



15 dicembre 2020

Rapporto sui risultati della consultazione

Iniziativa cantonale 17.304 «Strade più sicure subito!»

Consultazione dal 5 giugno 2020 al 30 settembre 2020

Numero del documento: ASTRA-D-983E3401/722



Indice

1	Oggetto della consultazione	4
2	Svolgimento della procedura di consultazione	5
3	Il progetto in dettaglio	6
3.1	Articolo 45a capoverso 1 PP-LCStr (Principio).....	6
3.2	Articolo 45a capoverso 2 PP-LCStr (Termine)	7
3.3	Articolo 45a capoverso 3 PP-LCStr (Agevolazioni per il Vallese e la Svizzera meridionale)	9
3.4	Articolo 45a capoverso 4 PP-LCStr (Estensione ad altre tratte)	10
3.5	Articolo 45a capoverso 5 PP-LCStr (Deroghe per taluni veicoli).....	11
4	Allegati	13
4.1	Partecipanti alla consultazione e relative abbreviazioni	13
4.2	Elenco delle altre abbreviazioni	14
4.3	Questionario sottoposto ai partecipanti alla consultazione.....	15

Elenco delle tabelle

Tabella 1	Posizione di principio riguardo al progetto:.....	3
Tabella 2	Sintesi in cifre dei pareri pervenuti.....	5
Tabella 3	Pareri concernenti il termine di 5 anni per adempiere l'obbligo di equipaggiamento a posteriori	8
Tabella 4	Pareri concernenti la disposizione derogatoria per la Svizzera meridionale e il Vallese.....	9
Tabella 5	Pareri concernenti la possibilità di estensione ad altre tratte	10
Tabella 6	Pareri concernenti la possibilità di deroghe per determinati veicoli.....	11

Sintesi dei risultati

Con 24 pareri favorevoli e 25 contrari il progetto di attuazione dell'iniziativa cantonale 17.304 non trova nessun chiaro consenso.

Presso i Cantoni, i pareri contrari al progetto di attuazione dell'iniziativa cantonale sono stati una leggera maggioranza, con undici contrari (BE, BL, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, TG, ZG) e nove favorevoli (AI, AR, FR, NW, SO, TI, UR, VD, VS); cinque Cantoni (AG, BS, GE, JU, SZ) si sono esplicitamente astenuti dal fornire un parere. Nella sua risposta, il Cantone di Zurigo ha espresso dubbi sul fatto che la proposta di limitare il progetto alle strade di transito attraverso le Alpi aumenti significativamente la sicurezza.

Fra i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale che hanno risposto, quattro hanno approvato il progetto (PPD, PVL, PES, PS) mentre due l'hanno respinto (PLR, UDC).

Per quanto riguarda le associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, il Gruppo svizzero per i contadini di montagna si è espresso in termini favorevoli, mentre l'Unione delle città svizzere e l'Associazione dei Comuni svizzeri hanno rinunciato esplicitamente a fornire un parere.

Le associazioni mantello nazionali dell'economia hanno respinto il progetto con tre voti contrari (ECONS, USC, USAM) e uno a favore (USS).

Fra le organizzazioni intercantionali e interurbane, tre hanno approvato il progetto di modifica mentre una l'ha respinto (favorevoli: CSP, CDSCS, SCPCS; contrarie: CCCS; rinuncia esplicita a fornire un parere: CDCGP).

Quattro associazioni nazionali delle imprese di trasporto e della mobilità si sono dette favorevoli al progetto (ALPI, FUSS, PROVEL, ATA) e cinque contrarie (ASTAG, CFS, FMS, FRS, TCS).

Tra le altre associazioni e organizzazioni nazionali, una si è espressa a favore del progetto (GREEN) mentre tre erano contrarie (CP, SSIC, ASETA); upi ha espresso dubbi sulla proposta di limitare il progetto alle strade di transito attraverso le Alpi.

La SUVA ha approvato il progetto posto in consultazione.

