo).	TCS
12.105	I monopattini elettrici devono essere dotati di indicatori di direzione che lampeggiano in entrambe le direzioni, montati sia alle estremità del manubrio sia all'estremità posteriore del veicolo.	CHACOMO
12.106	Fare segnalazioni con le mani sui monopattini elettrici è particolarmente impegnativo, l'aggiunta degli indicatori è opportuna.	RoadCross
12.107	Guasti e costi di riparazione sono inferiori montando una sola coppia di indicatori.	Arbenz

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

LU, UR, NW, GL, SG, VD, JU, VERDI, PSS, UDC, 2rad, ACS, MpA, UPSA, Greenpeace, ProVelo, SCPCS, VCS

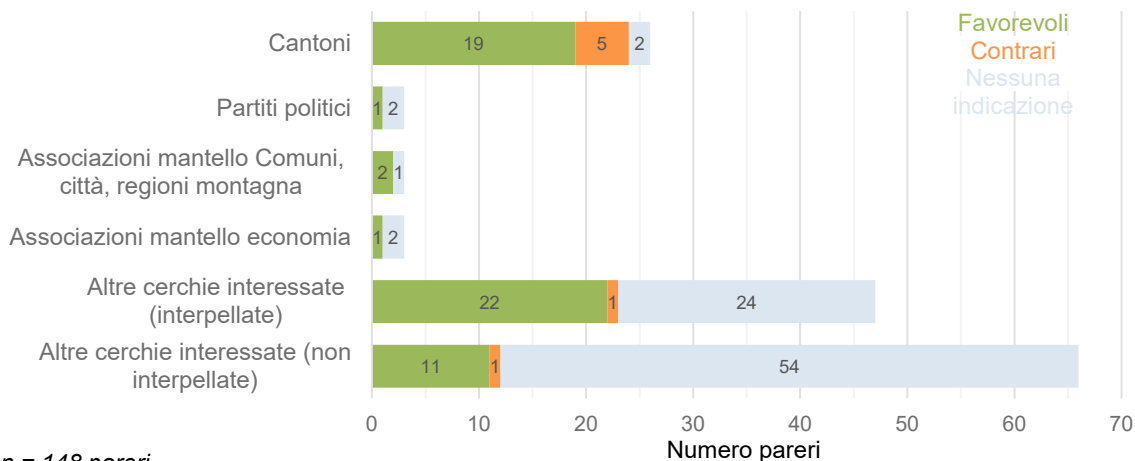
12.201	Sui ciclomotori leggeri con carrozzeria chiusa non si deve tornare a consentire una sola coppia di indicatori di direzione (ad es. sicurezza stradale, visibilità limitata, migliore segnalazione delle segnalazioni manuali, vietate sui motoveicoli a ragion veduta) e gli indicatori devono continuare ad essere collocati davanti e dietro il veicolo (massimo numero di elementi di visibilità possibili).	LU, NW, GL, SG, VD, VERDI, PSS, 2rad, ACS, UPSA, Greenpeace, ProVelo, SCPCS, VCS
12.202	Fare segnalazioni con le mani sui monopattini elettrici è particolarmente impegnativo, l'aggiunta degli indicatori è opportuna.	PSS, Greenpeace, VCS

### 3.2.13 Requisiti per i freni dei ciclomotori leggeri secondo la norma EN 12184 (domanda 13)

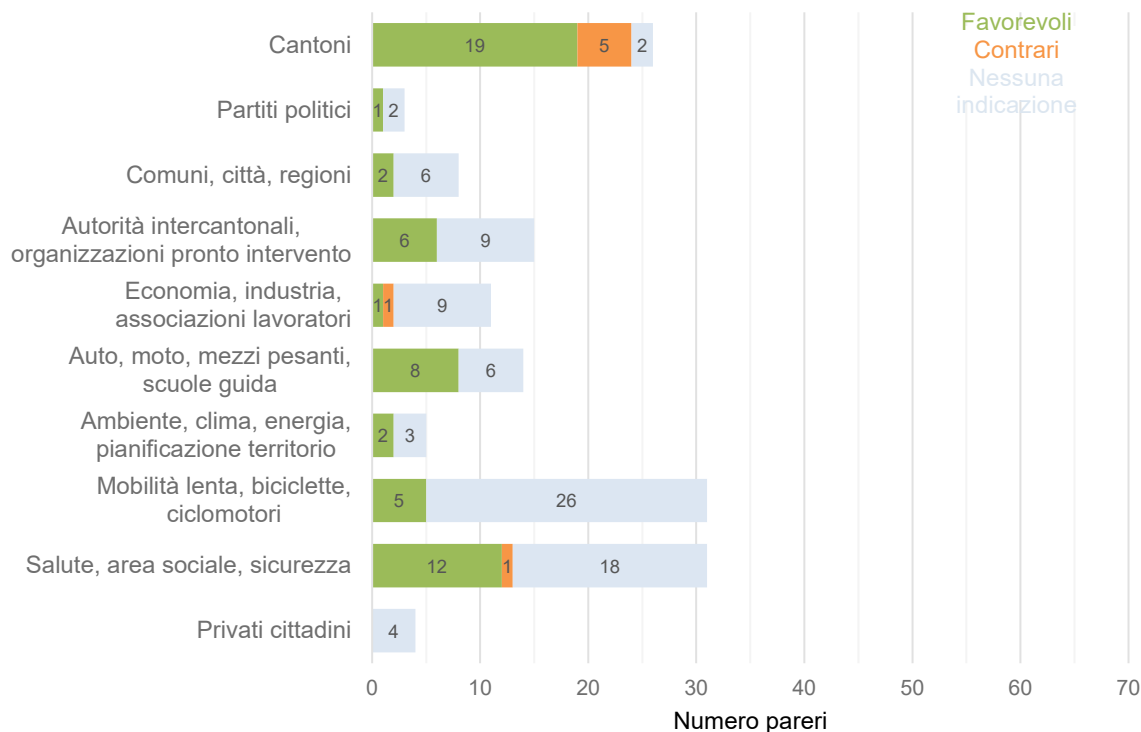
Siete d'accordo che per i ciclomotori leggeri certificati secondo la norma EN 12184 «Sedie a rotelle a propulsione elettrica, motorette e loro sistemi di carica - Requisiti e metodi di prova» siano sufficienti i requisiti per i freni definiti da questa norma (art. 180 cpv. 3 P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, VS, NE, JU, VERDI, SAB, SSV, USS, ACVS, UPSA, asa, auto-svizzera, DTC, elektromobil-E-mofa, eMobility, stradasvizzera, Mobilità pedonale, HCP, Architettura senza ostacoli, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Levo, Medtech, Mobil2, Motosuisse, Portmann, Procap, RoadCross, SBV, SKS-Rehab, SunriseMedical, SVLT, SCPCS, TCS, Velokonferenz, Vermeiren, VFAS, SPC

13.101	I requisiti per i freni devono essere almeno equivalenti.	TG
13.102	I requisiti per i freni devono essere disciplinati direttamente a livello di ordinanza (il rimando a una norma privata a pagamento è discutibile sotto il profilo del diritto pubblico).	ACVS, KAPO OW, CCPSC, CDSCS
13.103	L'adeguamento alla norma europea è necessario (ad es. importazione di mezzi ausiliari adeguati).	Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, Medtech, Procap, SunriseMedical
13.104	La norma deve essere accettata solo fino a 15 km/h, a partire da 25 km/h e peso fino a 250 kg deve essere obbligatorio un freno ad attrito.	DTC

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

LU, UR, OW, NW, BS, BFH-TI, RehaHilfen

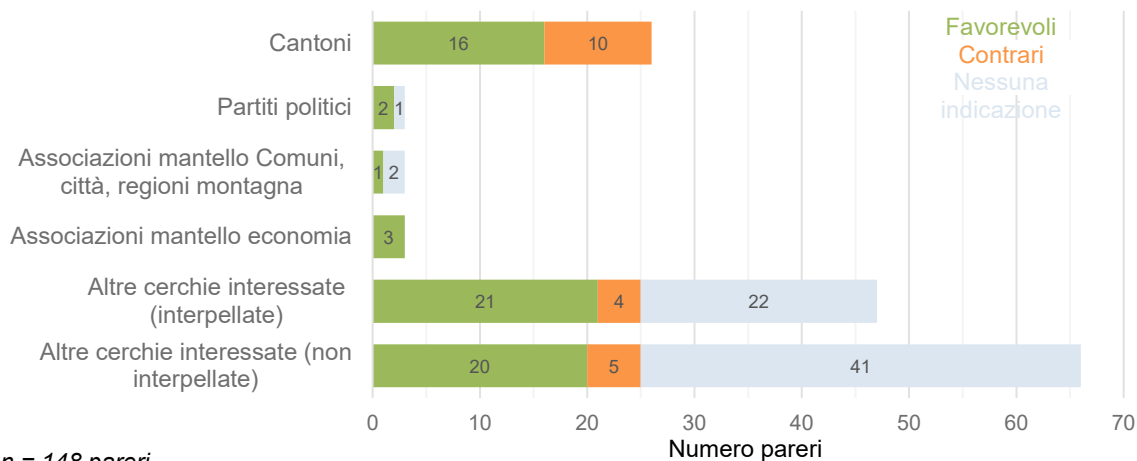
13.201	La norma EN 12184 non si riferisce ai ciclomotori e non si presta all'attuazione perché né di pratico utilizzo né accessibile gratuitamente (prescrivere i requisiti concernenti i freni nell'all. 7 n. 315 OETV).	LU, UR, OW, NW, BS
--------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------

### 3.2.14 Nessun motore sui rimorchi fuorché come assistenza alla spinta (domanda 14)

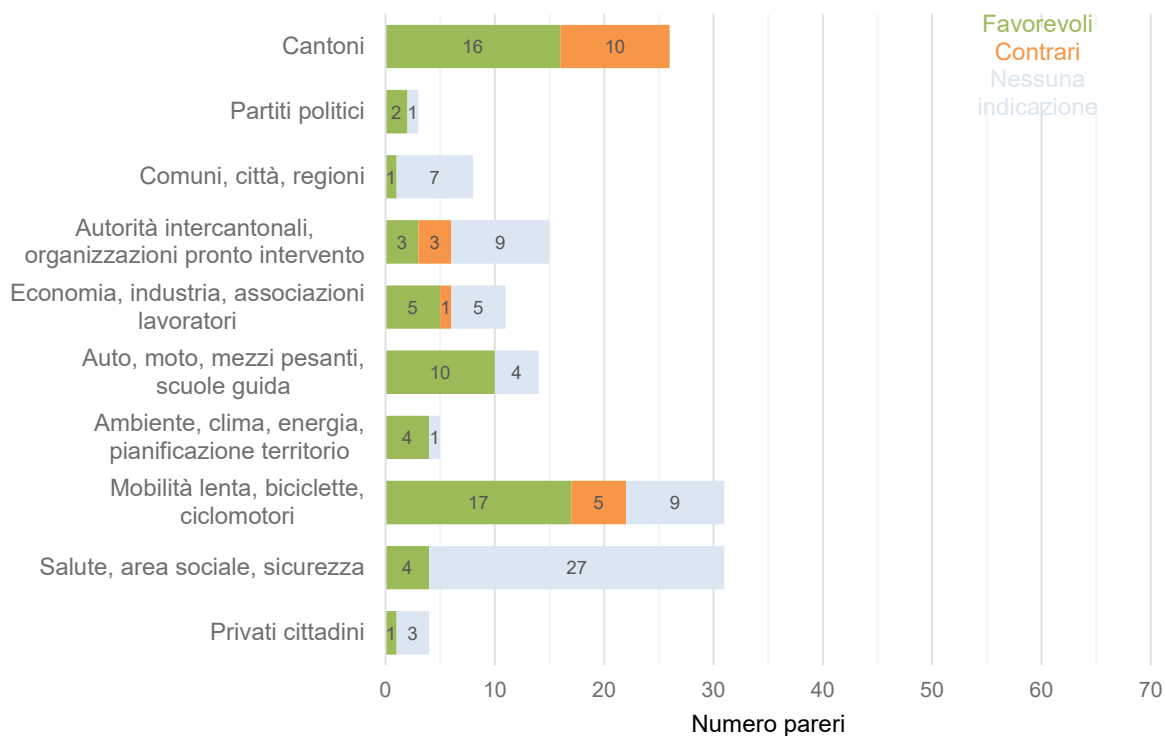
Siete d'accordo di consentire un motore sui rimorchi per biciclette e ciclomotori solo come assistenza alla spinta fino a 6 km/h (art. 210 cpv. 6 P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)**

ZH, BE, SZ, OW, GL, SO, BL, SH, AR, AI, SG, TI, VD, VS, NE, GE, VERDI, PSS, SSV, economiesuisse, USS, USAM, 2rad, ACS, MpA, UPSA, Arbenz, asa, auto-svizzera, BennoBikes, upi, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Flyer, stradasvizzera, Greenpeace, Infinity, IRAP, CDSCS, L-drive, Mobil2, Motosuisse, Primebike, Riese+Müller, RoadCross, Specialized, SuterIndustries, SVLT, SCPCS, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

14.101	Si deve esplicitamente menzionare che il motore serve esclusivamente a fini di assistenza alla spinta.	ZH
14.102	La potenza del motore elettrico sui rimorchi deve essere limitata.	SO
14.103	L'assistenza alla spinta sul rimorchio aumenta la sicurezza nelle partenze (semafori, salite ripide).	VD
14.104	Il motore deve essere consentito solo per il trasporto di cose.	GE
14.105	La sicurezza della circolazione stradale non è ridotta in modo rilevante dalla modifica.	SSV
14.106	L'assistenza alla guida è utile nelle manovre e nelle partenze con combinazioni bici-rimorchio e aumenta l'attrattiva delle bici cargo.	USAM, 2rad, Arbenz, BennoBikes, Ciclosport, Cycla, DriftBike, dynaMot, Flyer, Greenpeace, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, VCS, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
14.107	I rimorchi per il trasporto di cose dei ciclomotori pesanti devono poter avere una larghezza di 1,2 m e i freni meccanici ad attrito devono essere ammessi come freni a inerzia per tutte le biciclette e i ciclomotori.	2rad, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend

**Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)**

LU, UR, NW, ZG, FR, BS, GR, AG, TG, JU, 2roues-Bike4-Artisans, ACVS, KAPO OW, CCPSC, Obst+Gemüse, ProVelo, SML, SwissCleantech, Velosuisse

14.201	La normativa è respinta per motivi legati alla sicurezza (ad es. stabilità dei veicoli monotraccia, spinta da dietro, il sistema è facilmente manipolabile, impiego su terreno non idoneo).	LU, UR, NW, ZG, FR, BS, GR, AG, JU, ACVS, KAPO OW, CCPSC
14.202	L'assistenza alla spinta sui rimorchi di biciclette deve essere ammessa solo se il rimorchio è utilizzato come carro a mano.	LU, NW, BS, AG
14.203	La potenza del motore elettrico dei rimorchi deve essere limitata ed essere uguale per tutti i rimorchi.	LU, UR
14.204	I rimorchi ai sensi dell'articolo 19 OETV sono veicoli sprovvisti di motore proprio, costruiti per essere trainati da altri veicoli.	TG
14.205	L'articolo 210 capoverso 6 P-OETV deve essere modificato: «I rimorchi trainati da velocipedi e ciclomotori possono essere dotati di un proprio dispositivo di propulsione che sviluppa una velocità massima di 6 km/h.» (concerne solo il tedesco)	LU
14.206	Devono essere consentiti i rimorchi per biciclette a uno o due assi dotati di sistema di propulsione e di frenatura.	2roues-Bike4-Artisans, Obst+Gemüse, ProVelo, SML, Velosuisse
14.207	Il peso effettivo dei rimorchi deve essere aumentato a 130 kg e la larghezza aumentata a 1,2 m.	Obst+Gemüse, SML

**Osservazioni (senza approvazione o rifiuto sostanziali)**

14.301	Devono essere definitivamente ammessi i rimorchi per biciclette frenati.	Wil (Città)
14.302	Il peso massimo dei rimorchi deve essere aumentato e la limitazione della sporgenza del carico soppressa.	Gähler

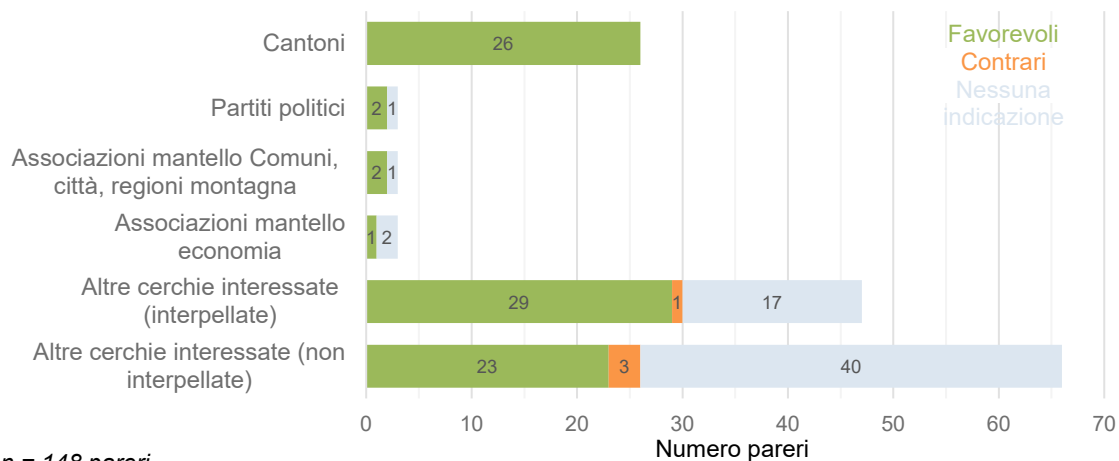


### 3.2.15 Decelerazione del freno di servizio dei ciclomotori pesanti (domanda 15)

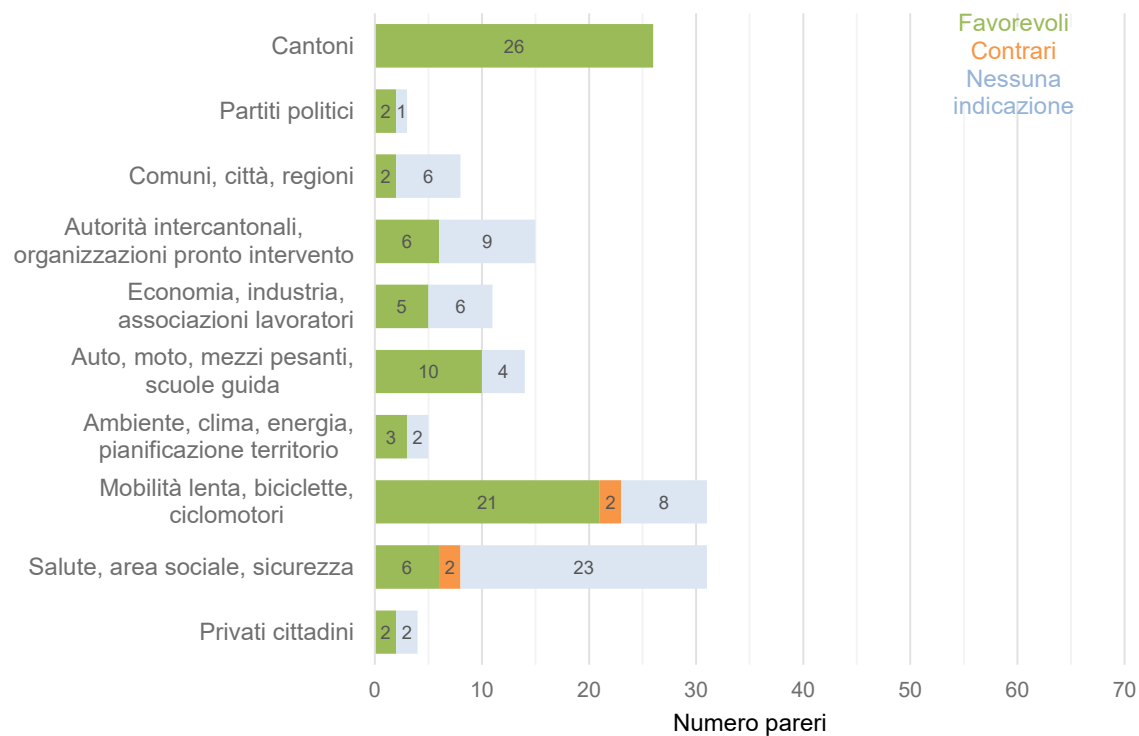
Siete d'accordo con la proposta di stabilire requisiti più severi per la decelerazione del freno di servizio dei ciclomotori pesanti (all. 7 n. 316 P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, SSV, USS, 2rad, ACS, ACVS, MpA, UPSA, Arbenz, asa, auto-svizzera, BennoBikes, BFH-TI, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, stradasvizzera, Mobilità pedonale, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Mobil2, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, SBV, Specialized, SuterIndustries, Suva, SVLT, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

15.101	Requisiti più severi per il freno di servizio dei ciclomotori pesanti sono importanti per la sicurezza stradale.	BE, UR, GE, 2rad, Arbenz, Cycla, elektromobil-E-mofa, Greenpeace, ProVelo, VCS
15.102	Si deve valutare la possibilità di introdurre l'esame periodico (ad es. ogni 5 anni) per i ciclomotori pesanti.	VD
15.103	Se le conclusioni dei pertinenti rapporti di ricerca sono positive, i rimorchi per biciclette con velocità massima per costruzione fino a 25 km/h e potenza dei freni corrispondente devono essere autorizzati (come nell'UE).	Greenpeace, VCS

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

2roues-Bike4-Artisans, Architettura senza ostacoli, Procap, SML

15.201	Si deve evitare di creare ostacoli al commercio supplementari all'importazione di mezzi ausiliari per disabili.	Architettura senza ostacoli, Procap
15.202	I fabbricanti riconosciuti hanno già dimostrato la conformità dei loro veicoli alle prescrizioni tecniche e in materia di sicurezza.	2roues-Bike4-Artisans

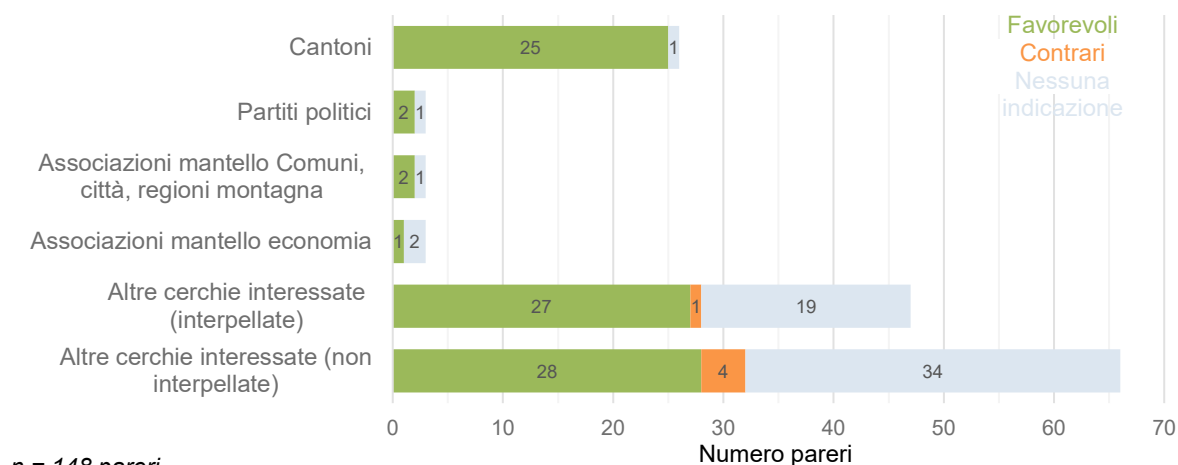
### 3.3 Ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)

#### 3.3.1 Nessun obbligo di indossare il casco per la guida di sedie a rotelle motorizzate conformi al diritto previgente (domanda 16)

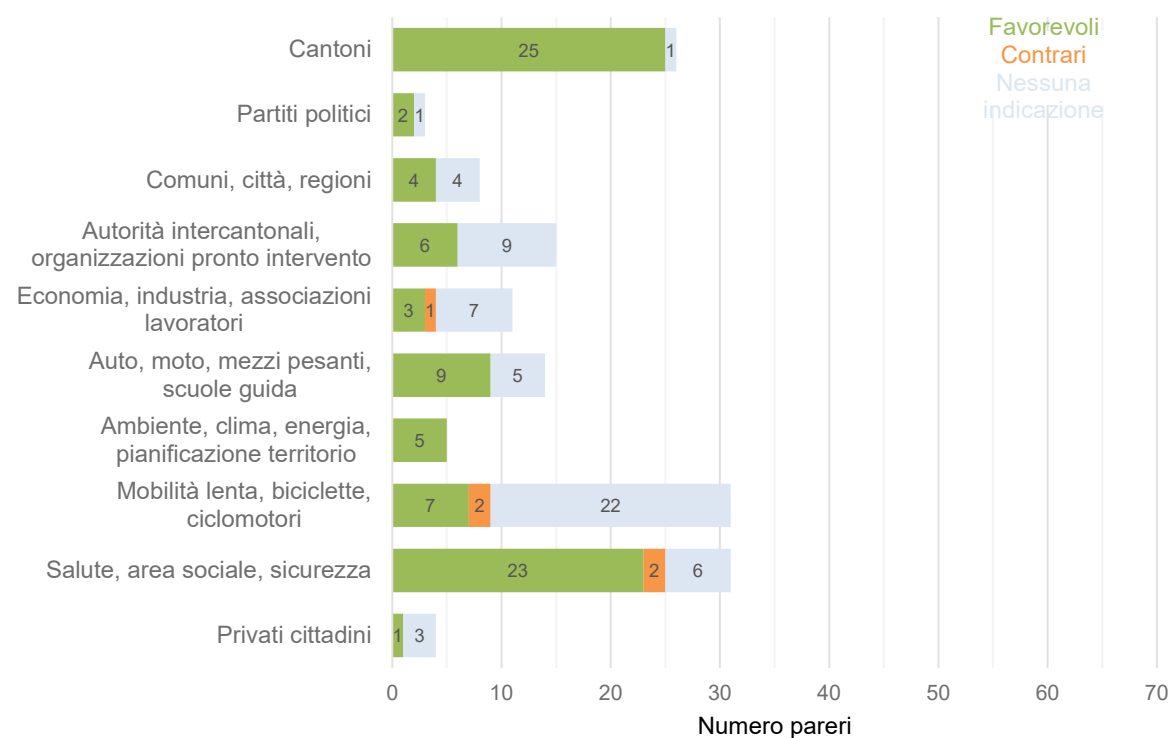
Siete d'accordo con la proposta di esentare anche in futuro dall'obbligo di indossare il casco i conducenti di sedie a rotelle motorizzate in circolazione conformi al diritto previgente e con una velocità massima per costruzione di 30 km/h (art. 3b cpv. 2 lett. h P-ONC)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, SSV, USS, ACVS, MpA, UPSA, Arbenz, asa, AUFORUM, auto-svizzera, upi, CP, DTC, elektromobil-E-mofa, Embrach (Comune), eMobility, stradassvizzera, Mobilità pedonale, Greenpeace, Hägeli, Helios, Hermap, Architettura senza ostacoli, HuberTech, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, Kyburz, L-drive, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Procap, Rehabil, RehaHilfen, Reha-Sys, RoadCross, FSCMA, SBV, Schär, SKS-Rehab, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, SVLT, ASA, SCPCS, SwissCleantech, TCS, VCS, Velokonferenz, Vermeiren, VFAS, SPC, ZSS, ZürcherUnterland

16.101	La normativa è accolta favorevolmente come soluzione transitoria (l'eccezione è accettabile in termini di incidentalità o di sicurezza stradale).	NW, SO
16.102	L'obbligo di indossare il casco è inattuabile per molte persone disabili (il casco non può essere messo autonomamente) o non opportuno (limitata capacità di movimento e di percezione della circolazione).	UR, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, Procap, SBV, Sunel
16.103	L'articolo 18 lettera b P-OETV non prevede più la velocità massima per costruzione, ragion per cui l'articolo 3b lettera e P-ONC deve essere abrogato e il suo contenuto inglobato nell'articolo 3b lettera g P-ONC.	NW
16.104	I mezzi ausiliari sono utilizzati per lunghi periodi di tempo (sono sostituiti solo se non più funzionanti) e l'assicurazione invalidità non finanzia nessun nuovo mezzo ausiliario perché gli utilizzatori non possono mettere il casco.	Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, SBV
16.105	In caso di velocità massima superiore a 15 km/h, il porto del casco deve essere obbligatorio.	Arbenz

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

BFH-TI, HCP, iwaz, Levo, Mobil2

16.201	Si deve riconsiderare la velocità massima generale di 20 km/h per le sedie a rotelle motorizzate e i dispositivi di trazione (dal momento che non c'è obbligo di indossare il casco).	iwaz
16.202	Si deve introdurre l'obbligo generale di indossare il casco per tutti i tipi di biciclette.	HCP

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

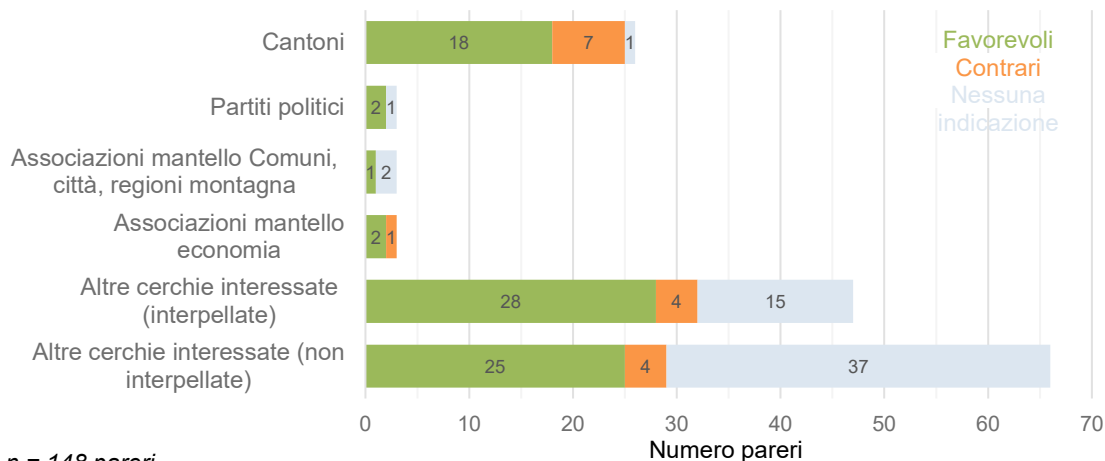
16.301	La normativa è accolta favorevolmente come soluzione transitoria (l'eccezione è accettabile in termini di incidentalità o di sicurezza stradale).	LU
16.302	L'articolo 18 lettera b P-OETV non prevede più la velocità massima per costruzione, ragion per cui l'articolo 3b lettera e P-ONC deve essere abrogato e il suo contenuto inglobato nell'articolo 3b lettera g P-ONC.	LU

### 3.3.2 Larghezza massima degli oggetti trasportati (domanda 17)

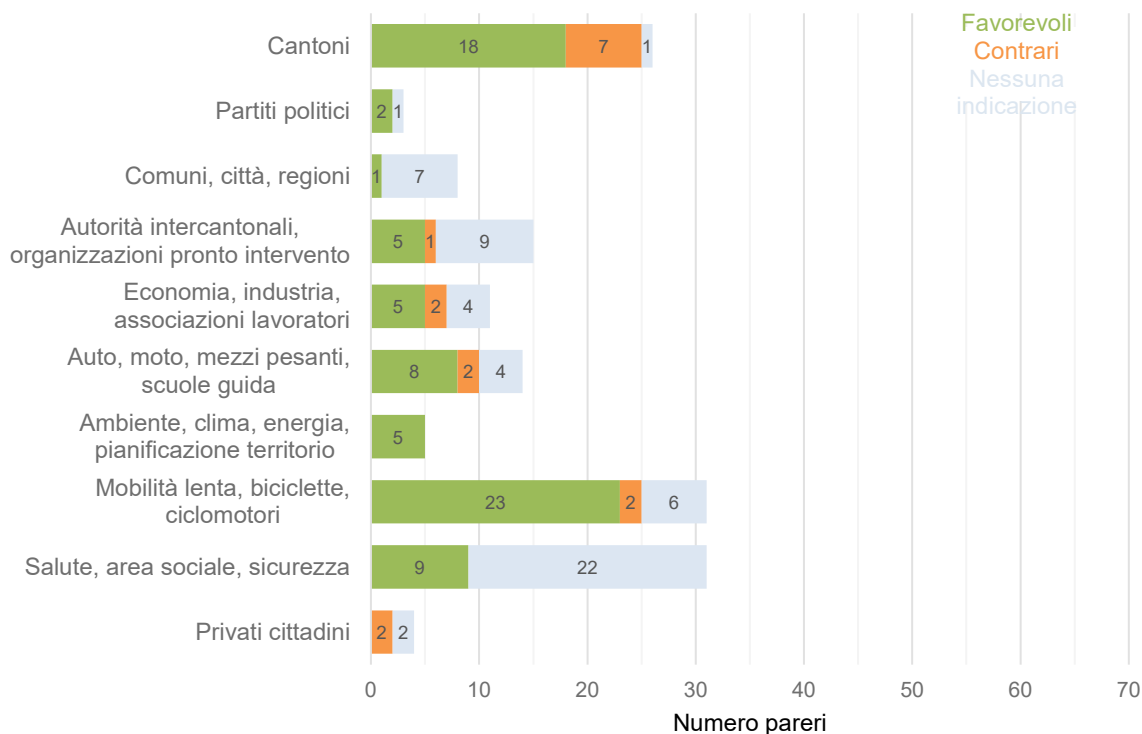
Siete d'accordo con la proposta secondo la quale gli oggetti trasportati non potranno essere più larghi del veicolo qualora quest'ultimo superi 1 m di larghezza (art. 42 cpv. 2 P-ONC)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, SG, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU, VERDI, PSS, SSV, economiesuisse, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, MpA, UPSA, auto-svizzera, BennoBikes, upi, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, eMobility, Flyer, stradasvizzera, Mobilità pedonale, Greenpeace, HCP, Architettura senza ostacoli, Infinity, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Mobil2, Motosuisse, Primebike, Procap, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, SBV, SKS-Rehab, Specialized, SuterIndustries, Suva, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, SPC

17.101	Una larghezza di 1,0 m è sufficiente per il trasporto di cose su bici cargo (gli europallet possono essere trasportati per il lungo).	NW, ACVS, DTC, Greenpeace, CCPSC, Motosuisse, VCS
17.102	Limitare gli oggetti trasportati alla larghezza del veicolo accresce la sicurezza degli altri utenti della strada.	SG
17.103	La maggior parte delle città appoggia la proposta di limitare gli oggetti trasportati alla larghezza del veicolo in caso di veicoli larghi più di 1 m, una minoranza vi si oppone perché sproporzionata e non pratica.	SSV
17.104	Gli oggetti trasportati devono essere collocati e assicurati in modo opportuno.	RoadCross, TCS
17.105	I ciclomotori pesanti non devono poter circolare nelle aree pedonali o nelle aree condivise con i pedoni (sicurezza della circolazione).	MpA, Architettura senza ostacoli, SBV
17.106	Le bici cargo pesanti e le merci trasportate larghe 1,2 m sono problematiche sotto il profilo del comfort e della sicurezza.	2rad, Cycla, Mobilità pedonale, ProVelo
17.107	Se i veicoli potessero circolare solo sulle carreggiate stradali, sarebbe possibile trasportare anche oggetti più larghi.	Mobilità pedonale
17.108	La modifica agevola il trasporto di cose sui ciclomotori pesanti.	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
17.109	La larghezza massima dei veicoli e delle merci trasportate deve essere pari a 1,2 m.	2roues-Bike4-Artisans, HCP

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

LU, UR, ZG, AR, AI, VS, NE, USAM, Arbenz, asa, BFH-TI, Gähler, Obst+Gemüse, SML, SVLT, VFAS

17.201	L'infrastruttura stradale esistente non è dimensionata in funzione di una larghezza di 1,2 m (costi di ampliamento sproporzionati rispetto ai benefici, ampliamento spesso impossibile per via dello spazio disponibile, effetti negativi sulla sicurezza stradale).	AR, AI, VS, NE, USAM, VFAS
17.202	Una larghezza di 1,0 m è sufficiente per il trasporto di cose con ciclomotori da carico (gli europallet possono essere trasportati per il lungo).	LU, UR, ZG, Arbenz
17.203	Le limitazioni e il costo del controllo devono essere minimi e una leggera sporgenza tollerata (conformemente ad art. 73 cpv. 2 lett. d ONC).	Obst+Gemüse, SML, SVLT
17.204	La larghezza massima dei veicoli e delle merci trasportate deve essere pari a 1,2 m.	Gähler

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

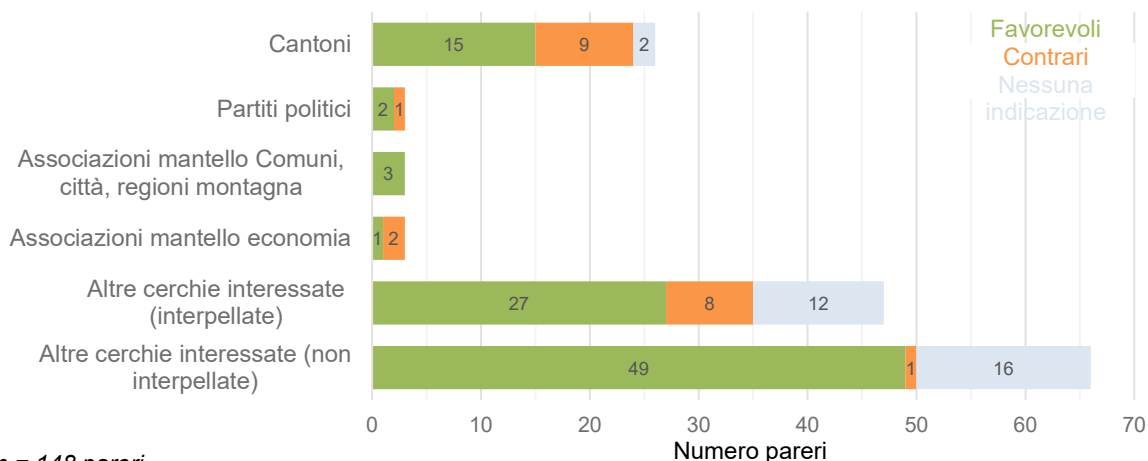
17.301	L'infrastruttura stradale esistente non è dimensionata in funzione di una larghezza di 1,2 m (costi di ampliamento sproporzionati rispetto ai benefici, ampliamento spesso impossibile per via dello spazio disponibile, effetti negativi sulla sicurezza stradale).	SO
--------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

### 3.3.3 Abolizione dell'obbligo di utilizzare le piste ciclabili per i ciclomotori pesanti e veloci (domanda 18)

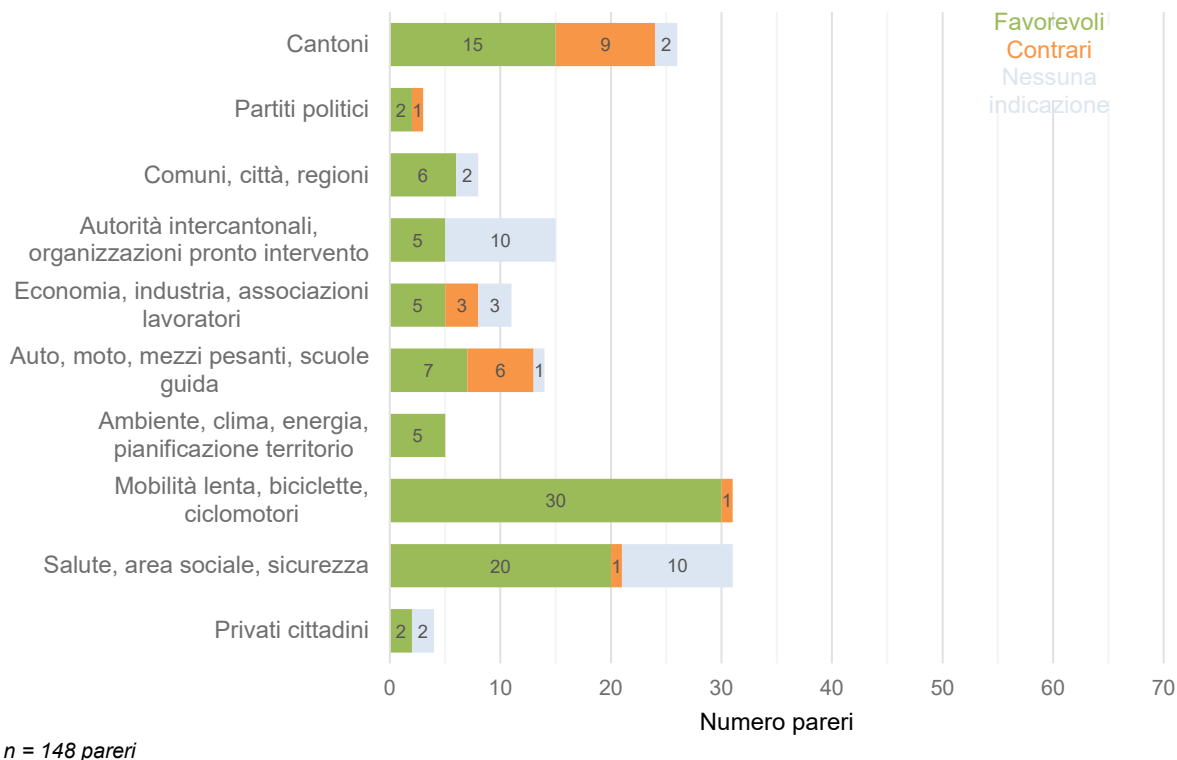
Siete d'accordo con la proposta di esonerare i conducenti di ciclomotori pesanti e veloci dall'obbligo di utilizzare le piste ciclabili e che il segnale «Ciclopista» (2.60) obblighi solo i conducenti di biciclette, ciclomotori leggeri e monopattini autobilanciati a usare l'infrastruttura loro dedicata (art. 42 cpv. 4 P-ONC e art. 33 cpv. 1 P-OSStr)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, SZ, GL, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TI, VD, VS, NE, GE, VERDI, PSS, SAB, SGV, SSV, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACVS, MpA, AllianzBewegung, Arbenz, Aforum, BennoBikes, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, dynamot, Embrach (Comune), eMobility, Flyer, Friburgo (Città), Mobilità pedonale, Gähler, Greenpeace, Hägeli, HCP, Helios, Hermap, HuberTech, Infinity, IRAP, iwaz, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, Kyburz, Levo, Mobil2, Motosuisse, moveme, Obst+Gemüse, ORS, ParksSwiss, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Rehabil, RehaHilfen, RehaSys, Riese+Müller, RoadCross, FSCMA, Schär, SvizzeraMobile, SML, Specialized, SSPH+, Stöckli, Sunel, SuterIndustries, Suva, SVLT, ASA, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, SPC, Sentieri, ZSS, ZürcherUnterland

18.101	L'obbligo di utilizzare le aree di circolazione destinate alla mobilità lenta deve essere abolito a titolo generale (ad es. obbligo di utilizzo non conosciuto dagli utenti, ciclisti cercano aree di circolazione percorse da utenti con velocità analoga), escludendo i tratti pericolosi (ad. es. gallerie) mediante divieto di circolazione (ad es. segnale 2.05: Divieto di circolazione per i velocipedi ed i ciclomotori).	BE, VD
18.102	A seconda della situazione (ad es. all'interno delle località) è opportuna una separazione flessibile tra utenti della circolazione lenti e veloci.	BE
18.103	L'abolizione dell'obbligo di utilizzare le ciclopiste deve valere anche per le bici sportive.	NE, Gähler
18.104	L'obbligo di utilizzare le ciclopiste deve essere abolito a causa delle differenze di velocità degli utenti.	TI
18.105	L'obbligo di utilizzare le ciclopiste per le biciclette, i ciclomotori leggeri e le sedie a rotelle elettriche è comprensibile in ottica di sicurezza stradale, è tuttavia meno intuitivo per gli utenti.	GE
18.106	Si deve abolire l'obbligo di utilizzare le ciclopiste per tutti i ciclisti, rispettivamente valutarne l'abolizione (ad es. normativa più semplice, elevata velocità delle bici da corsa, evitare manovre di schivamento, cattiva illuminazione, presenza di neve, foglie o irregolarità sulla carreggiata), escludendo i tratti pericolosi (ad es. gallerie) mediante divieto di circolazione.	PSS, SSV, USS, MpA, Greenpeace, CDSCS, Obst+Gemüse, SML, VCS
18.107	L'obbligo di utilizzare le ciclopiste per i ciclomotori veloci e pesanti deve essere abolito e l'utilizzo delle ciclopiste vietato per ciclomotori pesanti.	VERDI
18.108	La separazione tra i diversi tipi di mobilità consente di ridurre il potenziale di conflitto.	SAB
18.109	L'utilizzo delle ciclopiste deve essere vietato ai ciclomotori pesanti.	SSV, Greenpeace, VCS
18.110	Si deve valutare l'introduzione del segnale «Strada ciclabile» con tutti i diritti e doveri correlati (analogamente alla normativa vigente in molti Stati UE).	SSV
18.111	L'abolizione dell'obbligo di utilizzare le ciclopiste può generare conflitti fra utenze (soprattutto all'interno delle località la separazione del traffico veloce dal traffico lento favorisce la sicurezza stradale).	ACVS, KAPO OW, CCPSC
18.112	L'abolizione dell'obbligo di utilizzo sgrava le ciclopiste e rende più attrattivo l'uso dei ciclomotori veloci e pesanti.	SGV, 2rad, AllianzBewegung, Cycla, Obst+Gemüse, ProVelo, PublicHealth, SML, SSPH+, SwissCycling
18.113	L'utilizzo delle ciclopiste deve essere vietato ai ciclomotori veloci con velocità dai 30 km/h in su.	Greenpeace, VCS
18.114	Si deve monitorare l'impatto dell'abolizione dell'obbligo di utilizzare le ciclopiste a livello di incidentalità e all'occorrenza modificare la normativa.	upi, CP
18.115	Si deve abolire a titolo generale l'obbligo di utilizzare le ciclopiste, vietare l'utilizzo da parte dei ciclomotori pesanti e consentire solo quello da parte dei ciclomotori veloci che non superano i 25 km/h.	Mobilità pedonale
18.116	Si deve introdurre il segnale «Ciclopista facoltativa» o «Ciclopista raccomandata» (analogamente ad es. ad Austria, Francia e Germania).	ProVelo, SwissCycling



18.117	Per prevedere una ciclopista ad uso obbligatorio (segnali 2.60, 2.63 e 2.63.1) si devono definire dei requisiti minimi.	SwissCycling
18.118	I ciclomotori pesanti e veloci devono essere esentati anche dall'obbligo di utilizzo delle corsie ciclabili (non sono delle ciclopiste).	SPC
18.119	L'utilizzo delle ciclopiste deve essere vietato ai ciclomotori veloci con velocità dai 30 km/h in su e ai ciclomotori pesanti con peso dai 250 kg in su.	MpA
18.120	Si deve introdurre il segnale «Vale per tutti i ciclomotori».	Arbenz
<b>Sostanzialmente contrari</b> (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)		
LU, UR, OW, NW, FR, SO, BS, TG, JU, UDC, economiesuisse, USAM, ACS, UPSA, auto-svizzera, BFH-TI, DTC, elektromobil-E-mofa, stradasvizzera, L-drive, VFAS		
18.201	L'obbligo per i ciclomotori veloci e pesanti di utilizzare le ciclopiste fuori dalle località contribuisce a fluidificare il traffico e ad accrescere la sicurezza stradale (ad es. niente rischiose manovre di sorpasso).	LU, TG
18.202	L'obbligo di utilizzare le ciclopiste non è conosciuto da tutti, i ciclisti utilizzano il percorso più comodo per loro.	SO
18.203	L'obbligo di utilizzo delle ciclopiste deve essere considerato in maniera differenziata a seconda che si parli di ciclomotori veloci (situazioni di pericolo diverse) e di ciclomotori pesanti (infrastruttura non concepita per la loro larghezza).	SO
18.204	L'obbligo di utilizzo delle ciclopiste deve essere abolito per tutti i ciclomotori muniti di targa di controllo (concetto comprensibile per tutti).	BS
18.205	L'obbligo di utilizzare le ciclopiste deve essere mantenuto per i ciclomotori pesanti e veloci.	NW
18.206	Il Cantone respinge la proposta di ammettere veicoli di larghezza superiore a 1 m e introdurre la categoria dei «ciclomotori pesanti» (impatto negativo a livello di sicurezza della circolazione su ciclopiste e strade).	UR
18.207	La separazione degli utenti stradali lenti e veloci deve poter essere disciplinata a seconda della situazione (ad es. all'interno delle località) e in modo flessibile.	LU
18.208	Le ciclopiste servono a garantire la sicurezza della mobilità lenta e la separazione dal traffico motorizzato (evitare conflitti), fermo restando che sulle ciclopiste biciclette e ciclomotori veloci abbiano riguardo per gli altri utenti della strada.	OW
18.209	L'abolizione dell'obbligo generale di utilizzare le ciclopiste può creare incomprensioni.	FR
18.210	L'utilizzo delle ciclopiste deve essere obbligatorio per tutte le biciclette e i ciclomotori (in particolare le cargo bike) e la strada deve essere sostanzialmente riservata alle automobili e ai motoveicoli (sicurezza degli utenti stradali, fluidità del traffico).	UDC, economiesuisse, USAM, ACS, UPSA, auto-svizzera, DTC, elektromobil-E-mofa, stradasvizzera, L-drive, VFAS
18.211	I diritti di utilizzo dell'infrastruttura non devono riferirsi alle sottocategorie della mobilità lenta (la distinzione tra i diversi mezzi di trasporto non è comprensibile ai profani).	economiesuisse
<b>Osservazioni</b> (senza approvazione o rifiuto sostanziali)		
18.301	L'obbligo di utilizzare le ciclopiste deve essere abolito per i ciclomotori veloci e mantenuto per i ciclomotori pesanti (sicurezza stradale).	AG
18.302	L'abolizione dell'obbligo di utilizzare le ciclopiste per i ciclomotori veloci e pesanti è accolto con favore, l'utilizzo delle aree di circolazione o della relativa segnaletica deve tuttavia essere disciplinato in maniera differenziata (ponderare la sicurezza di tutti gli utenti della strada in funzione della situazione).	ZG
18.303	L'obbligo di utilizzare le ciclopiste deve essere abolito per tutti i ciclomotori e le sedie a rotelle elettriche (proteggere le persone disabili nelle aree condivise dal traffico pedonale e ciclistico).	Architettura senza ostacoli, Procap, SBV

---

18.304	L'utilizzo delle ciclopiste deve essere vietato ai ciclomotori pesanti e permesso ai soli ciclomotori veloci che non possono superare i 25 km/h.	SBV
18.305	L'obbligo di utilizzare le ciclopiste deve essere abolito per tutte le biciclette (ad es. da corsa) e i ciclomotori (evitare conflitti con altri utenti della strada, non indirizzare i conducenti di bici più veloci verso aree di circolazione miste).	SVI

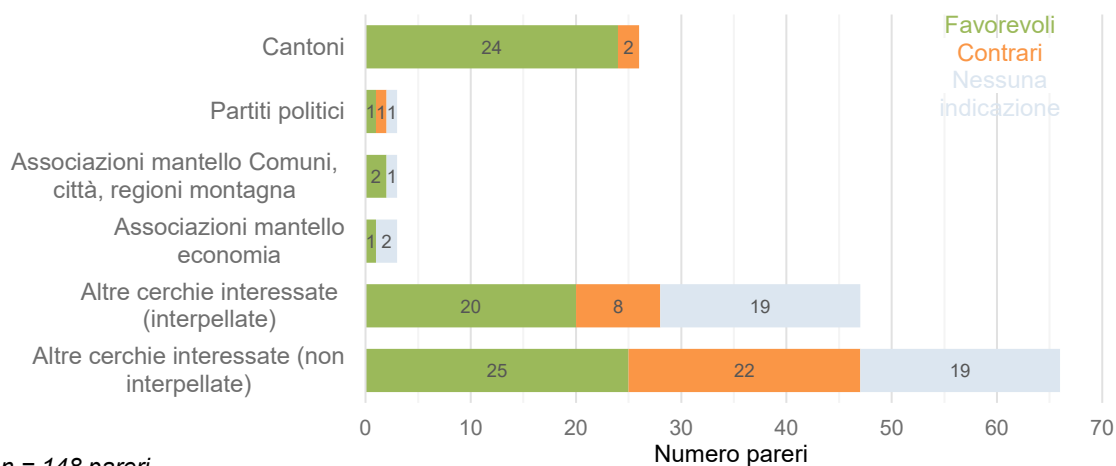
---

### 3.3.4 Nuovo termine «ciclomotori pluritraccia senza pedali» (domanda 19)

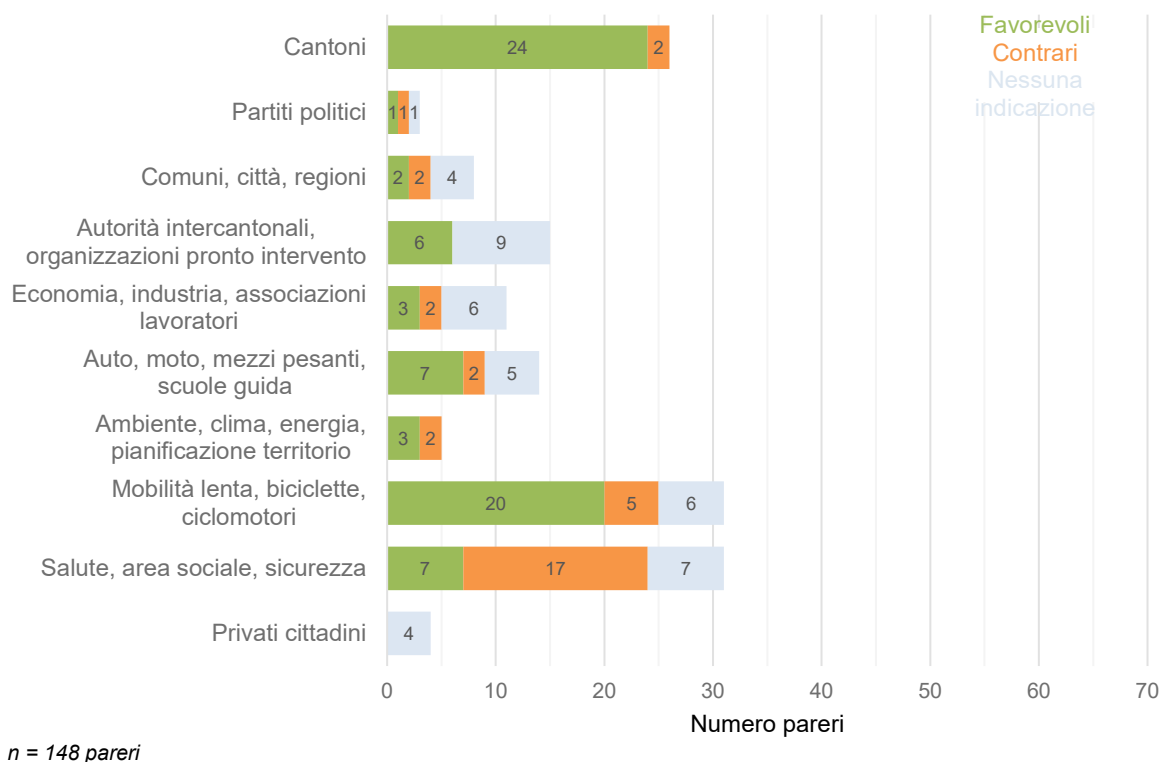
Siete d'accordo che nella disposizione relativa al diritto delle persone disabili di circolare sulle aree pedonali, i termini «sedie a rotelle motorizzate» e «monopattini autobilanciati» siano sostituiti con «ciclomotori pluritraccia senza pedali» (art. 43a cpv. 1 P-ONC)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

### Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PSS, SAB, SSV, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACVS, AllianzBewegung, asa, auto-svizzera, BennoBikes, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Flyer, stradasvizzera, Greenpeace, Hägeli, Infinity, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Primebike, ProVelo, PublicHealth, RehaHilfen, Riese+Müller, RoadCross, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SVLT, SCPCS, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS

19.101	In un'ottica di promozione dell'attività fisica e della salute non si deve dare priorità ai monopattini autobilanciati.	AllianzBewegung, PublicHealth, SSPH+
19.102	Le persone con ridotte capacità deambulatorie devono poter circolare nelle aree pedonali.	2rad, Cycla, ProVelo
19.103	I veicoli a propulsione elettrica possono anche non essere provvisti di pedali.	elektromobil-E-mofa
19.104	La categoria dei veicoli che fungono da mezzi ausiliari («sedie a rotelle motorizzate», «ausili alla guida motorizzati») deve essere mantenuta altrimenti vengono esclusi alcuni mezzi ausiliari necessari alle persone con ridotte capacità deambulatorie (ad es. dispositivi di trazione accoppiati, handbike con motore di assistenza alla spinta).	Hägeli

### Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

SO, VD, VERDI, MpA, Aforum, BFH-TI, Embrach (Comune), eMobility, Mobilità pedonale, Helios, Hermap, Architettura senza ostacoli, HuberTech, iwaz, Kyburz, Levo, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Procap, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, SwissCleantech, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

19.201	La categoria dei veicoli che fungono da mezzi ausiliari («sedie a rotelle motorizzate», «ausili alla guida motorizzati») deve essere mantenuta altrimenti vengono esclusi alcuni mezzi ausiliari necessari alle persone con ridotte capacità deambulatorie (ad es. dispositivi di trazione accoppiati, handbike con motore di assistenza alla spinta).	VERDI, Aforum, Embrach (Comune), Mobilità pedonale, Hermap, Architettura senza ostacoli, HuberTech, iwaz, Kyburz, Medtech, moveme, ORS, Procap, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, ZSS, ZürcherUnterland
19.202	Il termine «ciclomotori pluritraccia senza pedali» è di difficile comprensione (mantenere i termini attualmente in uso).	SO
19.203	I termini «monotraccia» e «pluritraccia» sono di difficile comprensione (concretizzare).	VD
19.204	La distinzione tra mezzi ausiliari per disabili e monopattini autobilanciati deve essere mantenuta per ragioni di sicurezza stradale (niente monopattini autobilanciati in aree pedonali).	MpA

### Osservazioni (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

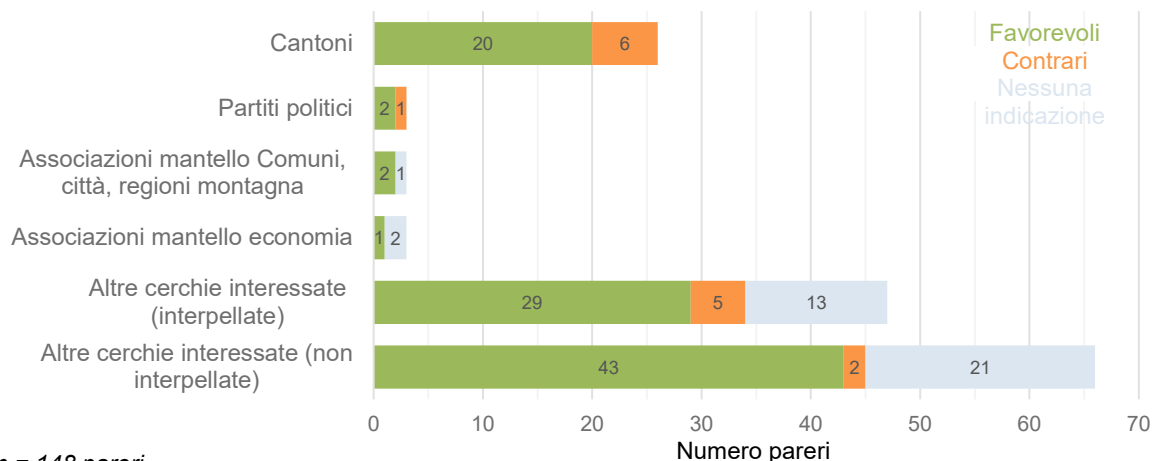
19.301	Devono essere ammessi anche i veicoli per disabili con pedali.	Mobil2
19.302	Le disposizioni legislative o la classificazione delle handbike elettriche non è chiara, rispettivamente deve essere chiarita (ad es. utilizzo cicliste, equipaggiamento tecnico come luci, casco, sistemi di frenatura).	SPS