L'approvazione o il rifiuto di principio del progetto è stato determinato in base alla risposta alla prima domanda del questionario (domanda di principio). Alcuni partecipanti alla consultazione non hanno compilato il questionario e hanno trasmesso il loro parere solo sotto forma di lettera. Nel loro caso si è tenuto conto del parere espresso nella lettera.

Tabella 1 Posizione di principio riguardo al progetto:

Partecipanti	Favorevoli	Contrari	Dubbi sul progetto	Rinuncia esplicita a un parere	Totale delle risposte pervenute
Cantoni	9	11	1	5	26
Partiti politici	4	2			6
Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1			2	3
Associazioni mantello dell'economia	1	3			4
Organizzazioni intercantionali e interurbane	3	1		1	5
Associazioni nazionali delle imprese di trasporto e della mobilità	4	5			9

Altre associazioni e organizzazioni nazionali	1	3	1		5
Assicuratori	1				1
Totale	24	25	2	8	59

La possibilità di introdurre una normativa speciale (termine più lungo) per la Svizzera meridionale e il Vallese è stata respinta da 28 partecipanti alla consultazione (di cui 15 Cantoni) e ha raccolto soltanto 12 pareri favorevoli (di cui 5 Cantoni).

La possibilità di estendere la normativa ad altre tratte ha raccolto l'approvazione di 23 partecipanti alla consultazione (di cui 10 Cantoni), mentre 16 partecipanti (di cui 8 Cantoni) l'hanno respinta.

I pareri sono relativamente unanimi per quanto riguarda la possibilità di esentare taluni veicoli dalla normativa: 33 favorevoli (di cui 16 Cantoni) e solo 6 contrari (di cui 4 Cantoni).

1 Oggetto della consultazione

Dal 2015 circa, i nuovi autobus, automezzi pesanti e trattori a sella non possono più essere immatricolati, in linea di principio, se non sono dotati almeno dei seguenti sistemi di assistenza alla guida:

- sistema avanzato di frenata di emergenza AEBS (Advanced Emergency Braking System): avvia automaticamente la frenata in caso di ostacoli davanti al veicolo;
- sistema di controllo elettronico della stabilità ESC (Electronic Stability Program): aiuta a stabilizzare il veicolo in caso di sbandamento;
- sistema di avviso di deviazione dalla corsia (avverte il conducente in caso di deviazione involontaria dalla corsia, per esempio a causa di un colpo di sonno).

Il Consiglio federale ha prescritto l'obbligo di dotare i veicoli di questi dispositivi nell'ordinanza del 19 giugno 1995¹ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV). Le disposizioni e le deroghe sono armonizzate con il diritto dell'UE.

Il 22 marzo 2017 il Cantone Ticino ha presentato l'iniziativa [17.304](#) «Strade più sicure subito!»

L'iniziativa cantonale chiede che nel più breve tempo possibile, ma non dopo l'entrata in esercizio del nuovo Centro di controllo per i veicoli pesanti e area multiservizi di Giornico/Monteforno (Cantone Ticino), sia vietato (salvo trasporti eccezionali) il transito nelle gallerie alpine stradali svizzere e sui passi alpini agli automezzi pesanti non dotati dei mezzi di sicurezza definiti dall'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali. Andranno valutate soluzioni amministrative e tecniche non penalizzanti per gli autotrasportatori dei Cantoni alpini (o più in generale svizzeri).

Sia la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-S) che la sua omologa del Consiglio nazionale (CTT-N) hanno dato seguito all'iniziativa cantonale. Nella sessione invernale del 2018 la CTT-N è stata incaricata di elaborare un progetto conformemente all'articolo 17 capoverso 1 della legge del 13 dicembre 2002² sul Parlamento. La maggioranza di entrambe le commissioni ritiene che in tal modo si possano ridurre i rischi connessi al traffico pesante e migliorare ulteriormente l'elevato standard di sicurezza sulle strade svizzere.