### 3.3.5 Numero di persone trasportabili da ciclomotristi e ciclisti (domanda 20)

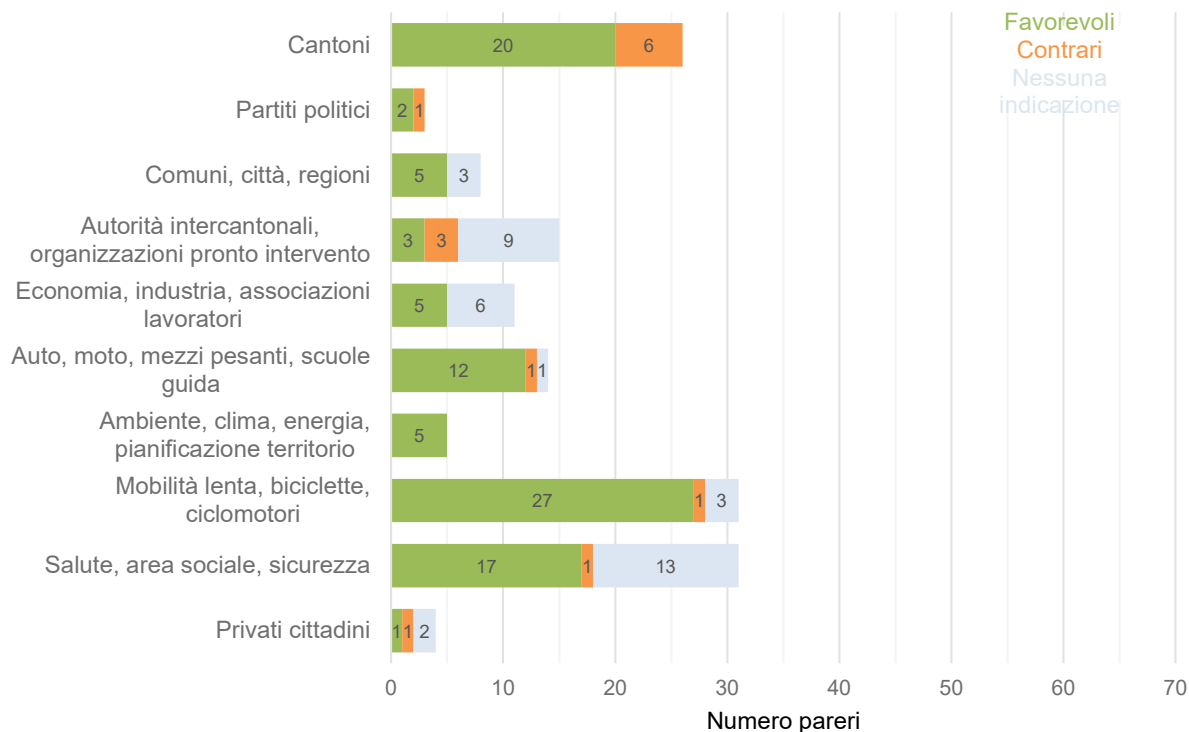
Siete d'accordo di consentire a ciclomotoristi e ciclisti di trasportare tante persone quanti sono i posti a sedere e di disciplinare il numero di coppie di pedali richieste non più nelle norme sulla circolazione stradale, ma solo in quelle relative a costruzione ed equipaggiamento (OETV; art. 63 cpv. 3 lett. a P-ONC)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, SSV, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, MpA, UPSA, AllianzBewegung, asa, AUFORUM, auto-svizzera, BennoBikes, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, Embrach (Comune), eMobility, Flyer, Friburgo (Città), stradasvizzera, Gähler, Greenpeace, Hägeli, HCP, Helios, Hermap, HuberTech, Infinity, IRAP, CCPSC, Kyburz, Mobil2, Motosuisse, moveme, Obst+Gemüse, ORS, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Rehabil, RehaSys, Rie-se+Müller, FSCMA, Schär, SvizzeraMobile, Specialized, SSPH+, Stöckli, Sunel, SuterIndustries, Suva, SVI, SVLT, ASA, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC, ZSS, ZürcherUnterland

20.101	La normativa deve essere applicata anche ai «ciclomotori veloci» e a tutti i rimorchi.	BE
20.102	Si deve optare per una combinazione di limiti di peso e numero di posti liberamente determinabile (la semplice fissazione di limiti di peso non è funzionale allo scopo), ma si deve ancora chiarire chi ha la competenza di determinare il numero di posti e il termine «sedile protetto».	BE
20.103	Per i ciclomotori pesanti il numero di posti consentito deve essere riportato nella licenza di circolazione, per i ciclomotori leggeri il numero di passeggeri consentito deve essere disciplinato nell'OETV.	AG
20.104	I ciclomotori leggeri possono essere messi in circolazione senza approvazione del tipo né immatricolazione, il che fa sì che si trovino in vendita anche prodotti non conformi ai requisiti tecnici.	AR
20.105	I veicoli elettrici devono sottostare all'obbligo di immatricolazione e di approvazione del tipo per motivi di sicurezza stradale.	SSV, CCPSC
20.106	La modifica agevola il trasporto di un maggior numero di persone e permette di sfruttare al meglio le possibilità dei veicoli.	2rad, AllianzBewegung, Cycla, Greenpeace, ProVelo, PublicHealth, SSPH+, VCS
20.107	Per ogni bambino trasportato deve essere disponibile un sedile protetto dotato di idoneo sistema di ritenuta (distinguere nel testo di legge tra sedili «protetti» e sedili «adatti alla loro altezza»).	upi, DTC
20.108	La stabilità del veicolo è essenziale ai fini della sicurezza stradale e deve essere presa nella dovuta considerazione (ad es. sistemi di sicurezza).	Suva
20.109	Il termine «fanciulli» deve essere definito con chiarezza facendo riferimento al limite d'età o alla statura (certezza del diritto, attuazione dell'idea di fondo, armonizzazione con il diritto UE).	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
20.110	Analogamente ai bambini, anche i disabili adulti devono poter essere trasportati su elementi rimorchiabili (se in grado di azionare o raggiungere i pedali da seduti).	MpA

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, LU, UR, NW, GR, NE, UDC, ACVS, Arbenz, Mobilità pedonale, KAPO OW, CDSCS, L-drive, RoadCross

20.201	Il controllo è reso più difficile (più semplice controllare la limitazione del numero di posti in relazione alla categoria del veicolo).	UR, GR
20.202	Sui ciclomotori lenti, non soggetti a immatricolazione (veicoli elettrici di tendenza) i sedili sono costruiti per trasportare più persone senza problemi. La proposta crea incertezze nelle autorità (attuazione) e negli utenti.	LU, NW
20.203	Il numero di passeggeri (massimo 4 persone) e le coppie di pedali necessarie devono essere disciplinati in maniera esaustiva nell'articolo 215 capoverso 2 P-OETV (in particolare per quanto concerne la categoria dei ciclomotori leggeri).	LU, NW
20.204	I veicoli elettrici devono sottostare all'obbligo di immatricolazione e di approvazione del tipo (sui ciclomotori leggeri è ora possibile trasportare due o più persone).	ZH, ACVS, KAPO OW, CDSCS

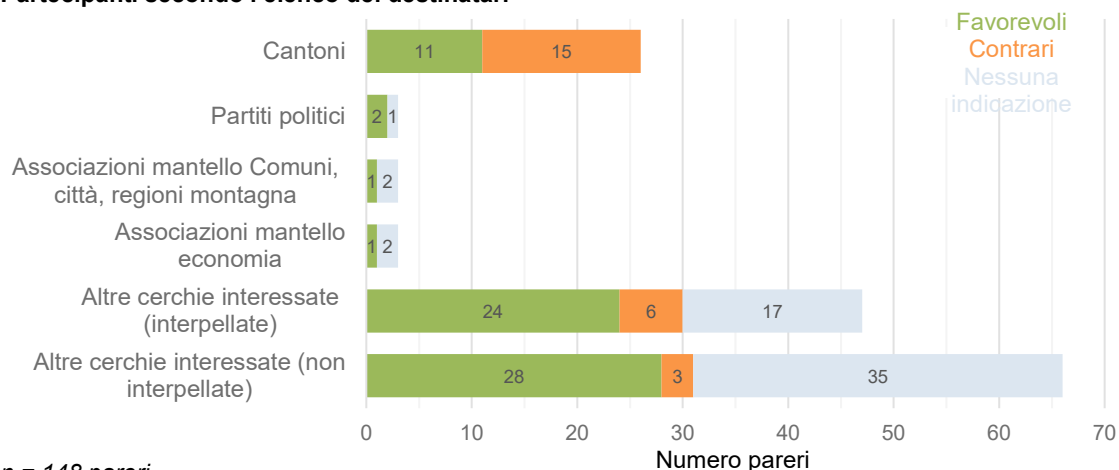
20.205	Il Cantone si oppone all'innalzamento del numero di posti per ragioni di sicurezza stradale.	ZH
20.206	Il numero di posti deve essere fissato nel documento di immatricolazione.	NE
20.207	La formulazione delle categorie nell'articolo 63 ONC deve essere adeguata.	NW
20.208	Spesso il carico utile e il carico della sella non coincidono con il peso effettivo (caricato).	RoadCross
20.209	Le biciclette e i ciclomotori devono essere immatricolati solo se i posti sono uno dietro l'altro.	Arbenz

### 3.3.6 Numero ammesso di posti protetti per bambini (domanda 21)

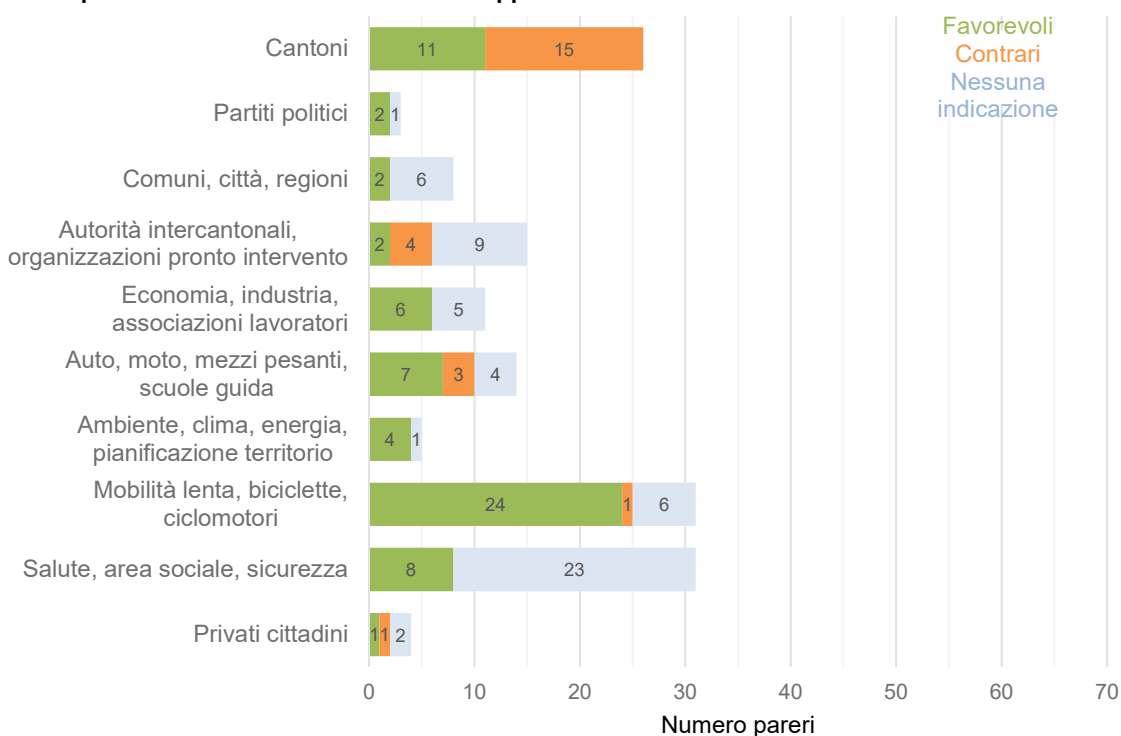
Siete d'accordo con la proposta di applicare il limite massimo di due posti protetti per bambini solo ai rimorchi di biciclette e ciclomotori, ma non ai veicoli trainanti (art. 63 cpv. 3 lett. d P-ONC)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza





## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

### Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

SZ, GL, SO, BS, BL, SH, AI, TG, VD, VS, GE, VERDI, PSS, SAB, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, MpA, AllianzBewegung, asa, auto-svizzera, BennoBikes, BFH-TI, upi, CHA-COMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Flyer, Friburgo (Città), stradasvizzera, Mobilità pedonale, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, CDSCS, Kyburz, Mobil2, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, RoadCross, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, Suva, SVI, SVLT, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

21.101	Combinando sedile per bambini e rimorchio si deve poter continuare a trasportare tre bambini.	PSS, 2rad, MpA, AllianzBewegung, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Greenpeace, Infinity, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend
21.102	Il termine «posti protetti» deve essere precisato in modo tale che sia autorizzato avere posti per bambini su tutti i ciclomotori leggeri, veloci e pesanti immatricolati nell'UE (art. 63 ONC, art. 175 e 215 OETV).	PSS
21.103	I termini «fanciulli» e «sedili protetti» devono essere precisati e il numero di posti consentiti deve essere fissato in base al numero di «sedili individuali» provvisti di garanzia di sicurezza del fabbricante disponibili.	VD
21.104	Si deve chiarire e determinare la competenza in materia di fissazione dei posti, evitando disparità di trattamento tra ciclomotori leggeri (fabbricanti) e ciclomotori pesanti (autorità d'immatricolazione).	VD
21.105	Lo sviluppo di questi veicoli deve essere accompagnato da misure di sensibilizzazione, corsi di formazione e monitoraggio dell'incidentalità.	VD
21.106	Il numero di posti consentito deve essere disciplinato in maniera uniforme a livello svizzero e deve poter essere riportato nelle licenze di circolazione (cosa al momento non possibile).	VD
21.107	La modifica agevola il ricorso alla bicicletta quale mezzo di trasporto.	SO
21.108	Il controllo è reso più difficile e l'onere legato alla pesatura del veicolo è sproporzionatamente elevato (più semplice controllare la limitazione del numero di posti in relazione alla categoria di veicolo).	CDSCS
21.109	Per ogni bambino trasportato deve essere disponibile un sedile protetto dotato di idoneo sistema di ritenuta (distinguere nel testo di legge tra sedili «protetti» e sedili «adatti alla loro altezza»).	upi, DTC
21.110	La stabilità del veicolo è essenziale ai fini della sicurezza stradale e deve essere presa nella dovuta considerazione (ad es. sistemi di sicurezza).	Suva
21.111	Con i ciclomotori veloci e pesanti devono poter essere trasportati fino a tre bambini sistemati su sedili protetti.	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
21.112	Sui rimorchi devono poter essere trasportati su sedili protetti più di due bambini.	Velokonferenz
21.113	Per ragioni di sicurezza si deve consentire il trasporto di fanciulli solo su biciclette e ciclomotori lenti e fino a un massimo di 2-3 bambini, a condizione che questi siano trasportati o solo sul veicolo o solo sul rimorchio.	2roues-Bike4-Artisans
21.114	Sui rimorchi devono poter essere trasportati anche degli adulti (il peso massimo deve essere mantenuto).	Gähler

### Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, OW, NW, ZG, FR, AR, SG, GR, AG, TI, NE, JU, ACS, ACVS, UPSA, Arbenz, KAPO OW, CCPSC, L-drive, Obst+Gemüse, SCPCS

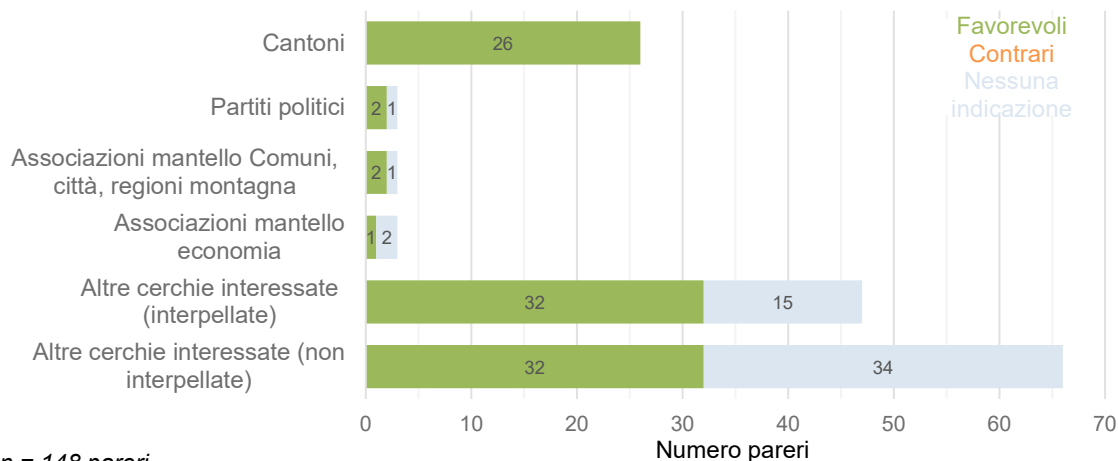
21.201	No all'innalzamento del numero di posti per ragioni di sicurezza stradale.	ZH, OW, ZG, FR, AR, SG, TI, NE, ACS, UPSA, Arbenz, SCPCS
21.202	Il controllo è reso più difficile e l'onere legato alla pesatura del veicolo è sproporzionatamente elevato (più semplice controllare la limitazione del numero di posti in relazione alla categoria di veicolo).	UR, GR, ACVS, CCPSC
21.203	Il numero di passeggeri (massimo 4 persone) e le coppie di pedali necessarie devono essere disciplinati in maniera esaustiva nell'articolo 215 capoverso 2 P-OETV (in particolare per quanto concerne la categoria dei ciclomotori leggeri).	LU, NW
21.204	Si deve fissare il numero di posti.	JU
21.205	Il numero di sedili protetti per bambini sui rimorchi non deve essere disciplinato nelle norme concernenti la circolazione (ONC), bensì solamente nelle prescrizioni concernenti la costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli (OETV) (analogamente a ciclomotori leggeri e bici cargo).	AG
21.206	Deve essere precisato se le disposizioni si applicano solo alle biciclette e ai ciclomotori leggeri non soggetti a immatricolazione.	LU
21.207	Il numero di posti deve essere stabilito sulla base di una combinazione di limiti di peso e numero di posti liberamente determinabile (anche per i «ciclomotori veloci» e i rimorchi), fermo restando che si definisca il termine «sedile protetto» e si determini la competenza in materia di fissazione del numero di posti.	BE
21.208	Il numero di posti deve essere fissato in base al numero di posti presenti (come finora) e non al peso totale.	CCPCS
21.209	Il numero massimo di sedili protetti per bambini deve essere limitato sia sulle biciclette e i ciclomotori sia sui rimorchi.	Obst+Gemüse
<b>Osservazioni</b> (senza approvazione o rifiuto sostanziali)		
21.301	Le città hanno opinioni divergenti (maggiore flessibilità vs. esecuzione) riguardo alla possibilità di consentire un rimorchio con 2 sedili per fanciulli oltre ai posti adibiti al trasporto di persone sulla bicicletta/ciclomotore.	SSV

### 3.3.7 Trasporto di persone sui monopattini elettrici (domanda 22)

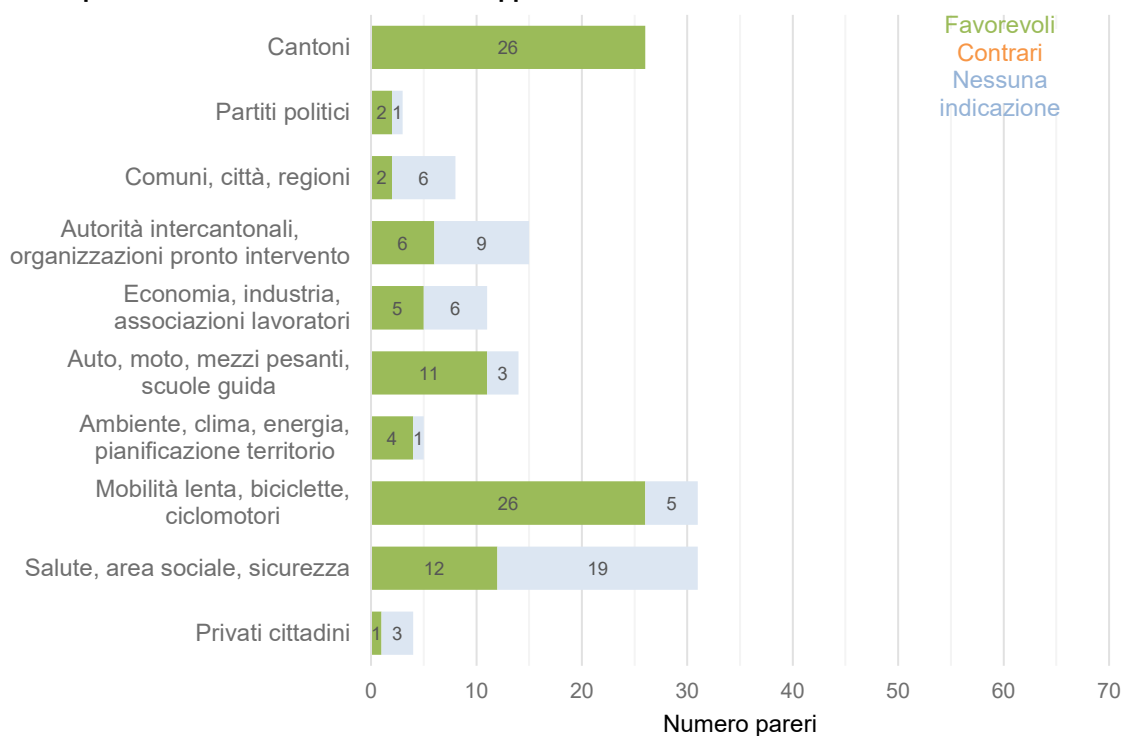
Siete d'accordo con la proposta di vietare il trasporto di persone sui ciclomotori privi di sedile e quindi guidati stando in piedi (in particolare i monopattini elettrici) (art. 63 cpv. 4 P-ONC, cfr. anche art. 175 cpv. 3 e 215 cpv. 3 P-OETV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica**

**Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, SSV, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, MpA, UPSA, AllianzBewegung, Arbenz, asa, auto-svizzera, Benno-Bikes, BFH-TI, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Flyer, stradasvizzera, Mobilità pedonale, Greenpeace, HCP, Architettura senza ostacoli, Infinity, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Levo, Mobil2, Motosuisse, Obst+Gemüse, Primebike, Procap, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, RoadCross, SBV, SML, Specialized, SSPH+, Sunel, SuterIndustries, Suva, SVLT, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

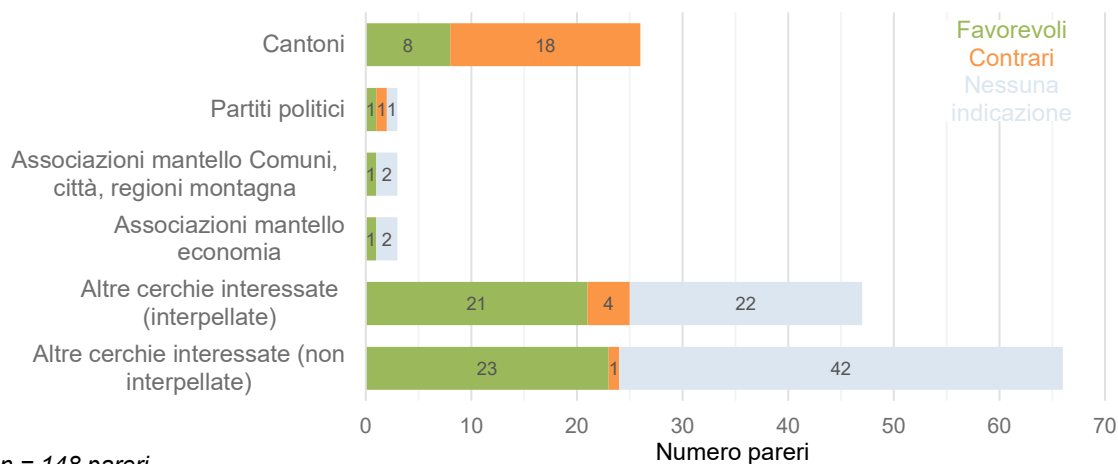
22.101	Sui ciclomotori senza sedili (da guidare in piedi) non si deve trasportare nessuno per ragioni di sicurezza stradale.	BE, SO, GR, SSV, 2rad, AllianzBewegung, Cycla, DTC, Greenpeace, Architettura senza ostacoli, ProVelo, PublicHealth, SBV, SSPH+, VCS
22.102	La formulazione dell'articolo 63 capoverso 4 P-ONC è calzante ed esauritiva.	LU, NW
22.103	La normativa si applica già oggi.	GE
22.104	Si deve valutare se vietare il trasporto di un persona, ma non perseguirlo (aggravio del lavoro di polizia).	SPC
22.105	Il passeggero deve avere una presa stabile con il veicolo (dispositivo di guida o di sostegno).	Arbenz

### 3.3.8 Termine transitorio per la riclassificazione dei riscio elettrici (domanda 23)

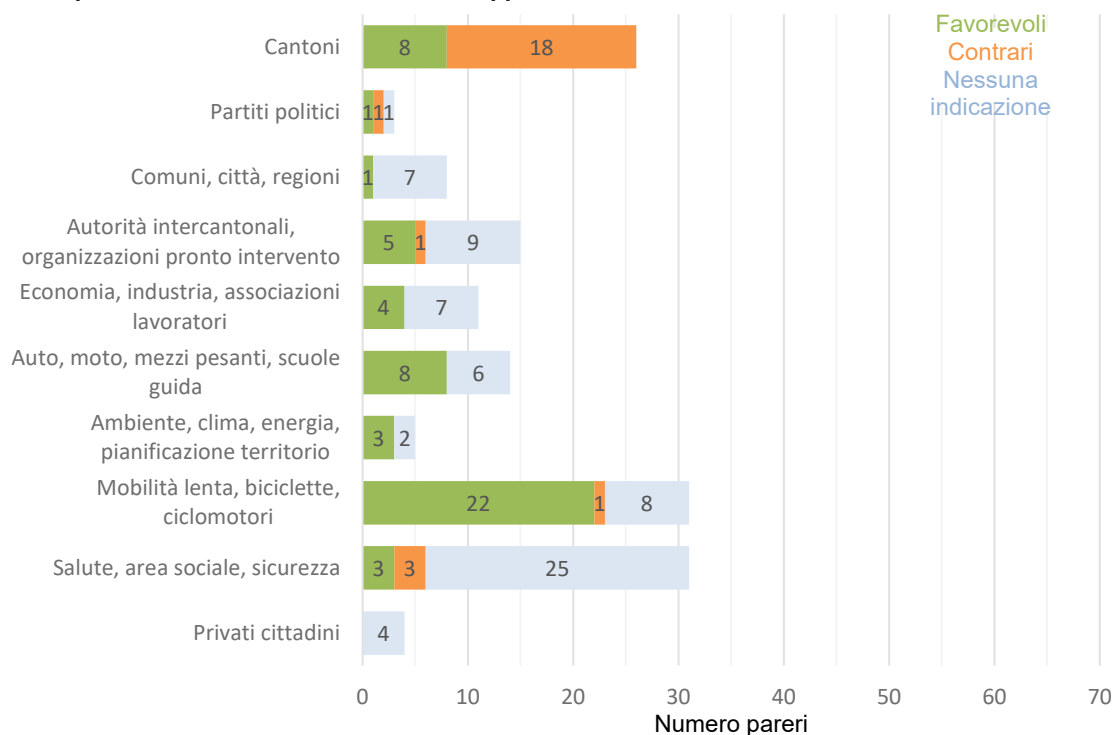
Siete d'accordo con l'obbligo per i detentori di riscio elettrici di larghezza fino a 1 m che dopo l'entrata in vigore della presente revisione non fanno riclassificare il proprio veicolo come ciclomotore pesante in base all'articolo 222f capoverso 1 P-OETV di osservare le norme per i ciclisti per altri sei anni (art. 98b P-ONC)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, SZ, SO, BS, BL, SG, TI, GE, PSS, SSV, USS, 2rad, ACS, ACVS, MpA, auto-svizzera, BennoBikes, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektro-mobil-E-mofa, Flyer, stradasvizzera, Greenpeace, HCP, Infinity, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, SML, Specialized, SuterIndustries, SVLT, SCPCS, SwissCleantech, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

23.101 Il termine transitorio deve essere abbreviato. TI, ACVS, CCPSC

23.102 Il termine transitorio di 6 anni non si spiega (normalmente l'intervallo è di 5 anni). SG, SCPCS

23.103 I rischi elettrici devono poter essere larghi fino a 1,2 m. 2rad, MpA, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dyna-Mot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Speciali-zed, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VD, VS, NE, JU, VERDI, asa, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, Procap, SBV

23.201 Il termine transitorio deve ridotto a 1 anno (GL: 2 anni). BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, AR, AG, TG

23.202 Non ci deve essere nessuna norma transitoria. SH, AI, GR, VD, VS, NE, JU, asa

23.203 La norma transitoria creerà confusione tra gli interessati. FR

23.204 La deroga per i rischi elettrici non si spiega (la disparità di trattamento può ridurre l'accettazione in sede di attuazione della proposta). VERDI

23.205 I rischi elettrici devono essere immediatamente esentati dall'obbligo di utilizzare i percorsi ciclo-pedonali misti (alla stessa stregua degli altri ciclomotori pesanti). Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, Procap, SBV

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

23.301 Il termine transitorio deve essere abbreviato (nessuna salvaguardia dei diritti acquisiti per divieti a tempo indeterminato con riserva di autorizzazione) Arbenz

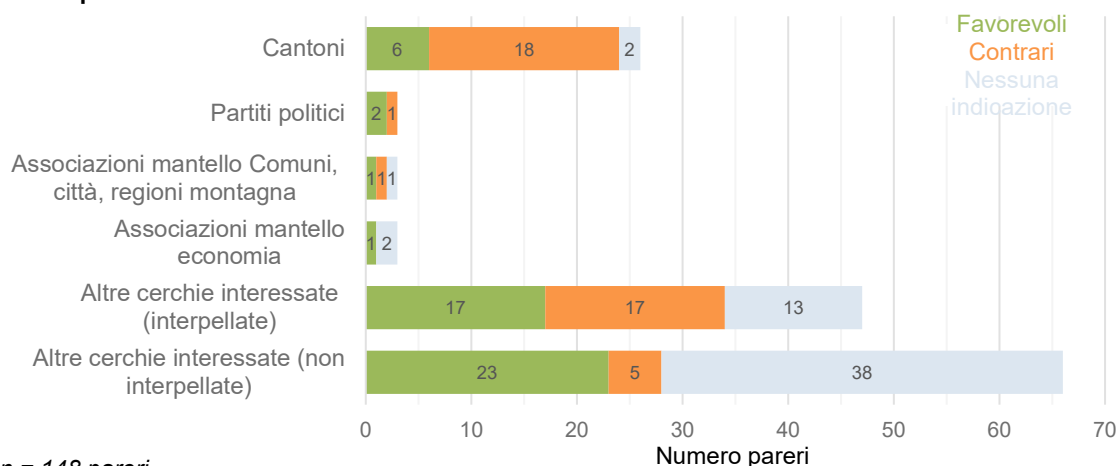
### 3.4 Ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC)

#### 3.4.1 Età minima per guidare ciclomotori leggeri (e-bike lente) (domanda 24)

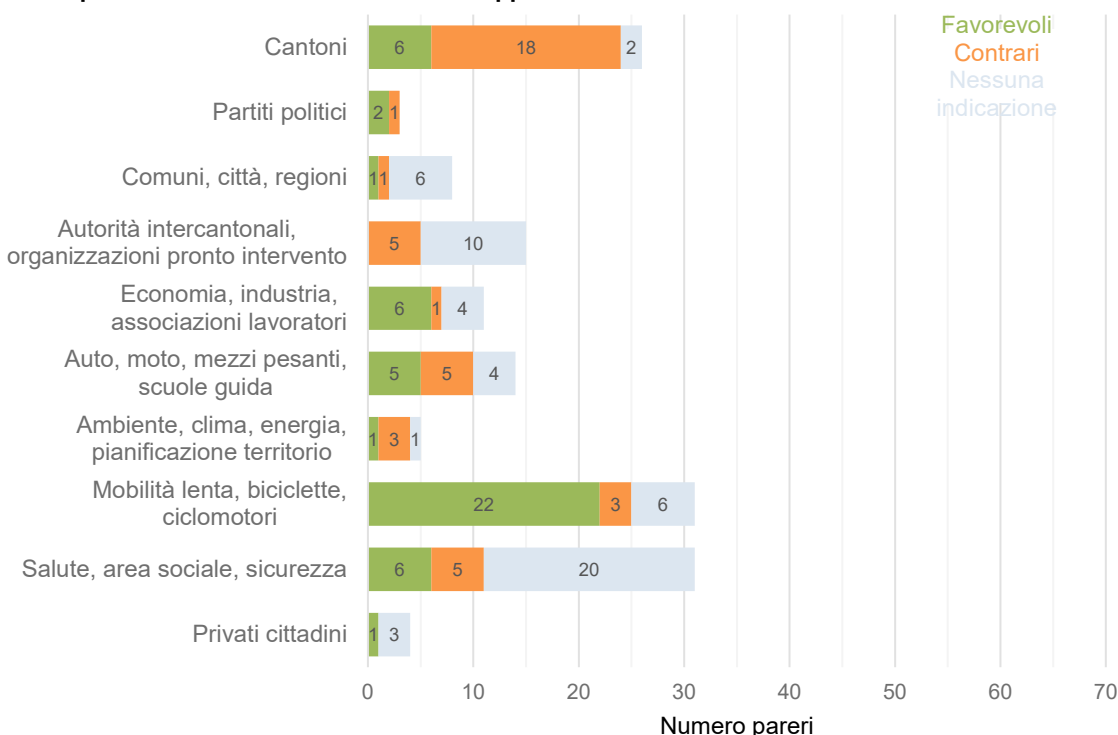
E-bike lente: siete d'accordo che l'età minima per guidare senza patente ciclomotori leggeri (art. 18 lett. b OETV) aventi una velocità massima con pedalata assistita di 25 km/h, un'eventuale velocità per costruzione non superiore a 6 km/h in caso di uso del solo motore e potenza massima di 0,50 kW sia ridotta a 12 anni se il conducente è seguito da una persona di almeno 18 anni (art. 6 cpv. 1 lett. f P-OAC)? Attualmente i giovani possono guidare e-bike lente senza patente e senza sorveglianza a partire dai 16 anni e con una patente speciale di categoria M a partire dai 14 anni.

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

SZ, GR, AG, TI, VS, JU, VERDI, PSS, SAB, USS, AllianzBewegung, Arbenz, BennoBikes, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Mobilità pedonale, HCP, Infinity, IRAP, Mobil2, ParksSwiss, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, RoadCross, SvizzeraMobile, Specialized, SSPH+, STV, Sunel, SuterIndustries, SVI, SVLT, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC, Sentieri

24.101	In caso di abbassamento dell'età minima, la nuova normativa deve essere oggetto di monitoraggio scientifico ed essere adeguata in caso di aumento sproporzionato del numero di incidenti.	VERDI
24.102	La modifica apporta valore aggiunto al turismo.	SAB, SvizzeraMobile, STV
24.103	Oltre alla presenza dell'accompagnatore si deve introdurre l'obbligo di indossare il casco.	RoadCross, TCS
24.104	La misura è accolta con esplicito favore in un'ottica di promozione dell'attività fisica e della salute.	AllianzBewegung, PublicHealth, SSPH+
24.105	I dodicenni devono poter guidare e-bike che possono raggiungere una velocità di 25 km/h con pedalata assistita anche senza sorveglianza e senza patente.	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
24.106	In caso di abbassamento dell'età minima, il limite d'età per circolare sul marciapiede deve essere abbassato a 10 anni (i dodicenni non devono circolare con i ciclomotori sul marciapiede).	Mobilità pedonale
24.107	Le e-bike lente devono essere equiparate il più possibile alle biciclette senza motore.	ProVelo
24.108	In caso di abbassamento dell'età minima si deve discutere della possibilità di sostenere l'esame per i ciclomotori leggeri (cat. M) a partire dai 12 anni.	SwissCycling
24.109	L'età minima del sorvegliante deve essere abbassata a 16 anni.	Velosuisse
24.110	I bambini con ridotte capacità deambulatorie devono avere la possibilità di ottenere un'autorizzazione speciale per potersi recare a scuola senza sorveglianza a partire dai 12 anni.	Mobil2
24.111	La condizione della sorveglianza deve essere precisata (accompagnamento del sorvegliante su bicicletta o ciclomotore).	Arbenz

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, TG, VD, NE, GE, UDC, SSV, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, MpA, UPSA, auto-svizzera, upi, elektromobil-E-mofa, stradasvizzera, Greenpeace, Architettura senza ostacoli, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Procap, SBV, Suva, SCPCS, VCS, Velokonferenz

24.201	L'età minima non deve essere abbassata per ragioni legate alla sicurezza stradale dei bambini (ad es. ridotte capacità cognitive, scarsa esperienza di guida della bicicletta) e all'attuazione come pure al controllo della sorveglianza (ad es. in presenza di più bambini, sul percorso casa-scuola).	ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, AR, AI, TG, NE, UDC, SSV, ACS, ACVS, MpA, UPSA, upi, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, Suva, SCPCS
24.202	In caso di abbassamento dell'età minima, l'esame per guidare i ciclomotori leggeri (cat. M) deve essere obbligatorio.	SO, SH, VD, elektromobil-E-mofa
24.203	I pre-adolescenti senza patente possono sviluppare cattive abitudini.	GE
24.204	L'attuale normativa (14 anni con patente di cat. M, 16 anni senza patente) risulterebbe ancora più incomprensibile.	GE
24.205	In caso di abbassamento dell'età minima, la nuova normativa deve essere oggetto di monitoraggio scientifico ed essere adeguata in caso di aumento sproporzionato del numero di incidenti.	Greenpeace, VCS
24.206	A causa dell'elevato rischio di incidenti va introdotto l'obbligo del casco .	auto-svizzera, stradasvizzera, L-drive



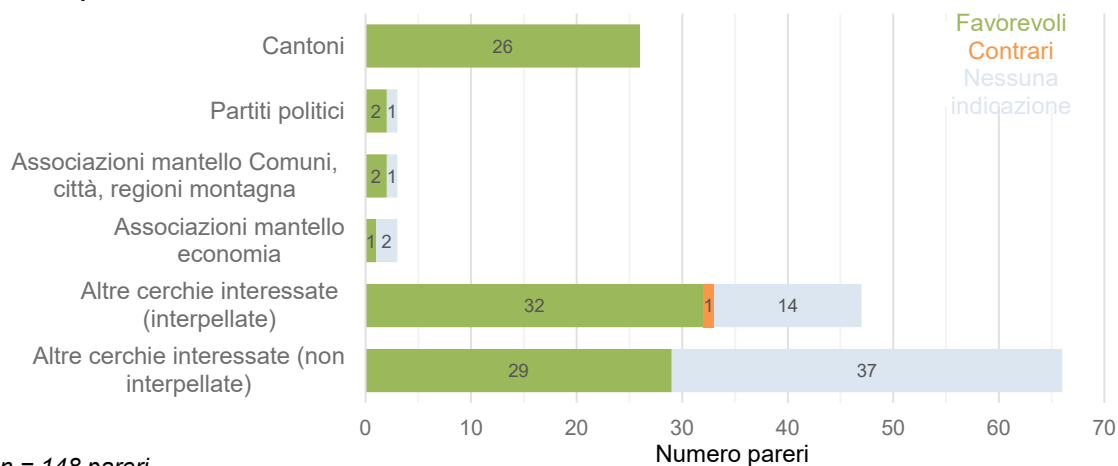
24.207	La guida di ciclomotori tra i 12 e il 18 deve essere vincolata al possesso di una patente (tener conto del differente grado di sviluppo e delle capacità).	Architettura senza ostacoli, Procap, SBV
24.208	In caso di abbassamento dell'età minima, il limite d'età per circolare sul marciapiede deve essere abbassato a 10 anni (i dodicenni non devono circolare con i ciclomotori sul marciapiede).	Architettura senza ostacoli, SBV
24.209	L'età del sorvegliante deve essere abbassata a 16 anni (alternativa: ammissione alla circolazione a partire dai 12 anni senza sorvegliante).	2rad
24.210	L'età minima per guidare e-bike lente deve essere fissata a 14 anni, con patente di categoria M e senza obbligo di sorveglianza (sicurezza stradale, dodicenni non penalmente perseguibili).	Velokonferenz
<b>Osservazioni</b> (senza approvazione o rifiuto sostanziali)		
24.301	L'età minima non deve essere abbassata per ragioni legate alla sicurezza stradale dei bambini (ad es. ridotte capacità cognitive, scarsa esperienza di guida della bicicletta) e all'attuazione come pure al controllo della sorveglianza (ad es. in presenza di più bambini, sul percorso casa-scuola).	SG
24.302	L'età minima per guidare e-bike lente senza obbligo di sorveglianza deve essere abbassato a 14 anni (sorveglianza permanente non attuabile, differenze di trattamento difficili da comunicare).	BL
24.303	L'onere amministrativo che deriva ai servizi della circolazione dal dover autorizzare esami per motorini anticipati verrebbe meno.	SG
24.304	Alle sedie a rotelle elettriche non devono essere applicate restrizioni di età.	SKS-Rehab

### 3.4.2 Mantenere il limite d'età per la guida di altri ciclomotori leggeri (domanda 25)

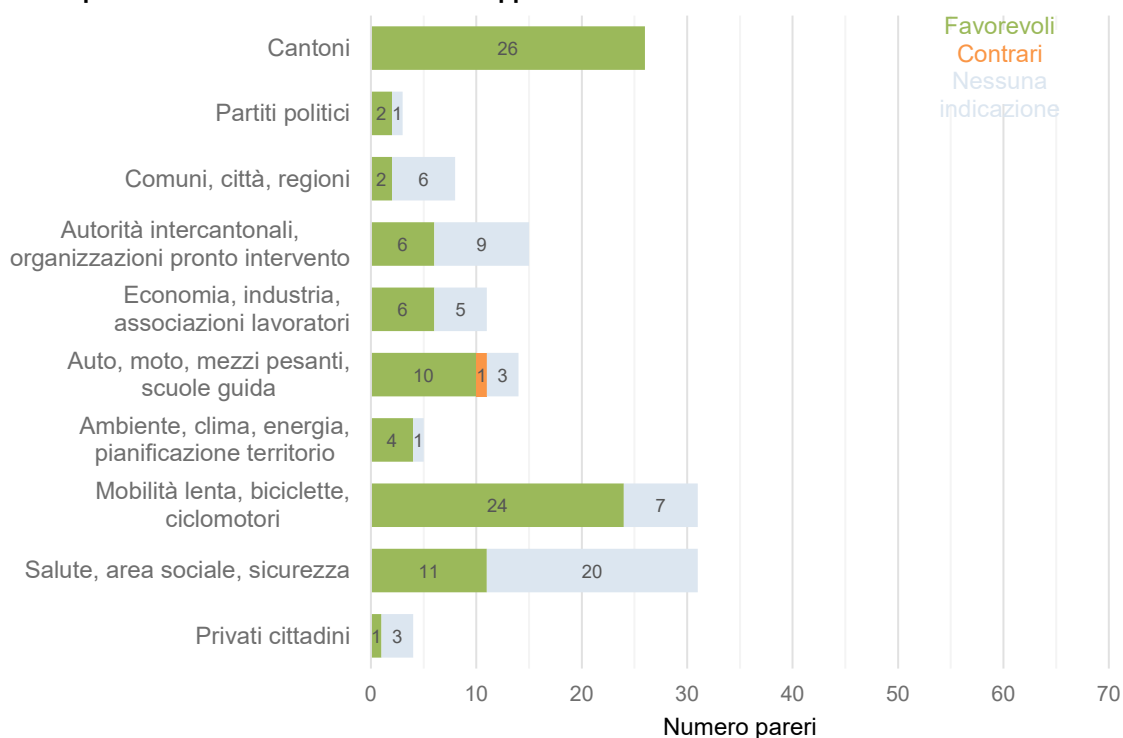
Siete d'accordo di non abbassare il limite di età per la guida di altri ciclomotori leggeri ai sensi dell'articolo 18 lettera b P-OETV (ad es. scooter elettrici come Vespa o monopattini elettrici; art. 6 cpv. 1 lett. g P-OAC)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, SSV, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, MpA, UPSA, AllianzBewegung, Arbenz, asa, auto-svizzera, Benno-Bikes, BFH-TI, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Flyer, stradasvizzera, Mobilità pedonale, Greenpeace, HCP, Architettura senza ostacoli, Infinity, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Mobil2, Motosuisse, Primebike, Procap, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, RoadCross, SBV, Specialized, SSPH+, Sunel, SuterIndustries, Suva, SVI, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

25.101	L'abbassamento del limite d'età ha effetti negativi a livello di sicurezza stradale (ad es. capacità cognitive, scarsa esperienza di guida della bicicletta).	BE, MpA, Greenpeace, RoadCross, VCS
25.102	Non si deve agevolare o favorire la guida di veicoli puramente elettrici da parte dei bambini.	2rad, AllianzBewegung, Cycla, ProVelo, PublicHealth, SSPH+
25.103	Per i ragazzi sotto i 16 anni deve essere necessaria una patente di categoria M per tutti i ciclomotori leggeri (evitare normative inutili e complicate).	Mobilità pedonale, SBV

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

SVLT

25.201	Si deve evitare di avere requisiti differenti, l'argomento «turismo» vale anche per altri ciclomotori leggeri.	SVLT
--------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

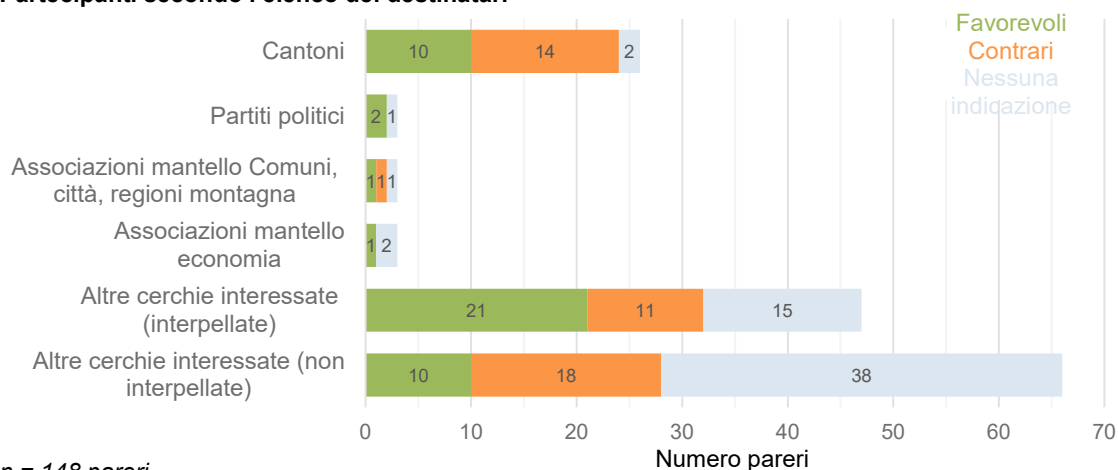
25.301	Per le sedie a rotelle elettriche non ci devono essere restrizioni di età.	SKS-Rehab
--------	----------------------------------------------------------------------------	-----------

### 3.4.3 Età minima per i sorveglianti (domanda 26)

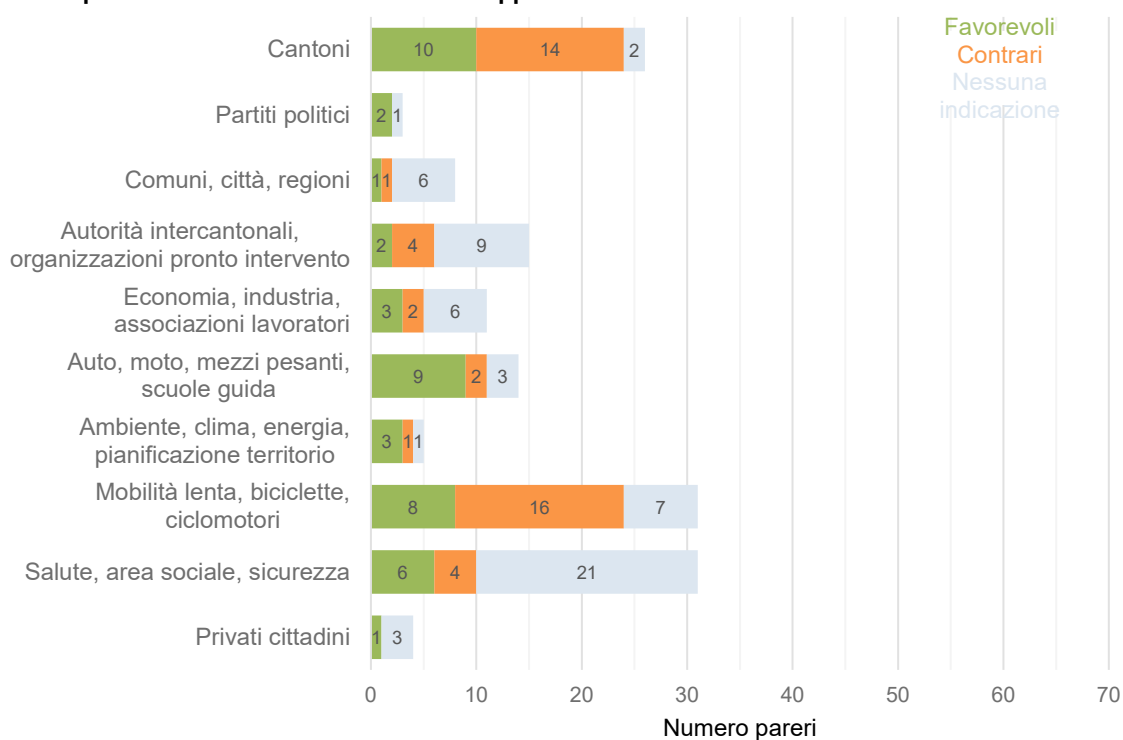
Siete d'accordo che il sorvegliante di cui alla domanda 24 debba avere almeno 18 anni (art. 6 cpv. 1 lett. f P-OAC)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

SZ, OW, BL, AR, SG, GR, AG, TI, VS, JU, VERDI, PSS, SAB, USS, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, Arbenz, asa, auto-svizzera, CHACOMO, CP, DTC, elektromobil-E-mofa, stradasvizzera, Mobilità pedonale, Greenpeace, HCP, Architettura senza ostacoli, IRAP, L-drive, Mobil2, Motosuisse, Procap, RoadCross, SBV, Sunel, SVI, SVLT, SCPCS, SwissCycling, TCS, VCS, VFAS, SPC, Sentieri

26.101	L'età minima per la guida di e-bike lente non deve essere abbassata a 12 anni.	OW, AR, SG, SCPCS
26.102	Opportuno per motivi di sicurezza.	Greenpeace, SwissCycling, VCS
26.103	Abbassando l'età del sorvegliante, i bambini potrebbero recarsi a scuola in e-bike in compagnia di bambini o ragazzi più grandi (problematico dal punto di vista della sicurezza).	Greenpeace, VCS
26.104	Quando circolano su strada i bambini non devono essere sorvegliati da altri bambini.	Arbenz

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, GL, FR, SO, BS, SH, AI, TG, VD, NE, GE, SSV, 2rad, ACVS, MpA, UPSA, AllianzBewegung, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, Suva, SwissCleantech, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend

26.201	L'età minima per la guida di e-bike lente non deve essere abbassata a 12 anni.	ZH, BE, LU, UR, GL, FR, SO, BS, AI, TG, NE, GE, ACVS, UPSA, CCPSC, CDSCS, Suva
26.202	In caso di abbassamento dell'età minima, l'esame per guidare i ciclomotori leggeri (cat. M) deve essere obbligatorio.	SH, VD
26.203	L'età minima del sorvegliante deve essere abbassata a 16 anni.	2rad, AllianzBewegung, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SwissCleantech, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend
26.204	Se si abbassa l'età minima del sorvegliante, bambini e ragazzi non ne accetterebbero l'autorità (non abbassare il limite d'età a 12 anni).	MpA
26.205	Se si abbassa il limite d'età a 12 anni il sorvegliante deve avere almeno 23 anni, se si abbassa a 14 non è necessaria alcuna sorveglianza.	Velokonferenz

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

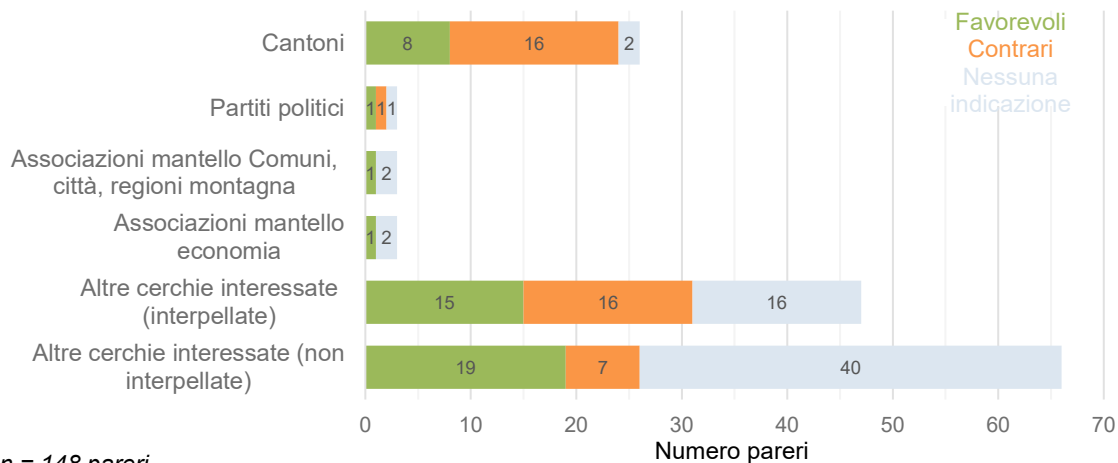
26.301	L'età minima per la guida di e-bike lente non deve essere abbassata a 12 anni.	NW, ZG, upi
--------	--------------------------------------------------------------------------------	-------------

### 3.4.4 Nessun obbligo di indossare il casco per i conducenti di e-bike lente di età compresa tra i 12 e 16 anni (domanda 27)

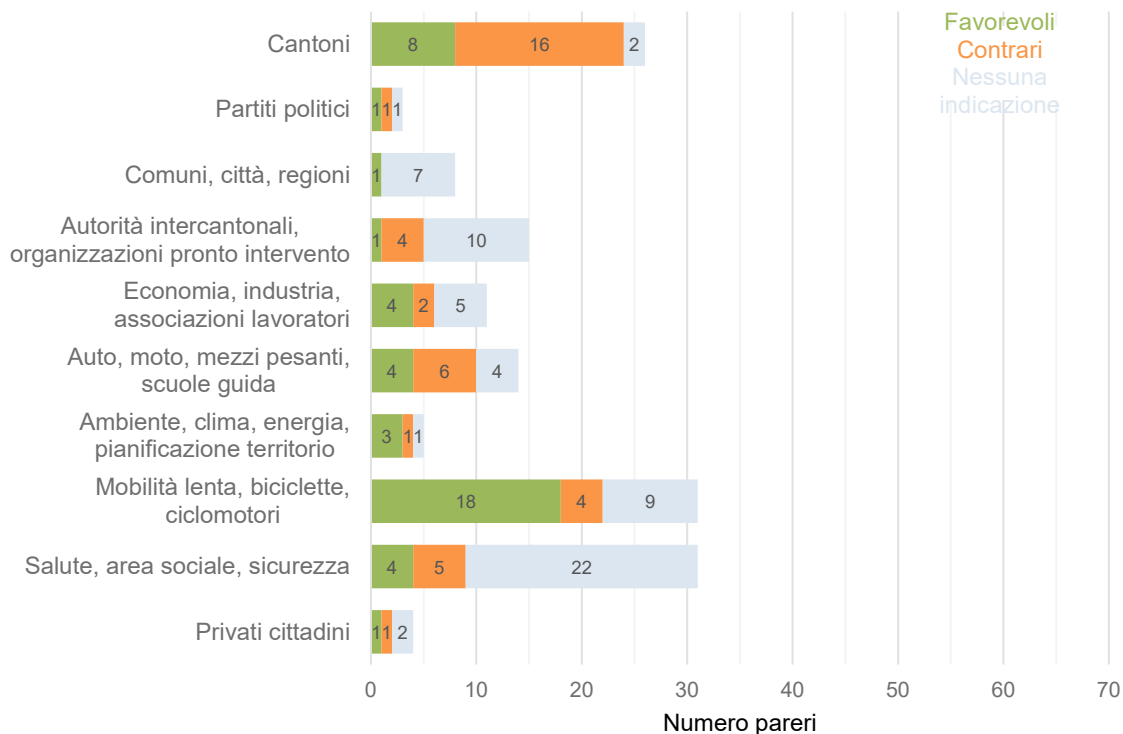
Siete d'accordo che in futuro il casco non sia obbligatorio per i conducenti di e-bike lente (fino a un massimo di 25 km/h) di età compresa tra i 12 e i 16 anni?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

LU, SZ, ZG, BL, AR, AI, TI, GE, PSS, SAB, USS, 2rad, AllianzBewegung, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Gähler, Greenpeace, Infinity, IRAP, CDSCS, Motosuisse, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, SvizzeraMobile, Specialized, SuterIndustries, SVI, SVLT, SwissCleantech, SwissCycling, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

27.101	L'obbligo generale di indossare il casco deve essere introdotto per tutti i ciclomotori leggeri (prevenzione, sicurezza stradale, evita incidenti più gravi).	LU, TI
27.102	La decisione di indossare il casco sta alla responsabilità personale dell'adulto accompagnatore (casco raccomandato di principio).	BL, Greenpeace, ProVelo, VCS
27.103	L'obbligo di portare il casco deve essere disciplinato indipendentemente dall'età (per tutti o per nessuno).	AR, DTC
27.104	La regola non è conosciuta dal grande pubblico.	GE
27.105	L'età minima per la guida di e-bike lente non deve essere abbassata a 12 anni e a partire dai 14 anni non deve essere prescritto l'obbligo di indossare il casco.	AI
27.106	L'obbligo di indossare il casco renderebbe meno attrattivo l'utilizzo delle e-bike e impedirebbe il bike-sharing.	AllianzBewegung, PublicHealth
27.107	Non si deve creare una categoria a sé stante.	SwissCycling
27.108	L'obbligo di indossare il casco in questo gruppo di età sarebbe difficile da controllare e da applicare.	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, UR, OW, NW, GL, FR, SO, BS, SH, SG, GR, AG, TG, VD, NE, VERDI, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, UPSA, Arbenz, auto-svizzera, BFH-TI, upi, CP, eMobility, stradasvizzera, Mobilità pedonale, HCP, KAPO OW, CCPSC, L-drive, Levo, Mobil2, Portmann, RoadCross, Suva, SCPSC, TCS

27.201	Se l'età per la guida e-bike lente è abbassata a 12 anni, si deve introdurre l'obbligo di indossare il casco (sicurezza stradale).	ZH, NW, FR, GR, AG, VD, NE, ACS, ACVS, CCPSC, TCS
27.202	L'età minima per la guida di e-bike lente non deve essere abbassata a 12 anni.	BE, UR, BS, TG
27.203	L'obbligo generale di indossare il casco deve essere introdotto per tutti i ciclomotori leggeri (prevenzione, sicurezza stradale, evita incidenti più gravi).	SH, SG, UPSA, auto-svizzera, upi, stradasvizzera, Mobilità pedonale, L-drive, RoadCross, Suva, SCPSC
27.204	Non si deve rinunciare all'obbligo di indossare il casco per ragioni di sicurezza stradale (elevato rischio di incidenti).	OW, GL, SO, Arbenz, CP
27.205	Devono abituarsi a indossare il casco soprattutto i giovani, in modo che più tardi diventi per loro un automatismo.	UR
27.206	La percentuale di chi indossa il casco dipende da una questione di cultura della circolazione e non dalle prescrizioni legislative.	SO
27.207	La decisione di indossare il casco sta alla responsabilità personale dell'adulto accompagnatore (casco raccomandato di principio).	VERDI
27.208	L'obbligo di indossare il casco deve valere per tutti i ciclisti.	RoadCross

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

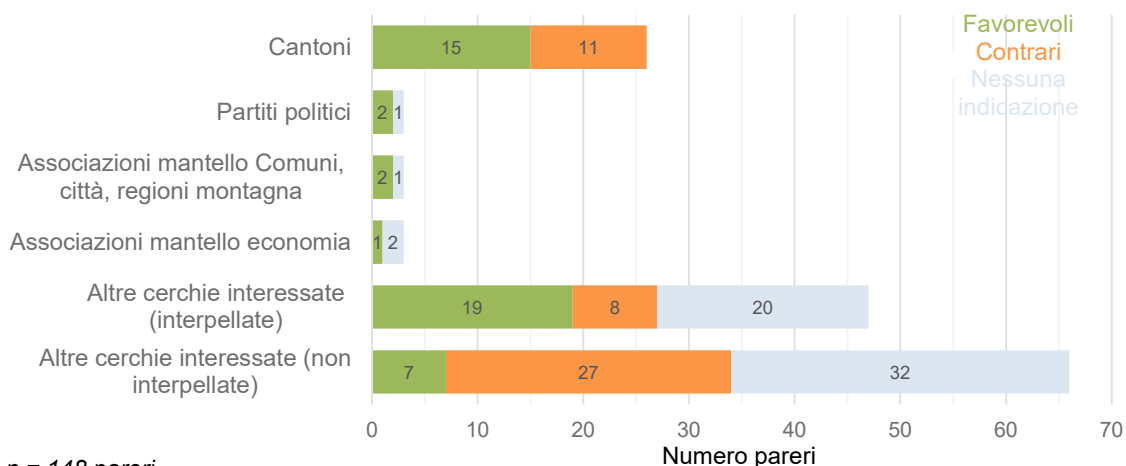
27.301	Le città hanno opinioni differenti (per alcune non si deve prescrivere l'obbligo del casco a partire dai 14 anni invece che dai 12, per altre l'obbligo del casco è una misura di sicurezza opportuna).	SSV
--------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

### 3.4.5 Nessun obbligo di patente per le persone con ridotte capacità deambulatorie per guidare «sedie a rotelle motorizzate» (domanda 28)

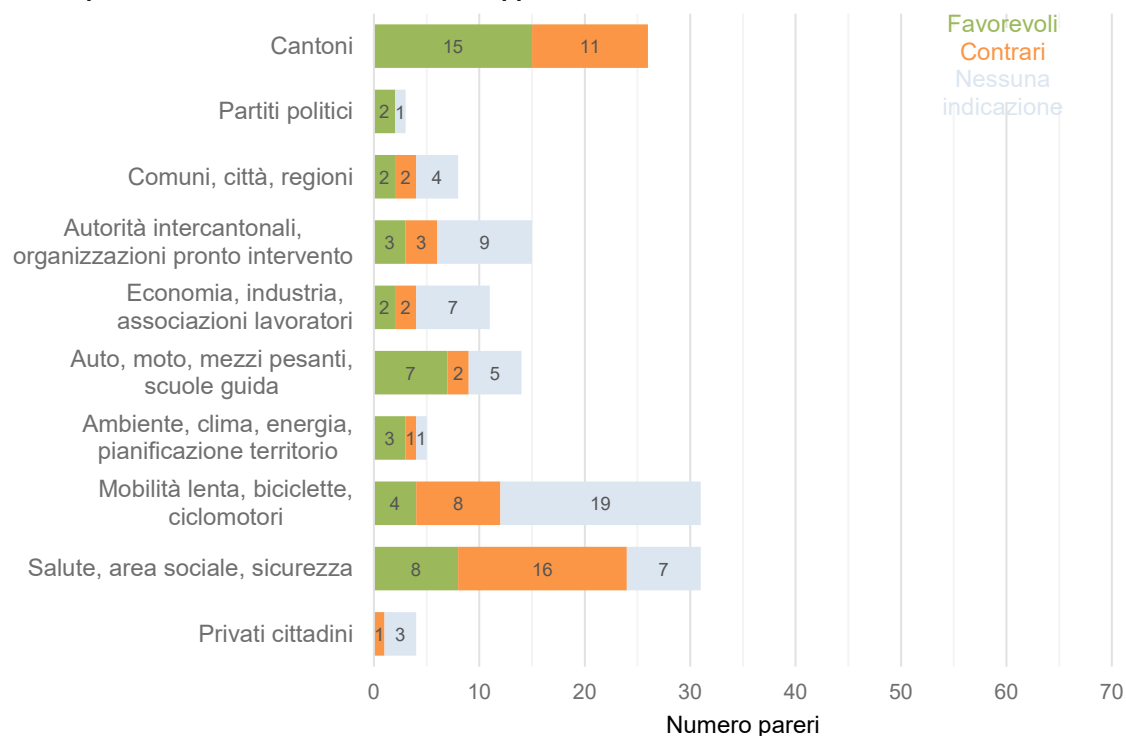
Siete d'accordo che in futuro solo le persone con ridotte capacità deambulatorie possano guidare senza patente i veicoli di nuova immatricolazione corrispondenti alle precedenti «sedie a rotelle motorizzate» con peso totale superiore a 250 kg, mentre tutti gli altri dovranno avere almeno una patente della categoria speciale M (art. 5 cpv. 2 lett. g P-OAC)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza





**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, SZ, OW, GL, FR, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, VERDI, PSS, SAB, SSV, USS, MpA, UPSA, asa, auto-svizzera, upi, CP, DTC, stradasvizzera, Mobilità pedonale, Greenpeace, HCP, CDSCS, L-drive, Levo, Medtech, Mobil2, RehaHilfen, RoadCross, SunriseMedical, SVLT, SCPCS, TCS, VCS, Velokonferenz, Vermeiren, VFAS

28.101	Si deve precisare il termine «persone con ridotte capacità deambulatorie» o il grado di limitazione della mobilità.	FR, MpA
28.102	La limitazione alle persone con ridotte capacità deambulatorie è troppo riduttiva e la soppressione della categorie delle «sedie a rotelle motorizzate» crea problemi di ordine pratico (ad es. criteri e determinazione della «disabilità motoria», persone anziane con ridotta mobilità senza disabilità motoria, turisti stranieri che necessitano di mezzi ausiliari, esame per la categoria M in caso di ritiro della patente per questioni di età).	VERDI, Mobilità pedonale
28.103	È difficile verificare se una persona abbia o meno una disabilità motoria in sede di controllo stradale (l'iscrizione nella licenza di circolazione o l'obbligo di portare con sé un certificato medico agevolano l'esecuzione).	SSV, CDSCS
28.104	In un'ottica di sicurezza della circolazione non si devono privilegiare i disabili o creare disparità di trattamento (patente di categoria M necessaria per tutti).	CDSCS
28.105	L'accesso a questa sottocategoria di veicoli deve essere semplificato ai sensi della legge sui disabili (LDis).	upi
28.106	L'abolizione dell'obbligo di avere la patente deve applicarsi solo ai veicoli con velocità fino a 20 km/h.	SunriseMedical

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE, LU, UR, NW, ZG, SO, BS, AG, VD, GE, JU, 2roues-Bike4-Artisans, ACVS, Arbenz, AUFORUM, BFH-TI, elektromobil-E-mofa, Embrach (Comune), eMobility, Hägeli, Helios, Hermap, Architettura senza ostacoli, HuberTech, iwaz, KAPO OW, CCPSC, Kyburz, moveme, Obst+Gemüse, ORS, Procap, Rehabil, RehaHuus, RehaSys, FSCMA, SBV, Schär, SKS-Rehab, SML, Stöckli, Sunel, ASA, SwissCleantech, ZSS, ZürcherUnterland

28.201	In un'ottica di sicurezza della circolazione non si devono privilegiare i disabili o creare disparità di trattamento (patente di categoria M necessaria per tutti).	LU, UR, NW, ZG, SO, AG, VD, ACVS, Arbenz, KAPO OW, CCPSC
28.202	È difficile verificare se una persona abbia o meno una disabilità motoria in sede di controllo stradale (l'iscrizione nella licenza di circolazione o l'obbligo di portare con sé un certificato medico agevolano l'esecuzione).	LU, NW, BS, VD, ACVS, KAPO OW, CCPSC
28.203	In un'ottica di sicurezza della circolazione non si devono privilegiare i disabili o creare disparità di trattamento (patente di categoria M necessaria per tutti o normativa con esenzione dall'esame alla luce del ridotto potenziale di messa in pericolo).	BE
28.204	Le persone con ridotte capacità motorie devono poter guidare una sedia a rotelle sul marciapiede e in aree pedonali a passo d'uomo (controllo a mezzo di certificato medico).	AG
28.205	La normativa crea un'inspiegabile disparità di trattamento, per i disabili non è necessario avere ciclomotori pesanti.	GE
28.206	In casi specifici le autorità competenti devono poter rilasciare la patente sulla base di un certificato medico.	VD
28.207	La limitazione alle persone con ridotte capacità deambulatorie è troppo riduttiva e la soppressione della categorie delle «sedie a rotelle motorizzate» crea problemi di ordine pratico (ad es. criteri e determinazione della «disabilità motoria», persone anziane con ridotta mobilità senza disabilità motoria, turisti stranieri che necessitano di mezzi ausiliari, esame per la categoria M in caso di ritiro della patente per questioni di età).	AUFORUM, Hägeli, Hermap, Architettura senza ostacoli, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Procap, Reha-bil, RehaHuus, RehaSys, FSCMA, SBV, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, SwissClean-tech, ZSS
28.208	Per sfruttare appieno il potenziale ecologico ed economico delle bici cargo la logistica urbana delle merci ha bisogno di soluzioni flessibili e ostacoli burocratici ridotti (ad es. guida senza patente per tutti i veicoli fino a 25 km/h, alternative a «sedie a rotelle motorizzate»).	Embrach (Comune), Obst+Gemüse, SML, SwissCleantech, ZürcherUnterland

---

28.209	A partire dai 14 anni deve essere richiesta la patente di categoria M, a partire dai 16 anni nessuna.	elektromobil-E-mofa
28.210	Alle sedie a rotelle elettriche non deve applicarsi alcuna limitazione di età.	SKS-Rehab

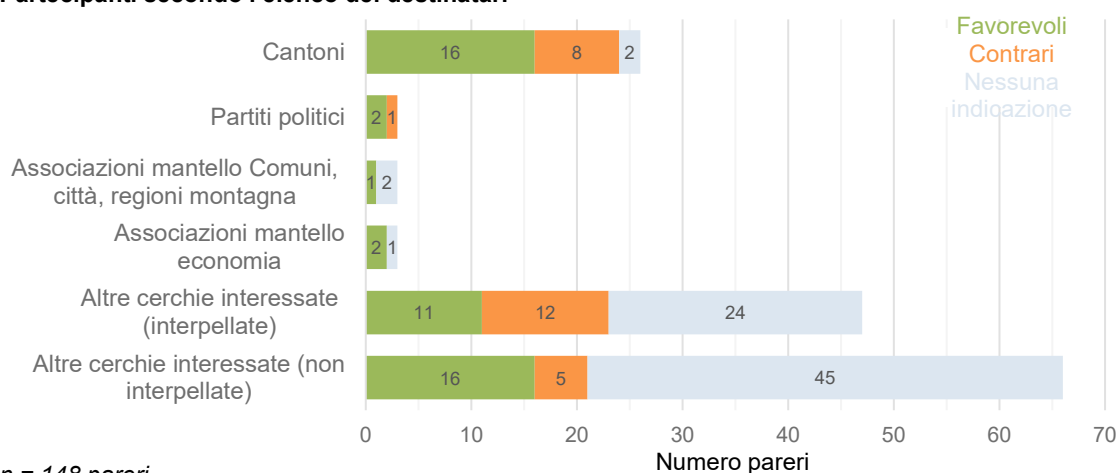
---

### 3.4.6 Abolizione dell'obbligo di possedere una patente svizzera per gli esperti della circolazione (domanda 29)

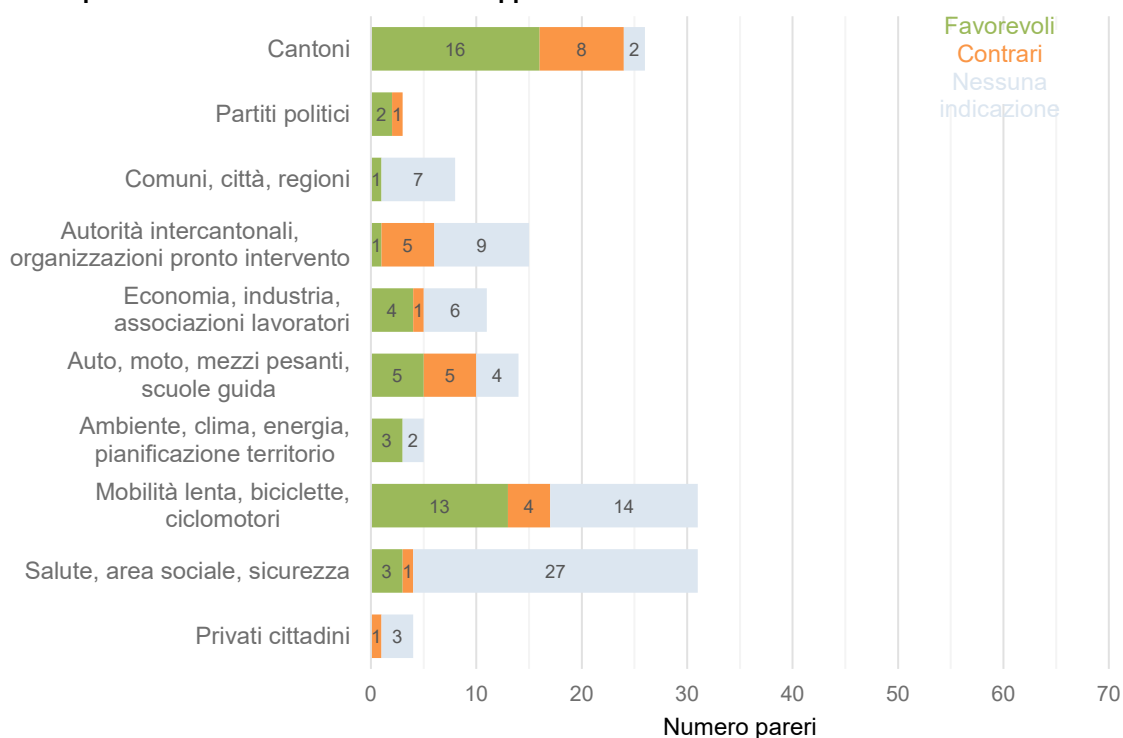
Siete d'accordo che gli esperti della circolazione addetti ai controlli dei veicoli e agli esami di guida non debbano più essere necessariamente in possesso di una licenza di condurre svizzera (art. 65 cpv. 2 lett. c P-OAC)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

SZ, OW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VS, GE, VERDI, Pss, SSV, USS, USAM, MpA, asa, BennoBikes, upi, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Greenpeace, Infinity, Mobil2, Motosuisse, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, SVLT, SwissCleantech, TCS, VCS, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

29.101	La modifica è opportuna nel caso di esperti della circolazione frontalieri.	AI
29.102	Gli esperti della circolazione addetti agli esami di guida in Svizzera possono far prova delle capacità tecniche richieste anche senza avere una patente specificatamente svizzera.	SH
29.103	La maggior parte delle città è d'accordo che per i controlli dei veicoli e gli esami di guida non sia necessaria una patente svizzera, una minoranza è contraria perché gli esperti devono aver dimestichezza con il diritto svizzero in materia di circolazione stradale; il termine di tre anni potrebbe tuttavia essere tuttavia abbreviato o abolito.	SSV
29.104	Nessuna potenziale riduzione di qualità, riduce la penuria di personale qualificato.	USAM
29.105	La conoscenza del diritto svizzero in materia di circolazione da parte degli esperti deve essere assicurata mediante un esame (ad es. test interno asa).	upi

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, UR, NW, TI, VD, NE, JU, UDC, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, UPSA, Arbenz, auto-svizzera, BFH-TI, elektromobil-E-mofa, stradasvizzera, Mobilità pedonale, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, SBV, Sunel, SCPCS

29.201	La conoscenza del diritto svizzero in materia di circolazione da parte degli esperti (ad es. modalità di guida specifiche del Paese, regole e comportamento nella circolazione stradale) deve essere assicurata dal possesso di una patente svizzera.	UR, NW, JU, UDC, UPSA, Arbenz, auto-svizzera, elektromobil-E-mofa, stradasvizzera, L-drive, SCPCS
29.202	La patente svizzera deve essere la condizione di base, ma il termine di tre anni potrebbe essere abbreviato o abolito (misura contro penuria di personale qualificato).	ZH, BE, ACVS, KAPO OW, CCPSC, CDSCS
29.203	Il controllo del requisito «senza aver compromesso durante questo periodo la sicurezza del traffico mediante infrazione alle norme della circolazione» è problematico (ad es. prescrizioni divergenti nei Paesi confinanti, impossibilità di consultare registri delle misure esteri, ritiro della patente all'estero, test medici, richiesta di informazioni non sempre possibili).	BE, UR, VD
29.204	L'ammissione di patenti estere può creare disparità di trattamento nei confronti di persone con patenti svizzere.	BE, VD
29.205	La decisione quanto all'idoneità di futuri collaboratori deve essere delegata (senza controllo dei requisiti) ai datori di lavori (servizi della circolazione, addetti ai controlli dei veicoli).	UR
29.206	La legge cantonale sul servizio pubblico non consente il domicilio all'estero.	NE
29.207	Il possesso della categoria B o C può essere ridotto al possesso della sola categoria B (nessuno possiede la categoria C senza la categoria B).	UR
29.208	Gli esperti devono essere resi attenti alle norme della circolazione che tendono ad essere spesso dimenticate nella formazione dei conducenti (ad es. dare precedenza alle persone ipovedenti quanto l'attraversamento della corsia è segnalata dal bastone bianco alzata).	SBV

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

29.301	Il controllo del requisito «senza aver compromesso durante questo periodo la sicurezza del traffico mediante infrazione alle norme della circolazione» è problematico (ad es. prescrizioni divergenti nei Paesi confinanti, impossibilità di consultare registri delle misure esteri, ritiro della patente all'estero, test medici, richiesta di informazioni non sempre possibili).	LU
--------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

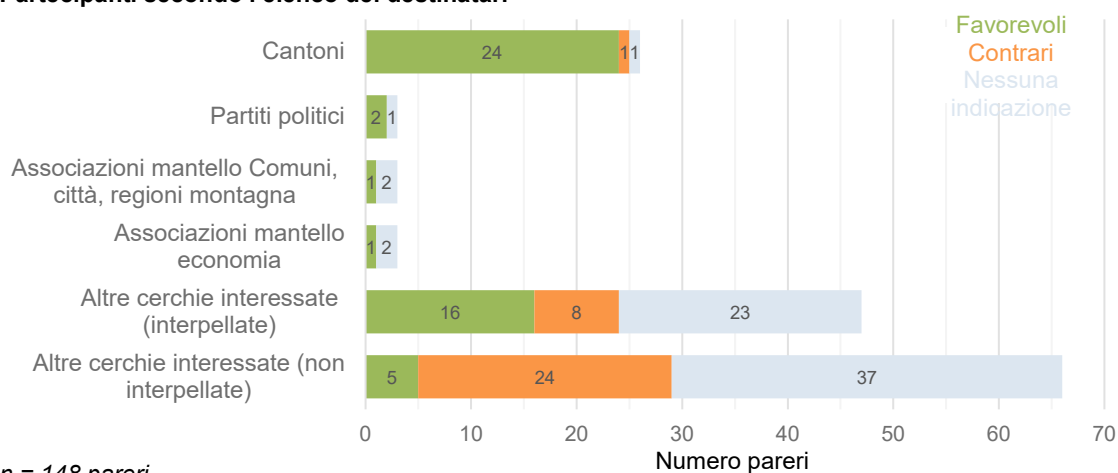
29.302	La decisione quanto all'idoneità di futuri collaboratori deve essere delegata (senza controllo dei requisiti) ai datori di lavori (servizi della circolazione, addetti ai controlli dei veicoli).	LU
29.303	L'ammissione di patenti estere può creare disparità di trattamento nei confronti di persone con patenti svizzere.	LU
29.304	Il possesso della categoria B o C può essere ridotto al possesso della sola categoria B (nessuno possiede la categoria C senza la categoria B).	LU
29.305	La conoscenza del diritto svizzero in materia di circolazione da parte degli esperti (ad es. modalità di guida specifiche del Paese, regole e comportamento nella circolazione stradale) deve essere assicurata dal possesso di una patente svizzera.	Architettura senza ostacoli, Procap
29.306	Gli esperti devono essere resi attenti alle norme della circolazione che tendono ad essere spesso dimenticate nella formazione dei conducenti (ad es. dare precedenza alle persone ipovedenti quanto l'attraversamento della corsia è segnalata dal bastone bianco alzata).	Architettura senza ostacoli, Procap

### 3.4.7 Modifica conseguente all'abolizione della categoria delle «sedie a rotelle motorizzate» (domanda 30)

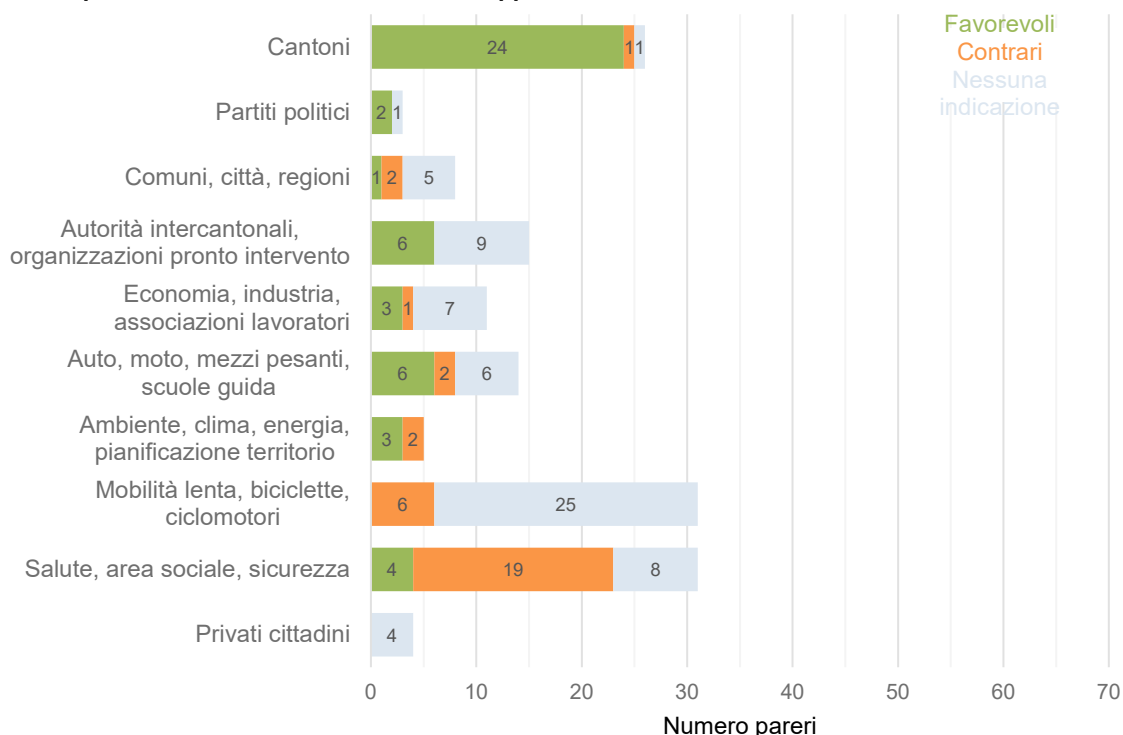
Siete d'accordo con la modifica dell'articolo 72 capoverso 1 lettera l P-OAC conseguente all'abolizione della sottocategoria di veicoli «sedie a rotelle motorizzate» (v. anche l'art. 38 cpv. 1 lett. d P-OAV e l'all. 1 n. 1.2 ultimo trattino P-OATV)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

### Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERDI, PSS, SSV, USS, ACVS, asa, auto-svizzera, BFH-TI, CP, DTC, stradasvizzera, Greenpeace, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Levo, RehaHilfen, RoadCross, SVLT, SCPCS, TCS, VCS, VFAS

- |        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |       |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 30.101 | La categoria delle «sedie a rotelle motorizzate» non deve essere abolita, altrimenti è necessario procedere a una serie di modifiche conseguenti (la limitazione alle persone con ridotte capacità deambulatorie è troppo riduttiva, si deve garantire l'armonizzazione a livello internazionale). | VERDI |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|

### Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

UR, MpA, Auforum, elektromobil-E-mofa, Embrach (Comune), eMobility, Mobilità pedonale, Hägeli, Helios, Hermap, Architettura senza ostacoli, HuberTech, iwaz, Kyburz, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Procap, Rehabil, RehaSys, SAHB, SBV, Schär, SKS-Rehab, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, SwissCleantech, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

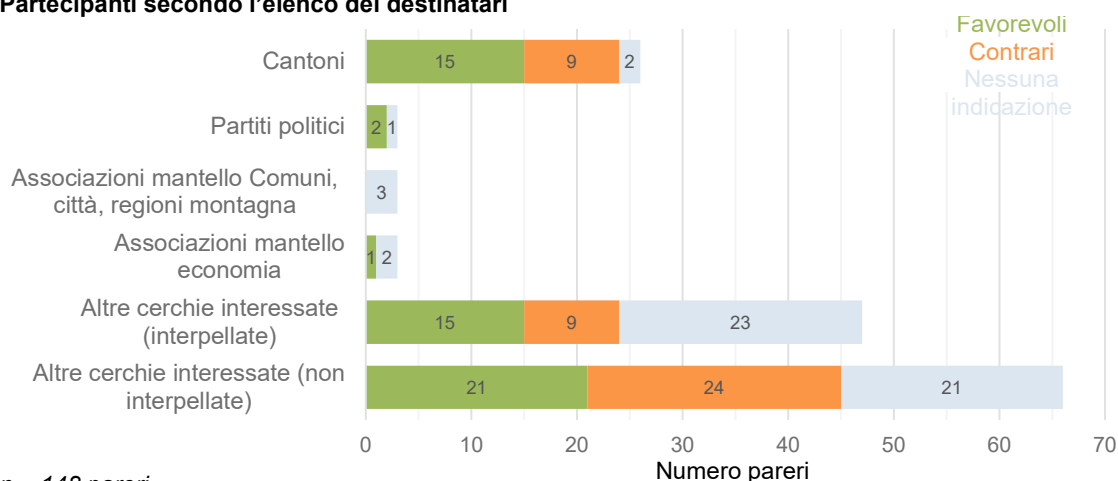
- |        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                       |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 30.201 | La categoria delle «sedie a rotelle motorizzate» non deve essere soppressa.                                                                                                                                                                                                                          | UR                                                                                                                                                    |
| 30.202 | Si deve mantenere la categoria «sedie a rotelle motorizzate» (la descrizione non comprende tutti i mezzi ausiliari pertinenti), allineando l'obbligo di targa dei mezzi ausiliari con velocità di oltre 10 km/h e dei ciclomotori leggeri fino a 25 km/h (la normativa esistente è discriminatoria). | Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, Procap, SBV                                                                                           |
| 30.203 | Abolendo la categoria di veicoli «sedie a rotelle motorizzate», i veicoli preferiti dagli anziani a fini di logistica urbana non soddisfano i criteri di classificazione né dei ciclomotori leggeri né dei ciclomotori pesanti.                                                                      | Auforum, Embrach (Comune), Hägeli, Hermap, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, ZSS, ZürcherUnterland |
| 30.204 | Si deve creare una categoria «ciclomotori per persone con ridotte capacità deambulatorie» a sé stante.                                                                                                                                                                                               | AefU, Medtech, SunriseMedical, Vermeiren                                                                                                              |

### 3.4.8 Disposizioni transitorie concernenti la vecchia categoria delle «sedie a rotelle motorizzate» (domanda 31)

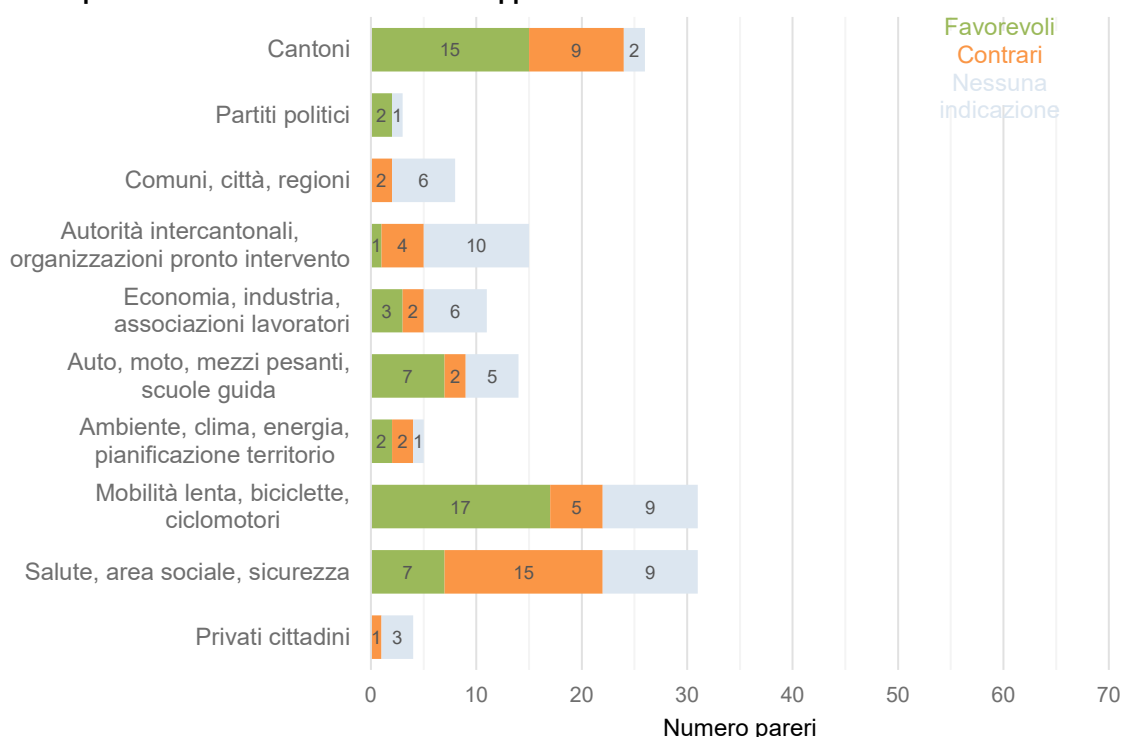
Siete d'accordo con la disposizione transitoria di cui all'articolo 151q P-OAC (per ragioni economiche la patente di guida continua a non essere richiesta per i ciclomotori pesanti corrispondenti alla vecchia categoria delle «sedie a rotelle motorizzate» immatricolati fino a sei anni dopo l'entrata in vigore della presente revisione)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza





## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

### Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, GE, JU, VERDI, PSS USS, 2rad, auto-svizzera, BennoBikes, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, stradasvizzera, Mobilità pedonale, Greenpeace, Architettura senza ostacoli, Infinity, L-drive, Levo, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, Procap, RehaHil-fen, Riese+Müller, RoadCross, SBV, SML, Specialized, SuterIndustries, SVLT, SCPCS, TCS, VCS, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS

31.101	Si deve mantenere la categoria «sedie a rotelle motorizzate».	VERDI, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli
31.102	Per sfruttare appieno il potenziale ecologico ed economico delle bici cargo la logistica urbana delle merci ha bisogno di soluzioni flessibili e ostacoli burocratici ridotti (ad es. guida senza patente per tutti i veicoli fino a 25 km/h, alternative a «sedie a rotelle motorizzate»).	SML

### Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, OW, NW, TG, VD, NE, ACVS, MpA, Arbenz, AUFORUM, BFH-TI, elektromobil-E-mofa, Embrach (Comune), eMobility, Hägeli, Helios, Hermap, HuberTech, iwaz, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, Kyburz, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, SwissCleantech, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

31.201	Il termine deve essere più corto (ad es. 1 anno).	LU, UR, OW, NW, TG
31.202	Nella licenza di circolazione non deve essere riportata nessuna iscrizione relativa all'autorizzazione di guida (i conducenti non sono necessariamente i detentori del veicolo, per nessun altro tipo di veicolo viene iscritta l'autorizzazione di guida, i funzionari allo sportello non sono in misura di decidere in merito all'iscrizione e alla cancellazione dell'autorizzazione).	ZH, ACVS, KAPO OW, CCPSC
31.203	Si deve chiarire se in caso di cambio di proprietà del veicolo vengono trasferiti anche i diritti acquisiti a tutela dell'investimento (l'attuale formulazione fa riferimento unicamente alla messa in circolazione) e se la disposizione transitoria sia effettivamente necessaria (ad es. normativa prevede l'esenzione da esami).	BE
31.204	Si deve valutare se non si debba modificare la licenza di circolazione per permettere le diverse iscrizioni (ad es. data della messa in circolazione, nota riguarda all'esenzione dall'obbligo di patente per le persone con ridotte capacità deambulatorie).	VD
31.205	La disposizione transitoria sarà difficile da controllare (data della prima messa in circolazione non annotata nella licenza di circolazione).	VD
31.206	L'attuale licenza di circolazione non contiene alcuna indicazione riguardo alle sedie a rotelle motorizzate (impossibile distinguerle dai ciclomotori).	NE
31.207	No alla categoria dei «ciclomotori pesanti».	UR
31.208	Il requisito del possesso di una patente di categoria M appare inopportuno rispetto al gruppo target (soprattutto ultraottantenni).	AUFORUM, Embrach (Comune), Hägeli, Hermap, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, ZSS, ZürcherUnterland
31.209	Per le persone che non hanno ridotte capacità deambulatorie il termine transitorio deve essere più corto.	MpA
31.210	A partire dai 14 anni deve essere richiesta la patente di categoria M, a partire dai 16 anni nessuna.	elektromobil-E-mofa
31.211	Non c'è salvaguardia dei diritti acquisiti per divieti a tempo indeterminato con riserva di autorizzazione.	Arbenz

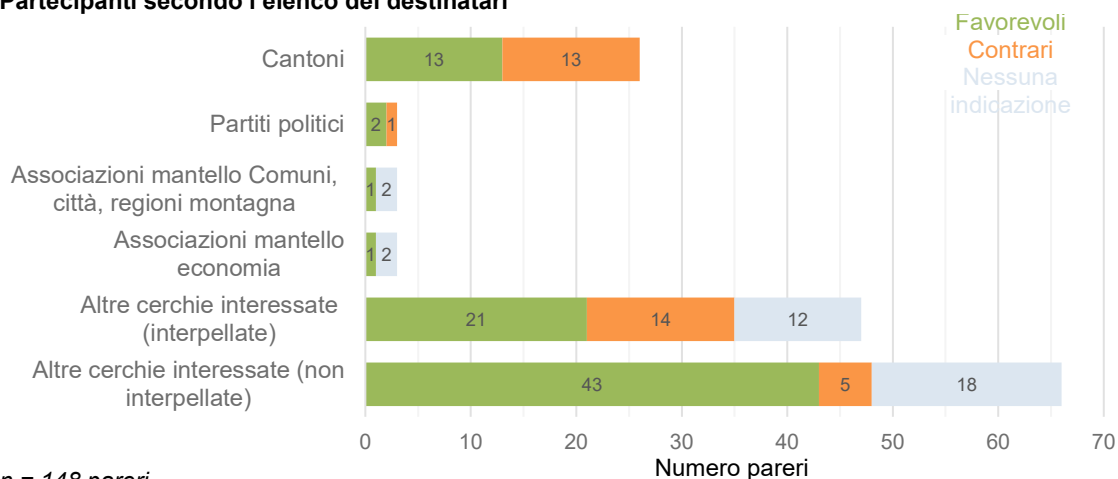
### 3.5 Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)

#### 3.5.1 Segnale «Divieto di circolazione per i ciclomotori» (domanda 32)

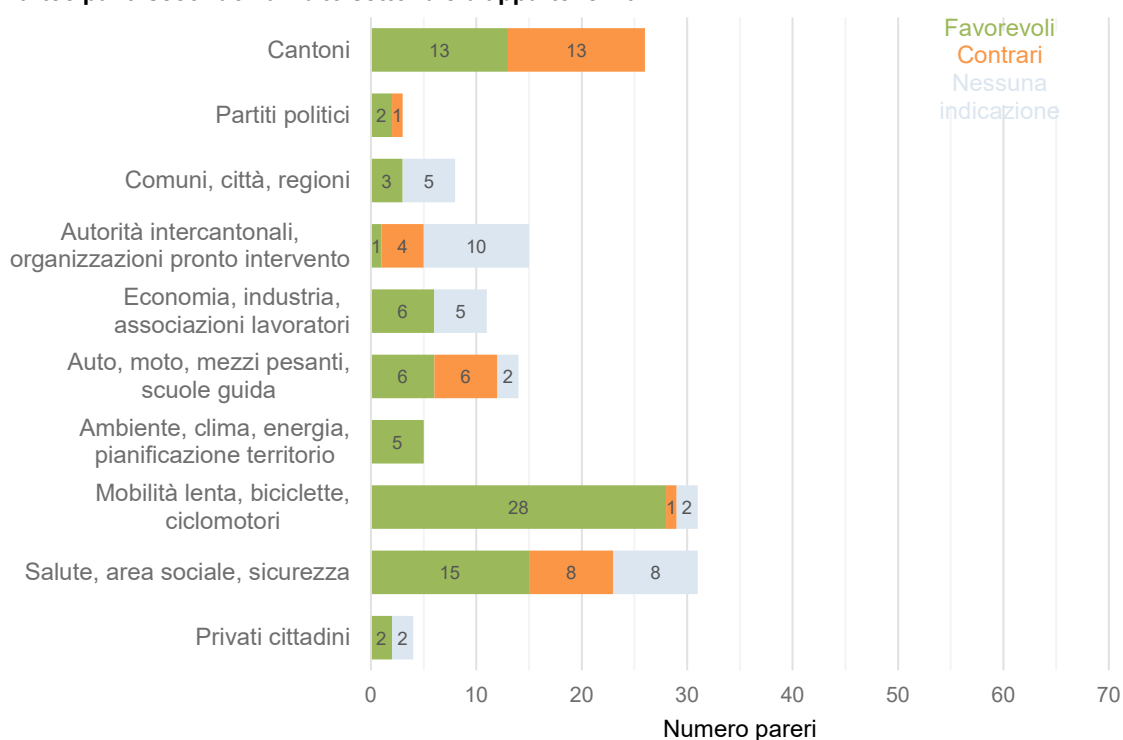
Siete d'accordo che in futuro il segnale «Divieto di circolazione per i ciclomotori» (2.06) si applichi esclusivamente ai ciclomotori a benzina monotraccia (art. 19 cpv. 1 lett. c P-OSStr)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

<b>Sostanzialmente favorevoli</b> (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)		
<p>BE, SZ, OW, SO, BL, SG, GR, TG, TI, VD, VS, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, USS, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, MpA, Arbenz, Aforum, BennoBikes, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Embrach (Comune), eMobility, Flyer, Gähler, Greenpeace, Hägeli, HCP, He-lios, Hermap, HuberTech, Infinity, IRAP, iwaz, Kyburz, Levo, Mobil2, moveme, ORS, ParksSwiss, Primebike, ProVelo, Rehabil, RehaSys, Riese+Müller, RoadCross, FSCMA, Schär, SvizzeraMobile, Specialized, Stöckli, Sunel, SuterIndustries, SVI, SVLT, ASA, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, SPC, Sentieri, ZSS, ZürcherUnterland</p>		
32.101	Si deve continuare a poter vietare il transito alle e-bike veloci creando un apposito simbolo supplementare «E-bike veloci» o un segnale «Divieto di transito per le e-bike».	VD, PSS, USS, MpA, Greenpeace, ProVelo, VCS, Velosuisse
32.102	La modifica consente l'accesso a strade o sentieri a ciclomotori che non producono emissioni foniche o inquinanti.	VD
32.103	I segnali di divieto fungono anche da limiti di velocità (l'abolizione del limite deve essere compensata).	SO
32.104	La normativa è una misura anti-rumore.	BE
32.105	Sui percorsi condivisi la sicurezza degli altri utenti della strada dipende dal comportamento dei ciclomotori veloci (riduzione della velocità, manovre di sorpasso).	VS
32.106	Per ragioni di sicurezza stradale le e-bike veloci devono essere ammesse solo a determinate condizioni (velocità massima 25 km/h).	VERDI, Arbenz
32.107	Si corregge in questo modo l'anomalia per cui, in assenza di una segnaletica a sé stante, si vieta non intenzionalmente e inutilmente il transito delle e-bike veloci.	2rad, Greenpeace, ProVelo, VCS, Velosuisse
32.108	Bisogna evitare che sempre più e-bike veloci percorrano i sentieri escursionistici (vietare il transito di e-bike veloci con il segnale «Strada pedonale» e aggiunta del simbolo «Velocipede»).	Sentieri
32.109	Un motore a combustione è più difficile da controllare alle basse velocità.	2roues-Bike4-Artisans
32.110	Nella categoria «velocipedi» non devono essere inclusi diversi tipi di ciclomotori.	MpA
<b>Sostanzialmente contrari</b> (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)		
<p>ZH, LU, UR, NW, GL, ZG, FR, BS, SH, AR, AI, AG, NE, UDC, ACS, ACVS, UPSA, auto-svizzera, DTC, stradasvizzera, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Medtech, Portmann, Procap, SBV, SunriseMedical, Vermeiren, VFAS</p>		
32.201	Le nuove categorie di ciclomotori create devono corrispondere ai segnali e ai simboli dell'OSStr affinché le aree di circolazione possano essere segnalate in maniera corretta a seconda del caso e risultare sicure per la circolazione (la normativa proposta genera nuove lacune).	ZH, ZG, AG, NE, ACVS, KAPO OW, CCPSC, CDSCS
32.202	Il segnale deve valere per tutti i ciclomotori (indipendentemente dal tipo di propulsione) ed essere impiegato laddove occorre evitare che i pedoni siano messi in pericolo dai ciclomotori veloci (ad es. velocità, percezione).	LU, NW, GL, ZG, BS, AI, Architettura senza ostacoli, SBV
32.203	La segnaletica deve essere coerente, chiara e facilmente comprensibile per gli utenti della strada (niente distinzioni in base al tipo di propulsione).	LU, UR, AG
32.204	I ciclomotori non devono essere distinti in base al tipo di propulsione (neutralità tecnologica, nessuna disparità di trattamento).	NE, UPSA, auto-svizzera, DTC, stradasvizzera, L-drive, VFAS
32.205	Equiparare le biciclette non motorizzate e le quattro categorie di ciclomotori è delicato sotto il profilo della sicurezza stradale.	AR
32.206	In caso di attuazione il divieto deve essere denominato «Divieto per i ciclomotori con motore a combustione».	AR
32.207	La disposizione è in contraddizione con l'armonizzazione perseguita.	FR
32.208	Per ragioni di sicurezza stradale le e-bike veloci devono essere ammesse solo a determinate condizioni (ad es. velocità massima 25 km/h).	Mobilità pedonale, Procap

**Osservazioni** (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

---

32.301	Alcune città appoggiano la limitazione del segnale «Divieto per i ciclomotori» ai ciclomotori a benzina, altre chiedono la possibilità di adottare una segnaletica delle aree di circolazione chiara, adatta al singolo caso e sicura per il traffico (ad es. segnali e pittogrammi specifici per le nuove categorie di veicoli).	SSV
--------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

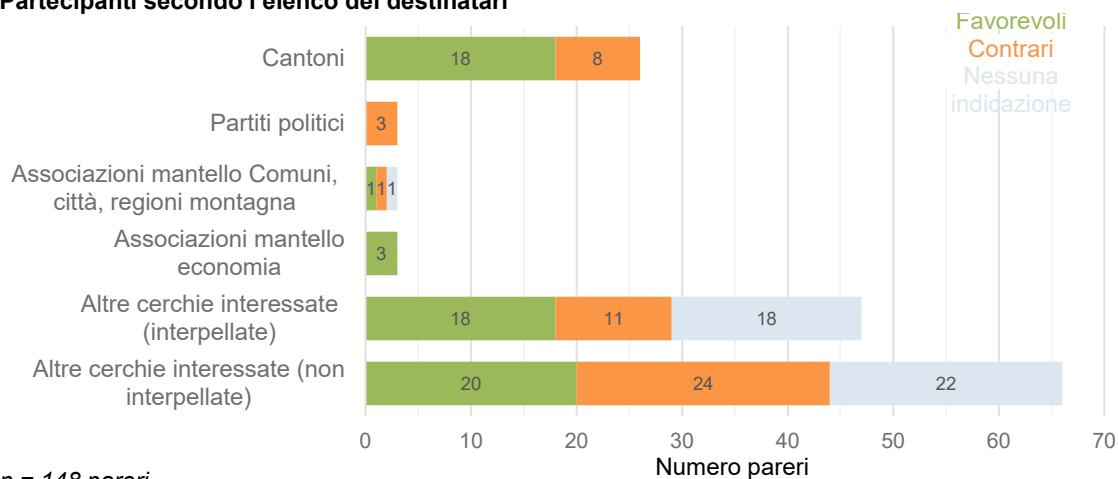
---

### 3.5.2 Segnale «Parcheggio con disco» (domanda 33)

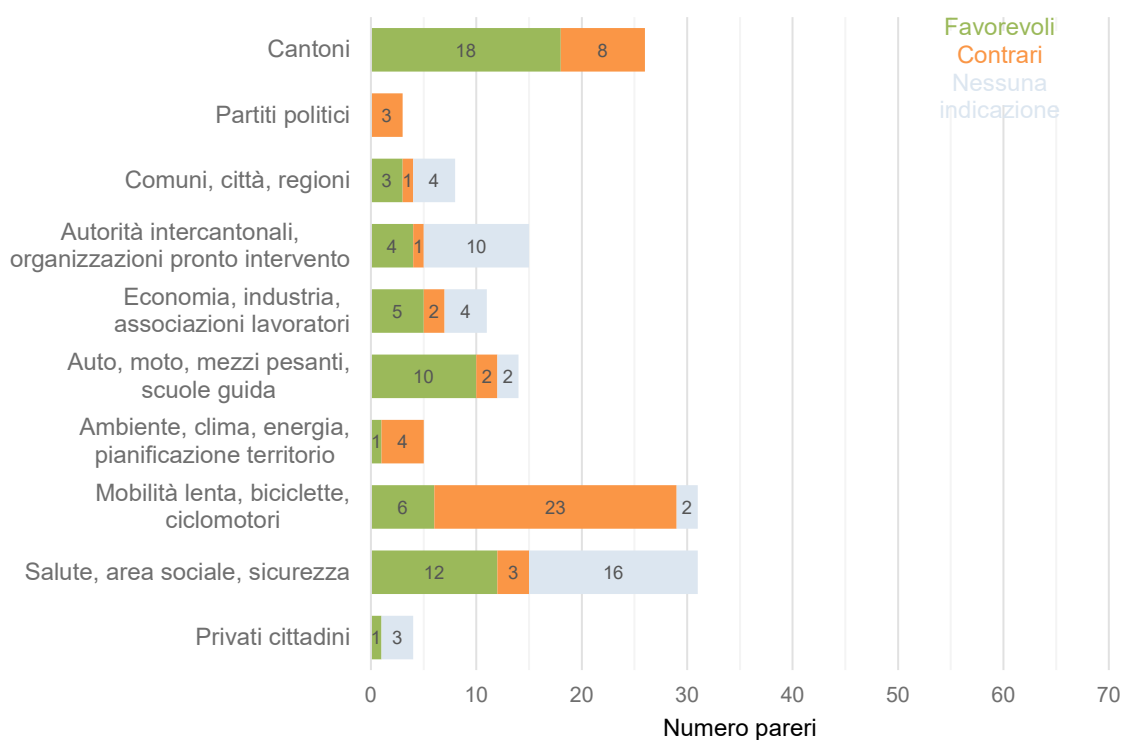
Siete d'accordo di vietare esplicitamente la sosta di ciclomotori pluritraccia negli spazi contrassegnati dal segnale «Parcheggio con disco» (4.18) (art. 48a cpv. 1 P-OSStr)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

<b>Sostanzialmente favorevoli</b> (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)		
BE, LU, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, TG, TI, VD, GE, JU, SAB, economiesuisse, USS, USAM, 2rad, ACS, ACVS, UPSA, Arbenz, Aforum, auto-svizzera, CHACOMO, CP, DTC, Embrach (Comune), eMobility, stradasvizzera, Hägeli, Helios, Hermap, HuberTech, iwaz, KAPO OW, CCPSC, Kyburz, moveme, ORS, ProVelo, Rehabil, RehaSys, Schär, Stöckli, Sunel, SVLT, ASA, SCPCS, SwissCycling, TCS, VFAS, SPC, ZSS, ZürcherUnterland		
33.101	La normativa richiede la creazione di maggiori possibilità di parcheggio per i ciclomotori pluritraccia (attualmente non disponibili in misura sufficiente).	SO, VD, CHACOMO
33.102	I posti di parcheggio per auto e furgoni devono rimanere limitati e non essere sfruttati in modo inefficiente per il parcheggio di ciclomotori.	USAM, TCS, VFAS
33.103	I parcheggi per le auto e i ciclomotori devono continuare ad essere chiaramente separati.	SAB
33.104	I ciclomotori pluritraccia devono poter sostare sui parcheggi previsti per le biciclette.	SPC
33.105	Devono essere predisposte specifiche possibilità di parcheggio per tutte le categorie di veicoli ammesse.	Arbenz
<b>Sostanzialmente contrari</b> (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)		
ZH, UR, NW, BS, GR, AG, VS, NE, VERDI, PSS, UDC, SSV, 2roues-Bike4-Artisans, MpA, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Flyer, Mobilità pedonale, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, CDSCS, L-drive, Levo, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, Riese+Müller, RoadCross, SBV, SvizzeraMobile, SML, Specialized, SuterIndustries, SVI, SwissCleantech, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend		
33.201	A contrario, ciò significherebbe che ai ciclomotori pluritraccia sarebbe permesso parcheggiare sugli altri parcheggi per ciclomotori (lo sdoppiamento del regime di parcheggio potrebbe essere difficilmente comprensibile per gli utenti della strada).	ZH, UR, NW, BS
33.202	Il termine «veicoli di dimensioni simili» deve essere definito (menzionare larghezza minima superiore a 1 m e indicare eventualmente anche lunghezza minima).	BS, VS
33.203	In assenza di parcheggi specifici, alle bici cargo deve essere possibile sostare nelle zone blu (normativa flessibile).	AG, NE
33.204	I ciclomotori pluritraccia devono poter sostare anche nei parcheggi per auto (parcheggi per bici troppo stretti, rispettare normativa sulla durata del parcheggio).	VERDI, MpA, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Mobilità pedonale, Infinity, Obst+Gemüse, Primebike, Riese+Müller, SBV, SvizzeraMobile, SML, Specialized, SuterIndustries, SVI, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
33.205	I veicoli pluritraccia devono poter sostare anche su aree di parcheggio longitudinali (senza suddivisione in singoli stalli) con il segnale «Parcheggio con disco» (parcheggi per bici troppo stretti).	PSS, Greenpeace, VCS
33.206	Data la mancanza di spazio e di bisogno non devono essere introdotte nuove segnaletiche e demarcazioni per i parcheggi per biciclette e ciclomotori.	UDC
33.207	La possibilità di parcheggiare i ciclomotori sul marciapiede deve essere riconsiderata (con larghezza minima di 1,5 m per riguardo alla mobilità pedonale).	BS
33.208	Il parcheggio dei ciclomotori deve essere agevolato e non ostacolato.	VS
33.209	La maggioranza delle città vuole che sia riconsiderata la possibilità di parcheggiare i ciclomotori pesanti negli spazi contrassegnati dal segnale «Parcheggio con disco» (in zone fuori dai nuclei).	SSV
33.210	La nuova normativa causa uno sdoppiamento del regime di parcheggio per i ciclomotori pluritraccia ed è di difficile comprensione (vietare parcheggi con segnale «Parcheggio con disco», autorizzare altri parcheggi per auto).	CDSCS

---

33.211	Le biciclette monotraccia devono poter sostare lungo il marciapiede se rimane libero uno spazio largo almeno 2,0 m per i pedoni e non sono presenti posteggi pubblici per biciclette lungo il tratto di strada.	Mobilità pedonale, SBV
33.212	Occorre mettere a punto un sistema di parcheggio efficiente per i motoveicoli.	RoadCross
33.213	Nei quartieri cittadini con regolamentazione del parcheggio per residenti (solo posti con segnale «Parcheggio con disco») non è chiaro dove si possano parcheggiare i ciclomotori pluritraccia.	SwissCleantech

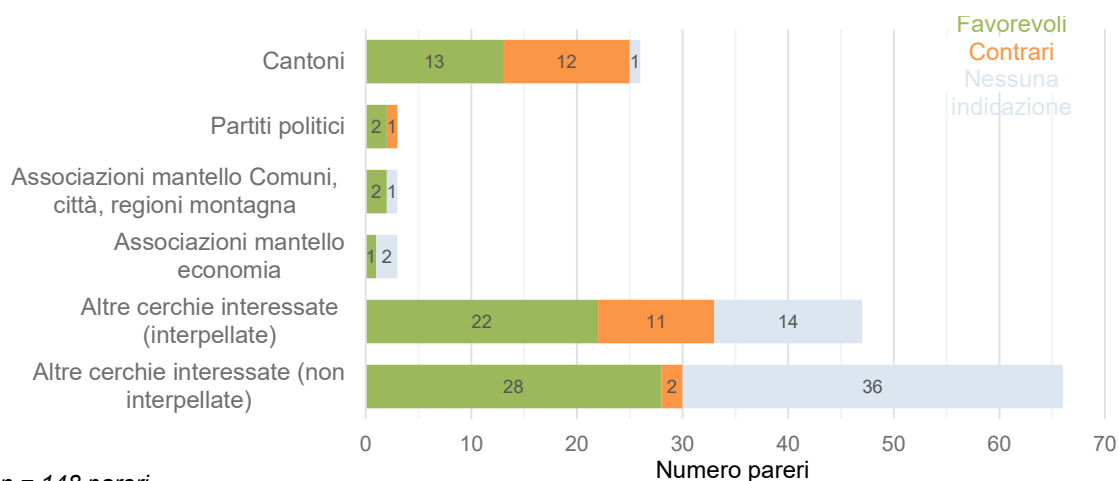
---

### 3.5.3 Significato del simbolo «Velocipede» sui cartelli complementari in caso di veicoli in marcia e di veicoli fermi (domanda 34)

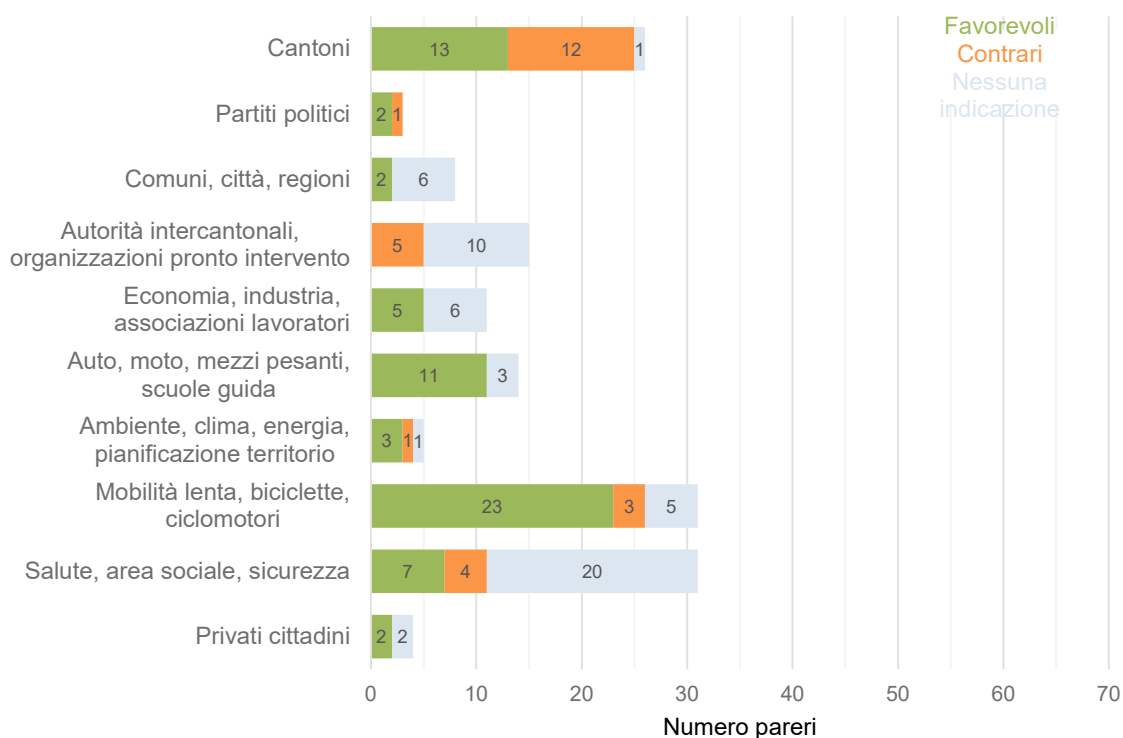
Siete d'accordo che in futuro il simbolo «Velocipede» (5.31) sui cartelli complementari si applichi (con l'eccezione di cui all'art. 65 cpv. 8 OSStr) alle biciclette e a tutti i ciclomotori con motore acceso (art. 64 cpv. 6 P-OSStr)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza





## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

<b>Sostanzialmente favorevoli</b> (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)		
<p>SZ, OW, FR, SO, BL, SH, AI, GR, TG, TI, VD, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, SSV, USS, 2rad, ACS, UPISA, AllianzBewegung, Arbenz, auto-svizzera, BennoBikes, upi, CHACOMO, Ciclosport, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Flyer, stradasvizzera, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, L-drive, Mobil2, Motosuisse, Obst+Gemüse, ParksSwiss, Primebike, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, RoadCross, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SVI, SVLT, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC, Sentieri</p>		
34.101	L'attuale normativa deve essere semplificata e resa più comprensibile facendo in modo che il simbolo «Velocipede» su tutti i segnali e i cartelli complementari comprenda tutte le biciclette e tutti i ciclomotori.	GR, SSV
34.102	L'uniformazione semplifica la situazione attuale.	SO
34.103	La possibilità di utilizzare o non utilizzare le ciclopiste deve essere estesa a tutti i tipi di biciclette (non limitare ai ciclomotori pesanti e veloci).	VD
34.104	Il simbolo «Velocipede» deve avere sempre lo stesso significato (velocità fino a 25 km/h e larghezza di 1 m, indipendentemente dal fatto che i veicoli siano in grado di circolare più velocemente).	VERDI
34.105	La nuova normativa favorisce l'utilizzazione delle e-bike.	AllianzBewegung, PublicHealth, SSPH+
34.106	L'accesso di tutti i ciclomotori alle aree pedonali crea nuovi scenari di pericolo (introdurre cartello complementare «A passo d'uomo» da integrare al segnale «Zona pedonale»).	upi
34.107	La nuova normativa corregge un'anomalia e agevola la circolazione delle e-bike veloci.	2rad, Cycla, Obst+Gemüse, ProVelo, SML
34.108	La normativa protegge i pedoni ed equipara a giusta ragione le e-bike lente e veloci sui percorsi in questione.	Arbenz
<b>Sostanzialmente contrari</b> (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)		
<p>ZH, LU, UR, NW, GL, ZG, BS, AR, SG, AG, VS, NE, UDC, ACVS, MpA, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, Procap, SBV, SvizzeraMobile, Suva, SCPCS, Velokonferenz</p>		
34.201	L'attuale normativa deve essere semplificata e resa più comprensibile, ad esempio facendo in modo che il simbolo «Velocipede» su tutti i segnali e i cartelli complementari comprenda tutte le biciclette e tutti i ciclomotori.	ZH, LU, UR, NW, BS, SG, AG, ACVS, KAPO OW, CCPSC, CDSCS
34.202	Equiparare le biciclette non motorizzate e i ciclomotori è delicato sotto il profilo della sicurezza stradale.	AR, Suva
34.203	Le nuove categorie devono essere rappresentate da segnali personalizzati (altrimenti l'attuazione è complicata e dà adito a confusione).	NE
34.204	Oltre a «Velocipede» deve continuare ad essere ammessa la denominazione «Bici/Motorino» oggi utilizzata sui segnali e i cartelli complementari (altrimenti si devono sostituire i segnali e cartelli complementari).	BS
34.205	L'attuale normativa deve essere semplificata e resa più comprensibile, facendo in modo che il simbolo «Velocipede» su tutti i segnali e i cartelli complementari comprenda tutte le biciclette, i ciclomotori leggeri e i monopattini autobilanciati.	VS
34.206	L'attuale normativa si è dimostrata valida.	GL
34.207	L'utilizzo delle aree di circolazione e della relativa segnaletica deve essere disciplinato in maniera differenziata per i ciclomotori a motore acceso e le biciclette (ai conducenti di ciclomotori veloci e pesante la ciclista offre maggiore sicurezza, per altri utenti della strada aumenta il rischio di incidenti).	ZG
34.208	Il simbolo «Velocipede» deve avere sempre lo stesso significato (velocità fino a 25 km/h e larghezza di 1 m), i ciclomotori veloci, pesanti e	Mobilità pedonale, SBV

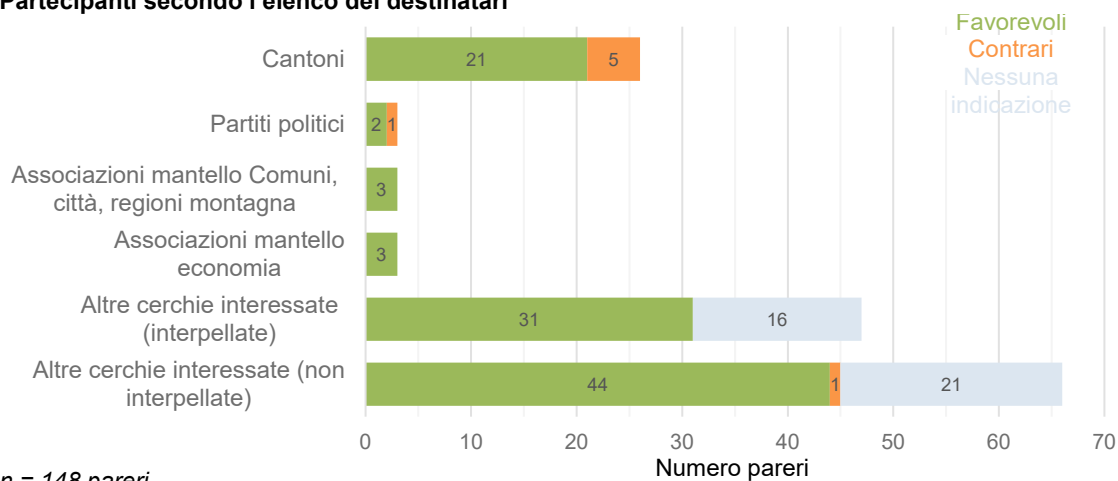
	larghi non devono poter circolare sul marciapiede (altrimenti la normativa non è comprensibile).	
34.209	L'attuale normativa deve essere semplificata e resa più comprensibile, fissando la velocità massima (ad es. 10 o 25 km/h) o escludendo i ciclomotori veloci (eccezione difficile da comunicare e applicare).	SvizzeraMobile, Velokonferenz
34.210	Il cartello complementare «Velocipede» non deve valere di principio per i ciclomotori.	Architettura senza ostacoli, Procap
34.211	Nella categoria «velocipedi» non devono essere compresi diversi tipi di ciclomotori e i motorini a benzina non devono essere equiparati alle biciclette.	MpA
<b>Osservazioni</b> (senza approvazione o rifiuto sostanziali)		
34.301	Il diverso significato del simbolo «Velocipede» dato dal cartello complementare «Velocipede permesso» non sarebbe probabilmente capito o sarebbe ignorato.	BE
34.302	La condivisione del marciapiede da parte delle categorie dei «ciclomotori leggeri» e dei «monopattini autobilanciati» in presenza della pertinente segnalazione è accolta con favore; se però il simbolo della bicicletta viene utilizzato per favorire la fluidità della ciclomobilità (ad es. veicolo cieco con possibilità di transito, doppio senso di circolazione), devono essere autorizzati a usare il marciapiede tutti i ciclomotori.	BE

### 3.5.4 Significato del simbolo «Bici cargo» (domanda 35)

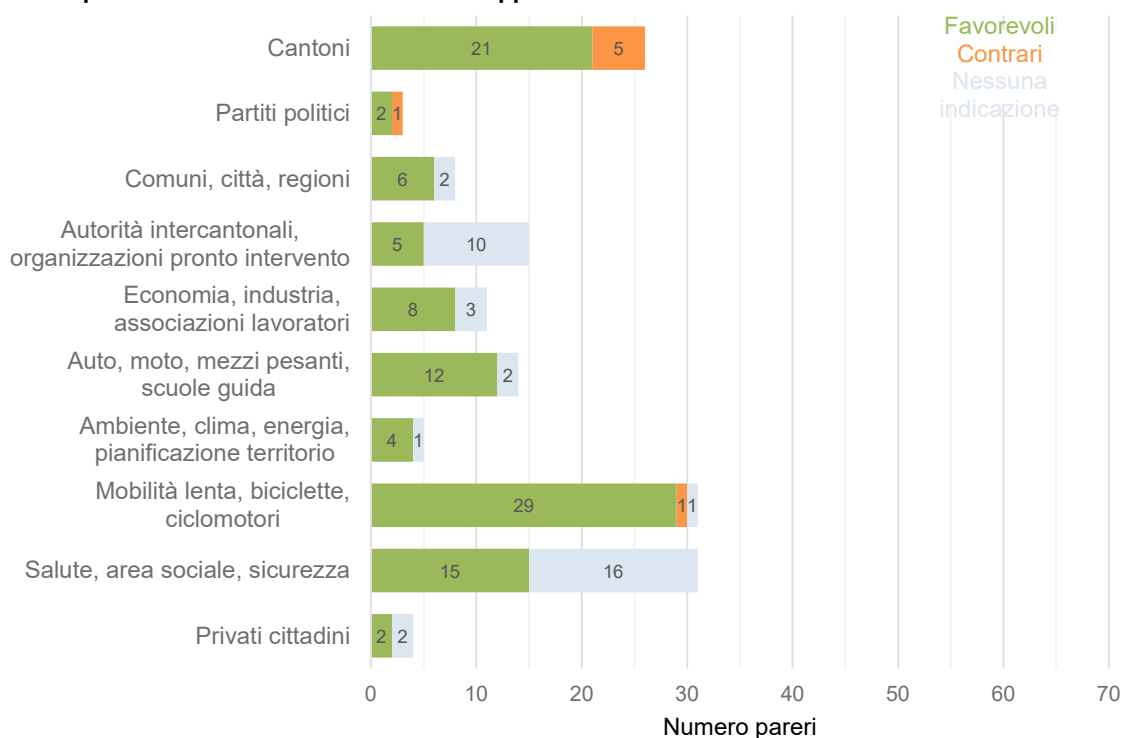
Siete d'accordo con il nuovo simbolo «Bici cargo» (5.31.1) e il suo campo di applicazione (biciclette e ciclomotori per il trasporto di bambini, passeggeri o merci, nonché biciclette e ciclomotori con rimorchio; art. 64 cpv. 6<sup>bis</sup> P-OSStr)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, SGV, SSV, economiesuisse, USS, USAM, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, MpA, UPSA, Arbenz, AUFORUM, auto-svizzera, BennoBikes, BFH-TI, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-E-mofa, Embrach (Comune), eMobility, Flyer, Friburgo (Città), stradasvizzera, Mobilità pedonale, Gähler, Greenpeace, Hägeli, Helios, Hermap, HuberTech, Infinity, iwaz, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, Kyburz, L-drive, Mobil2, moverme, Obst+Gemüse, ORS, Primebike, ProVelo, Rehabil, Reha-Sys, Riese+Müller, RoadCross, Schär, SvizzeraMobile, SML, Specialized, Stöckli, Sunel, SuterIndustries, Suva, SVI, SVLT, ASA, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC, ZSS, ZürcherUnterland

35.101	In assenza di parcheggi specifici, alle bici cargo deve essere possibile sostare nelle zone blu (normativa flessibile).	AG
35.102	Le autorità cittadine, comunali e cantonali devono designare specifiche aree di sosta.	SGV, 2rad, Cycla, Greenpeace, Obst+Gemüse, ProVelo, SML, VCS
35.103	L'applicazione del nuovo simbolo deve essere limitata alle aree di parcheggio appositamente predisposte per le bici cargo (no alla conversione degli esistenti parcheggi per auto).	UPSA, auto-svizzera, stradasvizzera, L-drive
35.104	Il campo di applicazione deve comprendere anche i ciclomotori pesanti che trasportano o sono guidati da disabili.	Mobil2
35.105	Il campo di applicazione deve comprendere anche i riscio pluritraccia.	Arbenz

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE, OW, NW, VS, NE, UDC, HCP

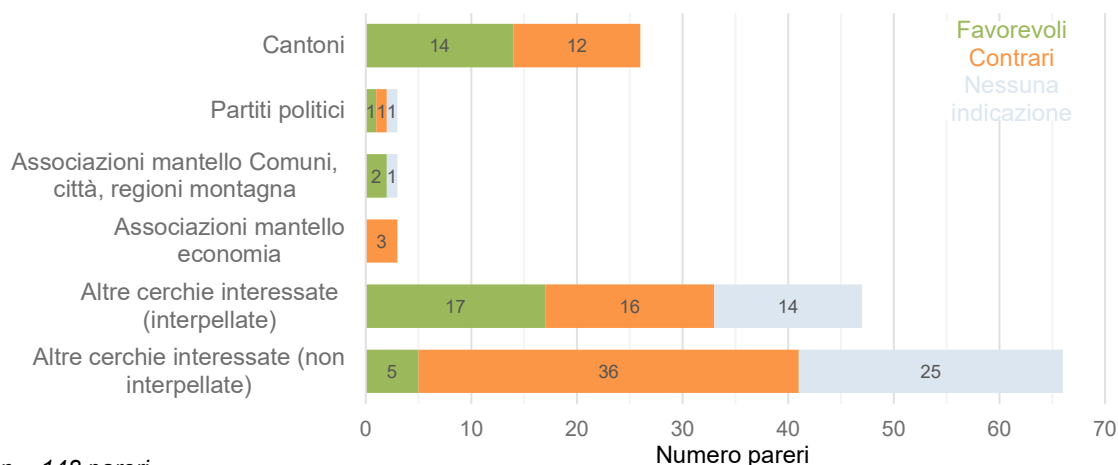
35.201	La normativa non deve essere recepita nell'OSStr (troppo dettagliata, superflua, problemi di delimitazione).	BE, OW, NW, VS, NE
35.202	Le bici cargo devono essere posteggiate sulle aree di parcheggio previste per le biciclette (con eventuale adeguamento del dimensionamento).	NW, VS
35.203	Il campo di applicazione deve comprendere anche i ciclomotori pesanti.	HCP

### 3.5.5 Significato del simbolo «Velocipede» su cartelli complementari nelle aree pedonali (domanda 36)

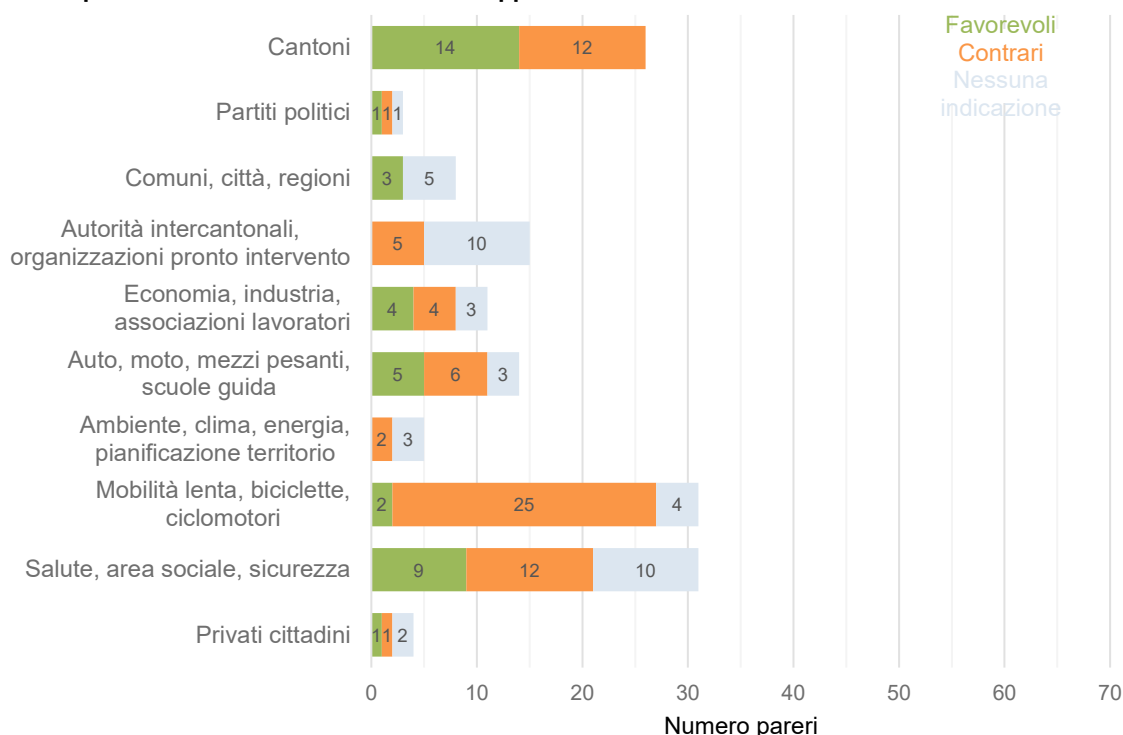
Siete d'accordo di consentire il transito nelle aree contrassegnate dal segnale «Strada pedonale» (2.61) integrato dal cartello complementare « permesso» solo a biciclette, ciclomotori leggeri e monopattini autobilanciati (art. 65 cpv. 8 P-OSStr)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

### Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

SZ, OW, GL, FR, SO, BL, SH, AI, GR, TG, TI, VD, GE, JU, VERDI, SAB, SSV, 2rad, AllianzBewegung, auto-svizzera, BFH-TI, upi, CP, DTC, Friburgo (Città), stradasvizzera, Gähler, L-drive, ParksSwiss, PublicHealth, RoadCross, SvizzeraMobile, SKS-Rehab, SSPH+, Suva, SVLT, TCS, SPC, Sentieri

36.101	L'attuale normativa deve essere semplificata e resa più comprensibile facendo in modo che il simbolo «Velocipede» su tutti i segnali e i cartelli complementari comprenda tutte le biciclette, i ciclomotori leggeri e i monopattini autobilanciati.	VD
36.102	Il rischio di confusione generato dal segnale «Ciclopista e strada pedonale» è grande (creare un nuovo cartello complementare chiaro).	SO
36.103	Il simbolo «Velocipede» deve avere sempre lo stesso significato (velocità fino a 25 km/h e larghezza di 1 m indipendentemente dal fatto che i veicoli siano in grado di circolare più velocemente, l'eccezione non è capita).	VERDI
36.104	La maggioranza delle città appoggia le modifiche, una minoranza desidera un'applicazione uniforme del simbolo «Velocipede» (rischio di confusione).	SSV
36.105	Su determinati percorsi ciclabili bisogna escludere o obbligare a circolare più lentamente i ciclomotori veloci (potenziale conflitto con pedonalità) e ammettere solo le biciclette e i ciclomotori leggeri.	SvizzeraMobile, Sentieri
36.106	I monopattini autobilanciati non devono poter circolare sulle strade pedonali.	AllianzBewegung, PublicHealth, SSPH+
36.107	Nelle aree di circolazione deve essere riservato sufficiente spazio ai pedoni e ai ciclisti (le aree miste aumentano il rischio di incidenti).	Suva
36.108	La normativa è valida nel contenuto, ma è in contraddizione con l'intento di renderla più comprensibile (l'inosservanza del divieto dovuta al mancato riconoscimento da parte dei ciclomotori veloci aumenta il rischio di incidenti).	upi
36.109	L'apertura dei percorsi pedonali al traffico ciclistico è in gran parte superflua (permessi a bambini fino a 12 anni e monopattini autobilanciati) e va spesso a scapito di misure più sostenibili in ottica di sicurezza (soluzione rapida ed economica invece che ad es. zone 30, potenziamento dell'infrastruttura ciclabile conformemente alla legge sulle vie ciclabili).	upi
36.110	La separazione delle categorie di veicoli aumenta la sicurezza stradale degli utenti più lenti.	SAB
36.111	Devono essere escluse anche le bici da corse se superano ad esempio i 35 km/h.	Gähler

### Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, UR, NW, ZG, BS, AR, SG, AG, VS, NE, UDC, economiesuisse, USS, USAM, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, ACVS, MpA, UPSA, Arbenz, AUFORUM, BennoBikes, Ciclos-port, DriftBike, dynaMot, elektromobil-E-mofa, eMobility, Flyer, Mobilità pedonale, Hägeli, HCP, Helios, Hermap, Hu-berTech, Infinity, iwaz, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, Kyburz, moveME, ORS, Primebike, ProVelo, Rehabil, RehaSys, Riese+Müller, FSCMA, SBV, Schär, SML, Specialized, Stöckli, Sunel, SuterIndustries, ASA, SCPSC, SwissCleantech, SwissCycling, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, ZSS

36.201	Il segnale «Strada pedonale» integrato dal cartello complementare «Velocipede permesso» deve essere configurato in modo tale da risultare chiaramente comprensibile ai conducenti di ciclomotori veloci e pesanti (la normativa speciale potrebbe non essere nota a tutti e quindi essere difficilmente applicabile).	BE, AG, NE, economiesuisse, USAM, Arbenz, Mobilità pedonale, SBV, VFAS
36.202	Il segnale «Strada pedonale» integrato dal cartello complementare «Velocipede permesso» deve essere limitato alle biciclette e i marciapiedi devono essere riservati prioritariamente ai pedoni (le zone miste aumentano il rischio di incidenti).	ZG, AR, SG
36.203	I ciclomotori pesanti devono circolare sulle ciclopiste, la strada è sostanzialmente riservata alle automobili e ai motoveicoli (sicurezza degli utenti della strada, fluidità del traffico).	UDC, ACS
36.204	La segnaletica deve essere coerente, chiara e facilmente comprensibile per gli utenti della strada.	LU

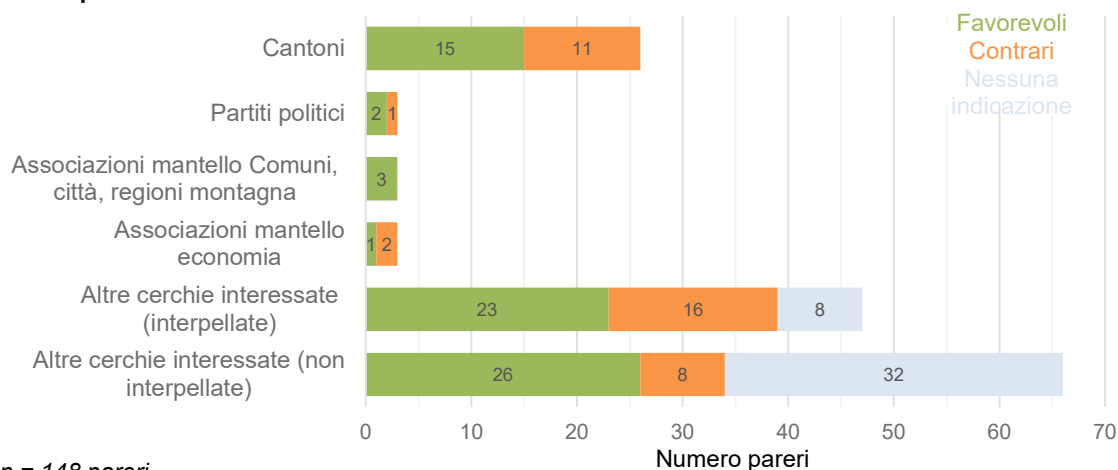
36.205	I ciclomotori pesanti devono, come finora, circolare a motore spento o essere spinti (in assenza di corsie ciclabili il trasferimento su strada aumenta il rischio di incidenti).	UPSA
36.206	La «strada pedonale» deve essere riservata a pedoni e ciclisti.	SCPCS
36.207	Nelle aree di circolazione indicate dal segnale «Strada pedonale» integrato dal cartello complementare «Velocipede permesso» devono essere ammessi i monopattini autobilanciati solo per le persone con ridotte capacità deambulatorie.	USS, MpA, SwissCycling
36.208	Nelle aree di circolazione indicate dal segnale «Strada pedonale» integrato dal cartello complementare «Velocipede permesso» devono essere ammessi i monopattini autobilanciati solo per le persone con ridotte capacità deambulatorie (pericolo di incidente) e i ciclomotori veloci anche con motore acceso (esclusi i ciclomotori pesanti).	ProVelo, Velosuisse
36.209	Nelle aree di circolazione indicate dal segnale «Strada pedonale» integrato dal cartello complementare «Velocipede permesso» non devono essere ammessi i monopattini autobilanciati (pericolo di incidente) ed essere ammessi i ciclomotori pesanti per il trasporto di cose (accesso all'ultimo miglio).	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, SML, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
36.210	Tutti i veicoli per anziani e disabili (indipendentemente dalla categoria) devono essere ammessi solo se circolano a passo d'uomo.	Auforum, elektromobil-E-mofa, eMobility, Hägeli, Hermap, HuberTech, iwaz, Kyburz, moveme, ORS, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, ZSS
36.211	Le bici cargo devono poter circolare su strade pedonali a velocità non superiore ai 6 km/h (favorire la micrologistica).	2roues-Bike4-Artisans
36.212	Devono essere ammessi anche i ciclomotori pesanti con velocità massima di 25 km/h.	HCP
<b>Osservazioni</b> (senza approvazione o rifiuto sostanziali)		
36.301	Nelle aree di circolazione indicate dal segnale «Strada pedonale» integrato dal cartello complementare «Velocipede permesso» devono essere ammessi i monopattini autobilanciati solo per le persone con ridotte capacità deambulatorie (pericolo di incidente) e i ciclomotori veloci con motore acceso.	PSS, Greenpeace, Architettura senza ostacoli, Procap, VCS
36.302	La normativa è valida nel contenuto, ma è in contraddizione con l'intento di renderla più comprensibile (l'inosservanza del divieto dovuta al mancato riconoscimento da parte dei ciclomotori veloci aumenta il rischio di incidenti).	Velokonferenz
36.303	Nelle aree di circolazione indicate dal segnale «Strada pedonale» integrato dal cartello complementare «Velocipede permesso» non devono essere ammessi i monopattini autobilanciati e i ciclomotori veloci.	IRAP
36.304	La normativa in deroga rischia di non essere capita (creare eventualmente un simbolo per le e-bike veloci).	SVI
36.305	Tutti i veicoli per anziani e disabili (indipendentemente dalla categoria) devono essere ammessi solo se circolano a passo d'uomo.	Mobil2

### 3.5.6 Evidenziare le corsie ciclabili continue con elementi strutturali (domanda 37)

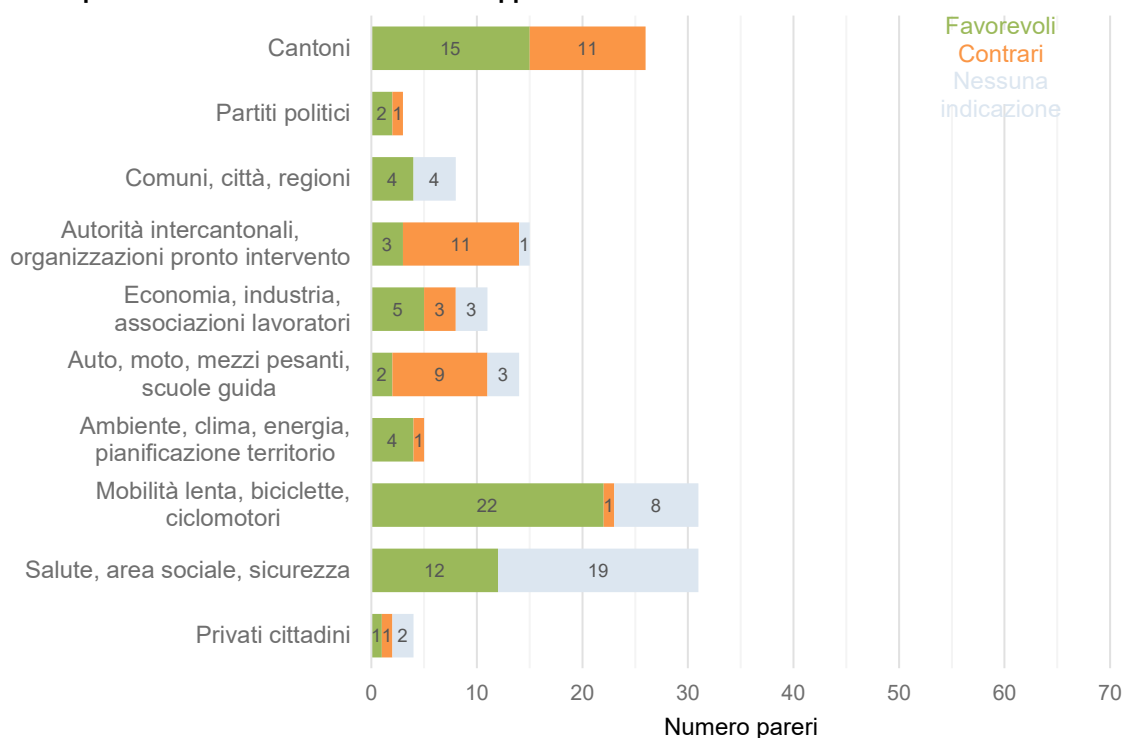
Siete d'accordo di introdurre nella disposizione che stabilisce la segnaletica per corsie ciclabili e corsie sulle ciclo piste la possibilità di evidenziare le corsie ciclabili continue con elementi strutturali aggiuntivi (art. 74a cpv. 1 P-OSStr)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza





**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, LU, SZ, FR, SO, BS, SH, AR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, JU, VERDI, PSS, SAB, SGV, SSV, USS, ACVS, MpA, AllianzBewegung, BennoBikes, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Friburgo (Città), Mobilità pedonale, Gähler, Greenpeace, HCP, Architettura senza ostacoli, Infinity, IRAP, CCPSC, CDSCS, Levo, Mobil2, ParksSwiss, Primebike, Procap, ProVelo, PublicHealth, Riese+Müller, RoadCross, SBV, SvizzeraMobile, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, Suva, SVI, SwissCleantech, SwissCycling, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, SPC, Sentieri

37.101	Le misure strutturali devono essere valutate caso per caso e discusse con tutte le cerchie interessate (ad es. organizzazioni di pronto intervento, sgombero neve, manutenzione, rischio di incidenti, fluidità del traffico).	LU, SO
37.102	Gli elementi strutturali aggiuntivi e il restringimento della superficie di circolazione non devono impedire il transito dei mezzi delle organizzazioni di pronto intervento.	SO, BS
37.103	Gli elementi strutturali devono essere installati solo se non restringono la ciclopista e non rappresentano degli ostacoli.	VS, NE
37.104	Gli elementi strutturali contribuiscono in modo importante a migliorare la sicurezza della ciclomobilità e del traffico motorizzato.	PSS, SAB, SSV, AllianzBewegung, Greenpeace, PublicHealth, RoadCross, SSPH+, VCS
37.105	Gli elementi strutturali sono indispensabili per poter realizzare rapidamente e a costi contenuti la separazione tra il traffico ciclistico e il traffico motorizzato chiesto dalla legge sulle vie ciclabili, posto che nell'elaborazione delle norme si garantisca la sicurezza dei ciclisti e dei ciclomotoristi e si tenga conto delle preoccupazioni delle organizzazioni di pronto intervento.	VD
37.106	La gestione e la sistemazione degli elementi strutturali devono essere disciplinate in una norma tecnica.	AG
37.107	Gli elementi strutturali ostacolano la rimozione della neve dalle corsie ciclabili (rischio di incidenti).	FR
37.108	Gli elementi strutturali sono sostanzialmente opportuni, devono tuttavia essere facoltativi e non obbligatori.	SGV
37.109	Gli elementi strutturali riducono la commistione di traffico ciclistico e pedonale, riducendo così la pressione sulle aree pedonali (pedoni, disabili).	Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, Procap, SBV
37.110	La protezione di tratti di corsie ciclabili è sostanzialmente opportuna, ma i contenuti devono essere disciplinati a livello di norma tecnica (ad es. VSS, ausili di lavoro).	upi
37.111	Le corsie ciclabili continue devono poter essere evidenziate e meglio protette.	ProVelo
37.112	I ciclomotori pesanti e veloci devono essere esentati dall'obbligo di circolare su ciclopiste e piste ciclabili (gli elementi strutturali possono essere un pericolo per i ciclisti).	SPC
37.113	Gli elementi strutturali aumentano la sicurezza e devono essere obbligatori sulle strade a forte traffico, consentendo il sorpasso fra biciclette e la posa di «elementi luminosi».	MpA
37.114	Le regole in materia di precedenza applicabili ai ciclisti sulle corsie ciclabili devono essere formulate più chiaramente (ad es. ciclisti e ciclomotoristi che procedono dritti hanno la precedenza sui ciclomotori che svoltano a destra).	Gähler

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE, UR, OW, NW, GL, ZG, BL, AI, SG, GR, GE, UDC, economiesuisse, USAM, 2rad, ACS, UPSA, Arbenz, auto-svizzera, elektromobil-E-mofa, eMobility, CSP, stradasvizzera, GV-AG, GV-FR, GV-ZG, GV-ZH, IAS, KAPO OW, L-drive, Motosuisse, FSP, SVLT, SCPCS, TCS, VFAS, AICA, ASPP

37.201	Gli elementi strutturali possono compromettere la fluidità del traffico (ad es. meno spazio per manovre di schivamento, difficoltà di transito per le organizzazioni di pronto intervento, ridotta capacità di circolazione), ridurre la	UR, OW, NW, GL, ZG, BL, AI, SG, GR, GE, UDC, USAM, ACS, Arbenz, CSP, GV-AG, GV-FR, GV-ZG, GV-ZH, IAS, FSP, SCPCS, AICA, ASPP
--------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

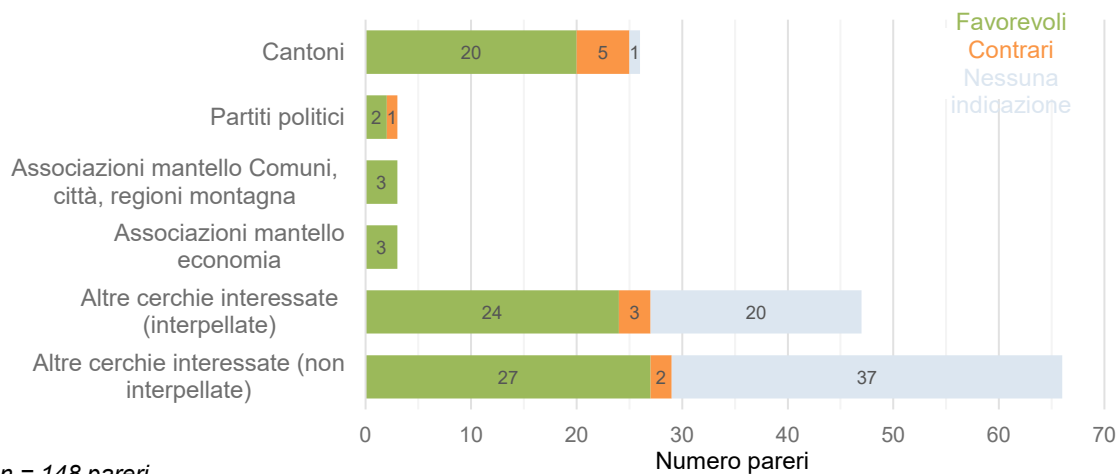
	capacità di reazione (rischio di incidenti), rendere più difficoltosa la manutenzione stradale (ad es. sgombero neve) e aumentare la produzione di rumore (frenare e accelerare).	
37.202	La protezione di tratti di corsie ciclabili è sostanzialmente opportuna, ma i contenuti devono essere disciplinati a livello di norma tecnica (ad es. VSS, ausili di lavoro).	BE
37.203	La differenza tra ciclopista e corsie ciclabili con elementi strutturali non è chiara (ad es. quanto all'obbligo di utilizzo per i ciclomotori pesanti e veloci).	GE
37.204	Gli elementi strutturali rimpiccioliscono la carreggiata stradale e non contribuiscono a migliorare la sicurezza (ad es. incrocio con autocarri e veicoli agricoli, pericolo di danni e incidenti per auto e motoveicoli, pericolo di caduta per ciclisti).	UPSA, Arbenz, auto-svizzera, stradasvizzera, KAPO OW, L-drive, Moto-suisse, SVLT, TCS, VFAS
37.205	L'utilizzazione delle corsie ciclabili deve essere chiarita precisando che chi svolta a destra deve mantenersi sul ciglio destro della strada e non bloccare così la ciclopista (evitare gli incidenti durante le manovre di svolta).	KAPO OW
37.206	La disgiunzione del traffico stradale dalla mobilità lenta è sostanzialmente opportuna: creare percorsi distinti per il traffico motorizzato e il traffico lento è più funzionale allo scopo che ripartire le superfici viarie esistenti mediante misure strutturali.	economiesuisse

### 3.5.7 Parcheggi riservati per mezzo del simbolo «Bici cargo» (domanda 38)

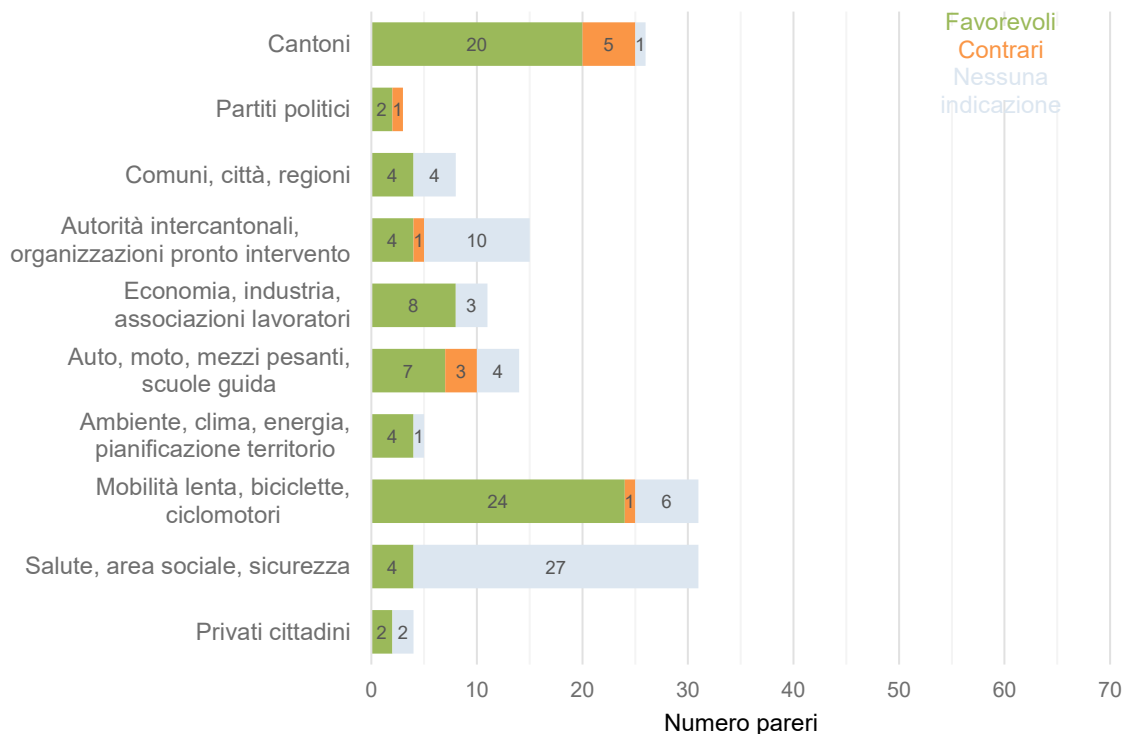
Siete d'accordo con la possibilità di riservare parcheggi per mezzo del simbolo «Bici cargo» (art. 79 cpv. 4 lett. e P-OSStr)?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



## Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica

### Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, VERDI, PSS, SAB, SGV, SSV, economie-suisse, USS, USAM, 2rad, 2roues-Bike4-Artisans, ACVS, MpA, Arbenz, auto-svizzera, BennoBikes, BFH-TI, upi, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Friburgo (Città), stradasvizzera, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, CCPSC, CDSCS, L-drive, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, SvizzeraMobile, SML, Specialized, SuterIndustries, SVI, SVLT, SCPCS, SwissCleantech, SwissCycling, TCS, VCS, Velociped, Velokonferenz, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, SPC

38.101	I parcheggi in questione devono poter essere dimensionati in funzione della maggiore grandezza di questi veicoli.	SG, VS, RoadCross, TCS, Velokonferenz
38.102	I parcheggi per biciclette possono essere già oggi dimensionati per alloggiare bici cargo o bici con rimorchio (no all'eccesso di regolamentazione, più parcheggi invece che nuovi simboli).	SO
38.103	I posti di parcheggio per le bici cargo non devono essere creati a scapito dei parcheggi per auto e furgoni.	economiesuisse, USAM
38.104	Le autorità cittadine, comunali e cantonali devono designare specifiche aree di sosta per le bici cargo (il numero di questi veicoli è in crescita).	SGV, 2rad, Cycla, Greenpeace, VCS
38.105	Le città devono poter designare specifiche aree di sosta per bici cargo e ciclomotori pesanti, le bici cargo e le biciclette con rimorchio devono poter sostare sui parcheggi per auto (ad es. «Parcheggio con disco»).	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, SML, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend
38.106	I parcheggi devono essere destinati anche ai ciclomotori pesanti adibiti al trasporto di persone.	Mobil2
38.107	Per uniformare la segnaletica delle superfici destinate alla sosta di veicoli condivisi occorre sviluppare rapidamente soluzioni idonee in collaborazione con gli attori interessati (città, offerenti di soluzioni di mobilità condivisa).	CHACOMO
38.108	I posti per le bici cargo non devono essere creati a scapito dei parcheggi per biciclette e le bici cargo devono continuare a poter essere parcheggiate sui normali posteggi per biciclette.	MpA
38.109	Devono essere create apposite possibilità di parcheggio per tutte le categorie di veicoli ammessi.	Arbenz

### Sostanzialmente contrari (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE, OW, NW, AI, NE, UDC, ACS, UPSA, elektromobil-E-mofa, KAPO OW, VFAS

38.201	La normativa non deve essere recepita nell'OSStr (troppo dettagliata, problemi di delimitazione).	BE, NE
38.202	Gli stalli per i quadricicli a motore e i quadricicli leggeri a motore non devono avere le stesse dimensioni di quelli per le automobili.	NW
38.203	Le bici cargo devono essere posteggiate sui parcheggi previsti per le biciclette.	OW
38.204	Le «bici cargo» non sono in grado di assicurare una logistica efficace ed affidabile delle merci in città (ad es. capacità di trasporto, resistenza alle intemperie); per far questo occorrono autocarri e furgoni moderni, i cui sistemi di propulsione diventano sempre più ecocompatibili.	UDC
38.205	L'offerta di parcheggi nelle città è già oggi scarsa, non si deve garantire l'uso esclusivo di parcheggi alle bici cargo.	ACS, UPSA, KAPO OW
38.206	I futuri parcheggi non devono andare a scapito di quelli per auto e furgoni esistenti.	VFAS

### Osservazioni (senza approvazione o rifiuto sostanziali)

38.301	Lo stallo contrassegnato dal simbolo «Bici cargo» deve essere fruibile anche dai quadricicli a motore e dai quadricicli leggeri a motore, ma non deve avere le stesse dimensioni di uno stallo per automobili.	LU
--------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

---

38.302 I posteggi devono poter essere riservati anche per mezzo della demarca-  
zione «Motoveicolo/scooter».

---

Motosuisse

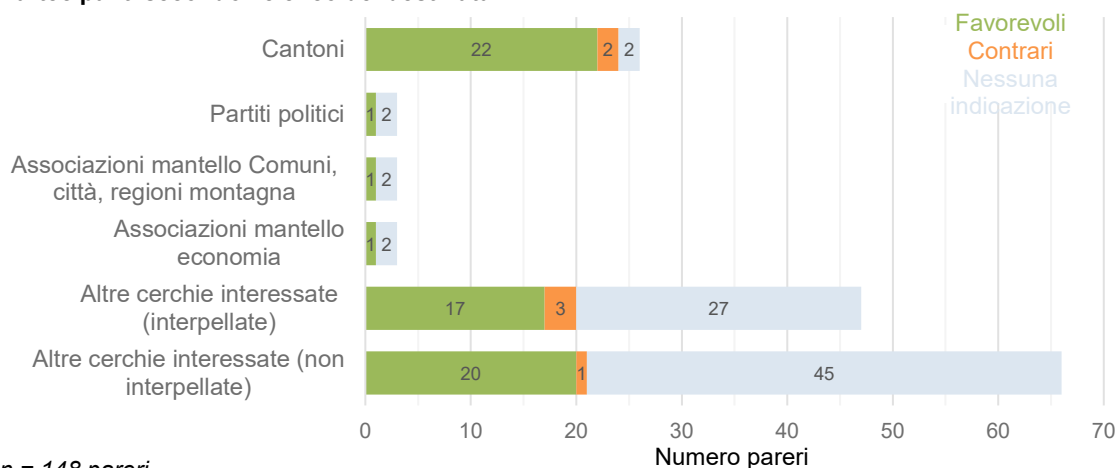
### 3.6 Ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD)

#### 3.6.1 Modifiche dell'OMD (domanda 39)

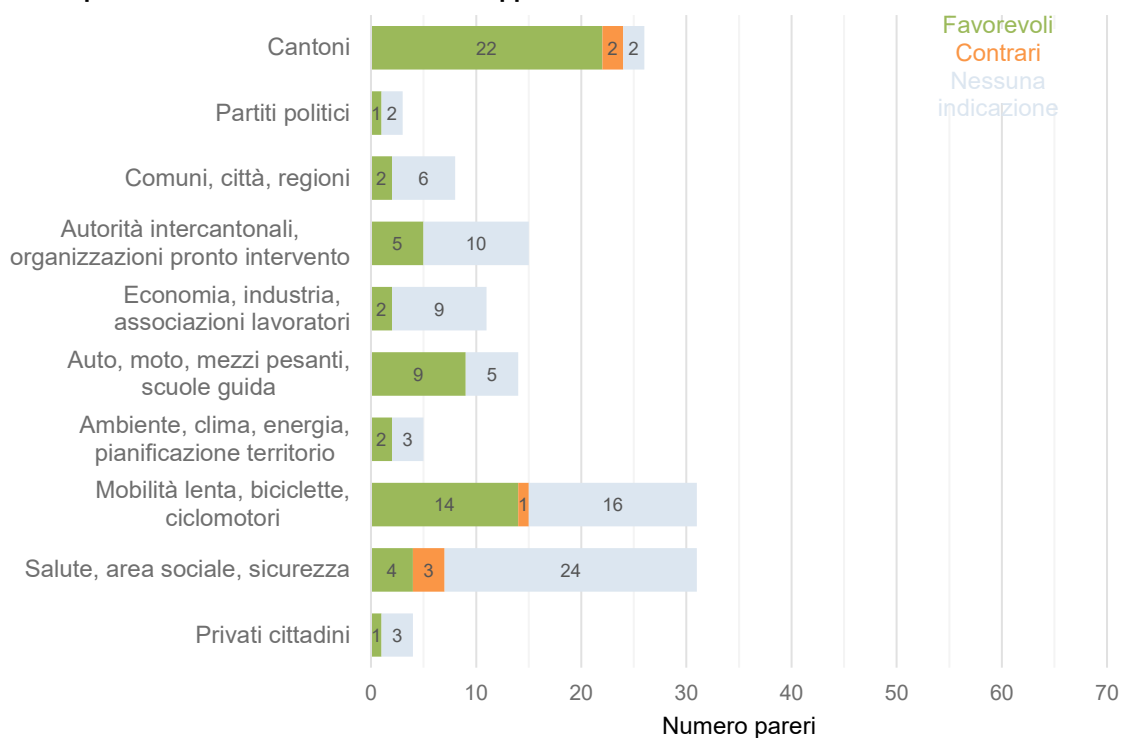
Siete d'accordo con le modifiche all'OMD?

#### Valutazione sostanziale

##### Partecipanti secondo l'elenco dei destinatari



##### Partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



**Posizione, affermazioni chiave e proposte di modifica****Sostanzialmente favorevoli** (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, JU, VERDI, SSV, USS, ACS, ACVS, UPSA, Arbenz, auto-svizzera, BennoBikes, upi, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, elekt-romobil-E-mofa, eMobility, Flyer, Friburgo (Città), stradasvizzera, Infinity, IRAP, KAPO OW, CCPSC, CDSCS, L-drive, Levo, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, SVLT, SCPCS, TCS, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

39.101 Il numero 339 dell'allegato 1 OMD può essere omissso (nei numeri 605 e 611 è già contemplata la circolazione su un'area destinata ai pedoni). ZH, SSV, ACVS, CCPSC, CDSCS

**Sostanzialmente contrari** (croce su «No» nel questionario o affermazione in tal senso)

UR, BS, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, Procap, SBV

39.201 Il numero 339 dell'allegato 1 OMD può essere omissso (nei numeri 605 e 611 è già contemplata la circolazione su un'area destinata ai pedoni). BS

39.202 Tenuto conto che non è disciplinato come si stabilisca o si dimostri una ridotta capacità deambulatoria, una multa di 40 franchi per l'utilizzo di un mezzo ausiliario per persone con ridotte capacità deambulatorie su un'area destinata ai pedoni è inappropriata (troppo alta). Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, Procap, SBV

## 3.7 Osservazioni

### 3.7.1 Altre osservazione sulle modifiche d'ordinanza proposte (domanda 40)

Avete altre osservazioni in merito alle modifiche proposte?

Classificazione e aspetti tecnici		
40.101	I ciclomotori leggeri con dispositivo di propulsione proprio (ad es. monopattini e scooter elettrici) devono sottostare all'obbligo di approvazione del tipo e di targa di controllo.	ZH, LU, NW, ZG, BS, AG, ACVS, CCPSC, VFAS
40.102	La categoria dei «ciclomotori leggeri» deve essere ridenominata categoria dei «ciclomotori lenti».	ZH, SSV, ACVS, KAPO OW, CCPSC, SvizzeraMobile, Velokonferenz
40.103	Per i monopattini autobilanciati non è necessaria una categoria a sé stante, possono essere integrati nella categoria dei ciclomotori pesanti.	BE
40.104	Per quanto riguarda l'immatricolazione (indicazione ad es. mediante etichetta adesiva) si devono valutare due approcci di soluzione possibili: a) immatricolare tutti i veicoli della categoria dei ciclomotori (leggeri, pesanti, veloci), b) immatricolare solo i ciclomotori veloci (rinunciare all'immatricolazione di categorie intermedie con velocità massima fino a 25 km/h).	BE
40.105	L'immatricolazione delle nuove categorie proposte è incoerente.	BE
40.106	La scelta del tipo di propulsione come criterio per l'adozione di normative differenziate (ad es. categorie di patente, immatricolazione, obblighi di assicurazione) deve essere ripensata.	AG
40.107	L'approvazione del tipo deve essere rivista (modifiche di peso/potenza).	BL
40.108	I ciclomotori veloci devono presentare uno sterzo largo almeno 0,5 m (aggiungere in art. 179 cpv. 3 OETV).	NE
40.109	L'articolo 178 capoverso 6 OETV deve essere trasferito nell'articolo 178a OETV (illuminazione) e nell'articolo 178a capoverso 1 OETV deve essere stralciata l'eccezione (tutti i ciclomotori devono essere muniti di luci).	VD
40.110	L'espressione nell'articolo 18 lettera a OETV «una potenza del motore complessiva di 1,00 kW al massimo» deve essere spostata nel numero 2 dopo l'espressione «propulsione elettrica [...]».	SSV, ACVS, KAPO OW, CCPSC, CDSCS
40.111	Le bici cargo monotraccia devono poter essere classificate anche come «ciclomotori veloci» come finora.	SSV
40.112	La classificazione dei ciclomotori e dei ciclomotori leggeri deve essere raffigurata in modo coerente anche nell'OSStr.	ACVS, CCPSC
40.113	Le categorie di veicoli e le possibilità di segnaletica devono essere ripensate radicalmente.	CDSCS
40.115	Le categorie di veicoli devono essere chiare e in correlazione con le superfici richieste e l'utilizzo dei veicoli.	Architettura senza ostacoli, SBV
Trasporto di bambini e di merci		
40.201	I ciclomotori devono poter essere trasportati sui portapacchi posteriori dei veicoli a motore (estensione dell'art. 73 cpv. 2 lett. d ONC).	LU, UR
40.202	Il tema «ancoraggio del carico» deve essere nuovamente rivisto (modifica delle categorie art. 63 ONC).	UR, NW
40.203	Le norme in materia di rimorchi devono essere riviste.	Embrach (Comune), ZürcherUnterland
40.204	Si devono semplificare e velocizzare l'importazione e le decisioni in materia di omologazione di bici cargo e rimorchi, tenendo conto dei rapporti d'esame esteri.	Obst+Gemüse



<b>Aree di circolazione, velocità e sicurezza</b>		
40.301	I ciclomotori veloci a due ruote devono poter utilizzare tutte le infrastrutture viarie a disposizione delle bici (rivedere divieto su strade pedonali per mezzo di cartello complementare).	NW
40.302	Si devono realizzare zone di coesistenza anche su strade orientate alla circolazione (più margine d'azione per città, agglomerati e regioni).	PSS, MpA, Greenpeace, VCS
40.303	Il modello a zone mirato a favorire la coesistenza deve essere portato avanti.	VERDI
40.304	Le biciclette devono poter sostare solo sul marciapiede se non sono disponibili appositi posti di parcheggio.	VERDI
40.305	La fascia di 1,5 m di larghezza che deve essere lasciata libera sul marciapiede in caso di parcheggio di biciclette non è conforme alla norma VSS.	VERDI
40.306	L'articolo 8 capoverso 4 ONC deve essere riformulato come segue: «I ciclisti possono derogare all'obbligo di circolare a destra quando devono svoltare a sinistra o quando ciò aumenta la sicurezza, segnatamente: a. quando la carreggiata oppure la corsia ciclabile non è sufficientemente larga per permettere ai veicoli a motore di superare o incrociare i ciclisti rispettando la distanza di sicurezza prescritta, b. su corsie a più sensi di circolazione dove vi sono pericoli sul lato destro della strada (automobili parcheggiate, cantieri ecc.), c. nelle curve a destra senza visibilità.»	SSV, CDSCS, Obst+Gemüse, ProVelo, SvizzeraMobile, SML
40.307	L'articolo 40 ONC deve essere riformulato: «I ciclisti che lasciano la corsia ciclabile, ad esempio per svoltare o superare, hanno gli stessi diritti e doveri che se non fosse demarcata una corsia.»	SSV, Obst+Gemüse, ProVelo, SvizzeraMobile, SML
40.308	Circolare affiancati deve essere consentito sulle strade secondarie, nelle zone 30, sulle ciclopiste e sulle corsie ciclabili sufficientemente larghe.	SSV, SwissCycling, Velokonferenz
40.309	All'elenco dei casi eccezionali in cui è permesso circolare affiancati (art. 43 ONC) deve essere aggiunto «su un'infrastruttura ciclabile di larghezza sufficiente».	SSV
40.310	Deve essere introdotta una distanza di sorpasso di 1,5 m tra traffico motorizzato e ciclisti.	SSV
40.311	Si deve o ridurre peso e potenza dei monopattini autobilanciati o ammettere questi veicoli a circolare esclusivamente sulla carreggiata.	Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, SBV
40.312	Le eccezioni di cui nell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (OAV) e nell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV) devono applicarsi solo ai mezzi ausiliari di persone con ridotte capacità deambulatorie (non ai «veicoli ricreativi»), le aree di circolazione devono essere rilevabili a livello tattile (separate da elementi strutturali).	Mobilità pedonale, SBV
40.313	L'articolo 43 ONC deve essere riformulato come segue: «Sempreché non ostacolino il traffico, possono tuttavia circolare affiancati a due: a. se circolano in formazione chiusa di oltre dieci velocipedi o ciclomotori; b. se la circolazione dei velocipedi e dei ciclomotori è densa; c. sulle ciclopiste e sulle piste di cicloturismo indicate da segnali su strade secondarie; d. nelle zone d'incontro; e. nelle zone a 30 km/h; f. all'interno di corsie ciclabili.»	Gähler, Obst+Gemüse, ProVelo, SvizzeraMobile, SML
40.314	Bisogna puntare ad avere solo due livelli di velocità (25 e 45 km/h) (armonizzazione, flusso di traffico più omogeneo).	DTC
40.315	All'interno delle località i ciclomotori veloci devono poter circolare al massimo a 25 km/h.	Arbenz
40.316	Devono essere definite delle distanze minime per il sorpasso di biciclette.	Gähler
<b>Segnaletica</b>		

40.401	Le nuove disposizioni sulla cartellonistica devono essere accompagnate da raccomandazioni sulla moderazione del traffico e sul mutuo rispetto delle altre categorie di veicoli.		VD
40.402	Deve essere introdotto un nuovo pittogramma per i ciclomotori pesanti e veloci.		VD
40.403	Le scritte e i dipinti devono poter avere luce propria o essere illuminati (no all'art. 178 cpv. 7 OETV, si rimanda agli art. 69 e 139 cpv. 4 OETV).		VD
40.404	Si deve crea un segnale «ciclopista facoltativa» e discutere l'abolizione generale dell'obbligo di utilizzo.	PSS, MpA, Cycla, Obst+Gemüse, SML	
40.405	Nell'articolo 75 capoverso 6 OSStr si deve indicare che si può rinunciare alla segnaletica. Si può tuttavia apporre la linea di attesa per regolare chiaramente il diritto di precedenza.	SSV, CDSCS	
40.406	Le linee di guida rivolte esclusivamente ai ciclisti e ai ciclomotoristi devono poter essere gialle.	SSV, CDSCS	
40.407	Le frecce di preselezione per i ciclisti devono poter essere gialle se sono di grandezza diversa da quelle dei bus.	SSV	
40.408	L'infrastruttura ciclabile deve poter essere colorata di rosso in base alle norme nazionali.		SSV
40.409	L'OSStr non è conforme alla legge sui disabili (LDis) (segnali e linee dipinte non sono riconoscibili per persone con disabilità visive).	Architettura senza ostacoli, SBV	
40.410	Devono essere introdotti i nuovi segnali «Verde permanente» e «Permesso ai ciclisti che proseguono dritti».	Obst+Gemüse, ProVelo, SML	
40.411	Deve essere introdotto il nuovo segnale «Vietato il sorpasso di biciclette»	Obst+Gemüse, ProVelo, SML, SwissCycling	
40.412	Nelle località il segnale «Area con percorso rotatorio obbligato» deve essere associato a un limite generale di velocità di 30 km/h).	Obst+Gemüse, ProVelo, SML	
40.413	L'articolo 75 capoverso 6 OSStr deve essere completato come segue: «Linee di arresto, linee di attesa o linee di guida, rivolte esclusivamente a ciclisti e ciclomotoristi (ad es. su corsie ciclabili, ciclopiste, nei pressi di passaggi per ciclisti), possono essere di colore giallo».	ProVelo, Zurigo (Città)	
40.414	Nell'articolo 71 capoverso 2 numero 6 OSStr il termine «ciechi» deve essere sostituito con «disabili visivi».		MpA
40.415	Allo sbocco di una ciclopista in una strada non bisogna più automaticamente dare precedenza.		Gähler
40.416	Deve essere introdotto un nuovo cartello complementare per il pannello di stop con il significato «Non dare precedenza» per biciclette e ciclomotori.		Gähler
<b>Altre affermazioni e richieste</b>			
40.501	I requisiti medici minimi e l'idoneità psicologica alla guida degli esperti della circolazione devono essere modificati: Art. 65 cpv. 4 OAC: «I requisiti del capoverso 2 lettere d ed e non sono richiesti per gli esperti della circolazione incaricati dei controlli dei veicoli.»; All. 1 OAC (aggiungere): «esperti della circolazione incaricati degli esami di conducente».	NW, GL, FR, SH, AR, AI, GR, VS, NE, asa	
40.502	Le modifiche previste devono essere verificate sotto il profilo dei possibili effetti a livello di efficacia e di sicurezza stradale.		SO
40.503	Per i ciclomotori leggeri e pesanti deve essere introdotta la patente di categoria AM (corrispondente alla classe L1e nell'UE).		NE
40.504	Nelle patenti per i ciclomotori non figurano iscrizioni quali ad esempio «sedia a rotelle motorizzata» o il numero di posti (contrariamente a quanto affermato nel rapporto esplicativo).		NE
40.505	I ciclomotori devono essere inclusi nel sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione (SIAC).		VD

40.506	Il progetto apporta solo una parziale semplificazione, l'esecuzione da parte delle autorità di immatricolazione e di polizia continua a soffrire di problemi importanti e in parte nuovi.	SSV, CDSCS
40.507	Per chi ostacola la circolazione dei velocipedi sulla corsia ciclabile (art. 40 cpv. 3 ONC) deve essere previsto un nuovo numero di multa disciplinare.	SSV, CDSCS
40.508	Non si deve più utilizzare il termine «mobilità lenta», bensì parlare solo di mobilità pedonale e mobilità ciclistica.	SSV
40.509	Deve essere reintrodotta l'obbligo di montare il campanello sulle bici.	ProVelo, SvizzeraMobile
40.510	Il questionario per la consultazione non è accessibile a tutti.	Architettura senza ostacoli, SBV
40.511	Il peso totale ammesso di 200 kg deve essere consentito anche per i veicoli di servizio di identica costruzione a cilindrata ridotta (ad es. DXS e DX2).	Embrach (Comune), ZürcherUnterland
40.512	La vendita di veicoli non ammessi a circolare sulle strade pubbliche deve essere regolamentata in maniera più severa.	Mobilità pedonale
40.513	Si deve rendere più efficiente l'emissione delle licenze di circolazione e allestire una banca dati nazionale.	Flyer

## Allegato: Partecipanti alla consultazione

Settore = Codice dell'ambito settoriale d'appartenenza dei partecipanti

- 10 Cantoni
- 20 Partiti politici
- 30 Comuni, città, regioni
- 40 Autorità intercantionali, organizzazioni di pronto intervento
- 50 Economia, industria, associazioni di settore e dei lavoratori
- 60 Auto, moto, trasporti pesanti, scuole guida
- 71 Ambiente, clima, energia, pianificazione del territorio
- 72 Mobilità lenta, biciclette, microveicoli
- 73 Sanità, area sociale, sicurezza
- 90 Privati cittadini

Abbreviazione	Denominazione	Settore
<b>Cantoni</b>		
ZH	Zurigo	10
BE	Berna	10
LU	Lucerna	10
UR	Uri	10
SZ	Svitto	10
OW	Obvaldo	10
NW	Nidvaldo	10
GL	Glarona	10
ZG	Zugo	10
FR	Friburgo	10
SO	Soletta	10
BS	Basilea Città	10
BL	Basilea Campagna	10
SH	Sciaffusa	10
AR	Appenzello Esterno	10
AI	Appenzello Interno	10
SG	San Gallo	10
GR	Grigioni	10
AG	Argovia	10
TG	Turgovia	10
TI	Ticino	10
VD	Vaud	10
VS	Vallese	10
NE	Neuchâtel	10
GE	Ginevra	10
JU	Giura	10
<b>Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale</b>		
PSS	Partito socialista svizzero	20
UDC	Unione Democratica di Centro	20
VERDI	Partito ecologista svizzero	20
<b>Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna</b>		
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna	30
SGV	Associazione dei Comuni svizzeri	30
SSV	Unione delle città svizzere	30
<b>Associazioni mantello nazionali dell'economia</b>		
2rad	2rad Schweiz	50
2roues-Bike4-Artisans	Associations 2 Roues Genève, Bike4Smartcities et Artisans à Vélos	72

Abbreviazione	Denominazione	Settore
ACS	Automobile Club Svizzero	60
ACVS	Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein	40
AICA	Associazione degli istituti cantonali di assicurazione per i fabbricati	40
AllianzBewegung	Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit	73
<b>Altre organizzazioni e cerchie interessate</b>		
Arbenz	Ueli Arbenz	90
Architettura senza ostacoli	Architettura senza ostacoli – Il centro svizzero specializzato	73
asa	Associazione dei servizi della circolazione	40
ASA	Associazione Svizzera degli Anziani	73
ASPP	Federazione svizzera dei pompieri professionisti	40
ATA	Associazione traffico e ambiente	71
Auforum	Auforum AG	73
auto-svizzera	Associazione degli importatori svizzeri di automobili	60
BennoBikes	Benno Bikes Swiss GmbH	72
BFH-TI	Berner Fachhochschule, Technik und Informatik	50
CCPCS	Conferenza del comandanti delle polizie cantonali svizzere	40
CDSCS	Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere	40
CHACOMO	Swiss Alliance for Collaborative Mobility	60
Ciclosport	Ciclosport Mollis AG	72
CP	Centre Patronal	50
CSP	Coordinazione Svizzera dei Pompieri	40
Cycla	Cycla - Schweizer Velo-Allianz	72
DriftBike	Drift Bike Shop GmbH	72
DTC	Dynamic Test Center AG	73
dynaMot	dynaMot Kommunikation GmbH	72
economiesuisse	Federazione delle imprese svizzere	50
elektromobil-E-mofa	Mein elektromobil GmbH und E-mofa AG	72
Embrach (Comune)	Comune di Embrach	30
eMobility	Swiss eMobility	71
Flyer	Flyer AG	72
Friburgo (Città)	Città di Friburgo	30
FSCMA	Federazione svizzera di consulenza sui mezzi ausiliari per persone andicappate e anziane	73
FSP	Federazione svizzera dei pompieri	40
FST	Federazione svizzera del turismo	50
Gähler	Sandro Gähle	90
Greenpeace	Greenpeace Svizzera	71
GV-AG	Aargauische Gebäudeversicherung, Feuerwehr	40
GV-FR	Kantonale Gebäudeversicherung Freiburg, Feuerwehr	40
GV-ZG	Gebäudeversicherung Zug, Feuerwehr	40
GV-ZH	Gebäudeversicherung Kanton Zürich, Feuerwehr	40
Hägeli	W. Hägeli AG	73
HCP	Human Cycling Performance Swiss GmbH	72
Helios	Helios Handicap	73
Hormap	Hormap AG	73
HuberTech	HuberTech GmbH	60
IAS	Interassociazione di salvataggio	40
Infinity	Infinity Bike Shop GmbH	72
IRAP	Institut für Raumentwicklung der Ostschweizer Fachhochschule	71
iwaz	iwaz - Das Sozialunternehmen	73
KAPO OW	Polizia cantonale di Obvaldo	40
Kyburz	Kyburz Switzerland AG	72

Abbreviazione	Denominazione	Settore
L-drive	L-drive Svizzera - Organizzazione mantello delle associazioni di istruttori di guida	60
Levo	Levo AG	73
Luder	Adrian Luder	90
Medtech	Swiss Medtech	73
Mobil2	Mobil2 GmbH	72
Mobilità pedonale	Mobilità pedonale Svizzera	72
Motosuisse	Associazione degli importatori svizzeri di motociclette e scooter	60
moveme	moveme AG	72
MpA	Medici per l'Ambiente	71
NVB+NGF	Nationales Versicherungsbüro Schweiz & Nationaler Garantiefonds Schweiz	50
Obst+Gemüse	Obst&Gemüse jam GmbH	72
ORS	Ortho Reha Suisse	73
ParksSwiss	Rete Parchi Svizzeri	50
Portmann	Apotheke Dr. Portmann AG	73
Primebike	Swiss Primebike Group AG	72
Procap	Procap Schweiz	73
ProVelo	Pro Velo Svizzera	72
PublicHealth	Public Health Schweiz	73
Rehabil	Rehabil AG	73
RehaHilfen	Reha Hilfen AG	73
RehaHuus	Reha-Huus GmbH	73
RehaSys	Rehabilitations Systeme AG	73
Riese+Müller	Riese & Müller GmbH	72
RoadCross	RoadCross - Fondazione per la sicurezza stradale	73
SBV	Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband	73
Schär	Schär Elektrofahrzeuge GmbH	72
SCPCS	Società dei Capi di Polizia delle Città Svizzere	40
Sentieri	Sentieri Svizzeri	72
Shehata	Daniel Shehata	90
SHVF	Swiss Historic Vehicle Federation	60
SKS-Rehab	SKS Rehab AG	73
SML	Swiss Messenger Logistic	72
SPC	Società Svizzera di Psicologia della Circolazione	73
Specialized	Specialized Europe GmbH	72
SPS	Fondazione svizzera per paraplegici	73
SSPH+	Swiss School of Public Health	73
Stöckli	Stöckli AG	60
stradasvizzera	Associazione nazionale impegnata nella tutela degli interessi della circolazione stradale	60
Sunel	Sunel AG	72
SunriseMedical	Sunrise Medical	73
SuterIndustries	Suter Industries AG	60
Suva	Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni	73
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico	50
SvizzeraMobile	Fondazione SvizzeraMobile	72
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik	60
SwissCleantech	Swiss Cleantech	50
SwissCycling	Swiss Cycling	72
TCS	Touring Club Svizzera	60
upi	Ufficio prevenzione infortuni	73
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile	60
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri	50

<b>Abbreviazione</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Settore</b>
USS	Unione sindacale svizzera	50
Velociped	Velociped Cargobike-Center	72
Velokonferenz	Conferenza Bici Svizzera	72
VeloLukas	Velo Lukas GmbH	72
Velosuisse	Verband der Schweizer Fahrradlieferanten	72
Veloteria	Veloteria GmbH	72
Velotrend	Velotrend AG	72
Vermeiren	Vermeiren AG	73
VFAS	Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti	60
Wil (Città)	Città di Wil	30
ZSS	Zürcher Seniorinnen und Senioren	73
ZürcherUnterland	Standort Zürcher Unterland	30
Zurigo (Città)	Città di Zurigo	30