Sulla base di una proposta di attuazione della Commissione, la CTT-N ha incaricato l'Amministrazione di effettuare ulteriori accertamenti e di elaborare un progetto preliminare. Il 17 febbraio 2020, la Commissione ha preso atto degli accertamenti effettuati dall'Amministrazione e ha discusso due varianti di attuazione. Il 26 maggio 2020, la CTT-N ha approvato un progetto di modifica della legge federale sulla circolazione stradale³ e incaricato l'Ufficio federale delle strade (USTRA) di svolgere la consultazione.

Il progetto prevede che, sulle strade di transito nella regione alpina, gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone siano assoggettati a standard minimi in relazione all'equipaggiamento con

¹ RS 741.41

² RS 171.10

³ RS 741.01

sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti. Per quanto concerne i trasporti non transfrontalieri particolarmente importanti per l'economia della Svizzera meridionale o del Vallese, il Consiglio federale potrà prevedere un termine più lungo.

Tutti i documenti relativi alla consultazione possono essere scaricati dal sito Internet del Consiglio federale nella rubrica Procedure di consultazione concluse 2020 (www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse >2020 > Iniziativa cantonale 17.304 «Strade più sicure subito!»).

2 Svolgimento della procedura di consultazione

Il 5 giugno 2020 la CTT-N ha posto in consultazione, sino al 30 settembre 2020, il progetto preliminare relativo all'attuazione dell'iniziativa cantonale 17.304 «Strade più sicure subito!».

Sono stati invitati a partecipare alla consultazione 119 destinatari⁴. Fra i 52 partecipanti che hanno risposto, 8 hanno rinunciato esplicitamente a fornire un parere (AG, BS, GE, JU, CDCGP, ACS, UCS, SZ). Inoltre, 11 organizzazioni hanno fatto pervenire un parere senza essere state invitate direttamente alla consultazione.

Nella valutazione dei risultati non sono stati presi in considerazione separatamente quattro pareri di sottorganizzazioni, gruppi o singole imprese rappresentate da un'associazione nazionale o da un'organizzazione mantello svizzera. Tuttavia, essi sono presentati nel capitolo 3 del presente rapporto («Il progetto in dettaglio») e riportati anche nella tabella 2 qui di seguito («Sintesi in cifre dei pareri pervenuti»).

Tabella 2 Sintesi in cifre dei pareri pervenuti

Categorie	Invitati	Rinuncia esplicita	Risposte
Cantoni	26	5	26
Partiti politici	12		6
Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	2	3
Associazioni mantello dell'economia	8		4
Altri destinatari della consultazione	70	1	13
Altri pareri pervenuti			11
Totale	119	8	63

Tutti i pareri possono essere scaricati in formato PDF dal sito Internet del Consiglio federale nella rubrica Procedure di consultazione concluse 2020 (www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse >2020 > Iniziativa cantonale 17.304 «Strade più sicure subito!»).

L'allegato al presente rapporto contiene un elenco dei Cantoni, dei partiti e delle organizzazioni che hanno partecipato alla consultazione e le corrispondenti abbreviazioni.

⁴ L'elenco dei destinatari può essere scaricato dal sito Internet www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2020 > Iniziativa cantonale 17.304 «Strade più sicure subito!».

3 Il progetto in dettaglio

3.1 Articolo 45a capoverso 1 PP-LCStr (Principio)

Domanda 1 del questionario: Siete d'accordo che agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone che circolano sulle strade di transito nella regione alpina di cui all'articolo 2 della legge federale del 17 giugno 1994 concernente il transito stradale nella regione alpina si applichino requisiti particolari in relazione ai sistemi di assistenza?

Alcuni partecipanti alla consultazione hanno risposto inviando una lettera senza compilare il questionario, motivo per cui anche i pareri espressi nelle lettere sono menzionati qui di seguito.

I pareri sono presentati globalmente all'inizio del rapporto nella sintesi dei risultati, che comprende anche una tabella riassuntiva (tabella 1, pag. 3).

Domanda 1 del questionario:

Favorevoli: 21 (di cui 8 Cantoni)

AI, FR, NW, SO, TI, UR, VD, VS; PES, PVL, PS; SAB; USS; CSP, CDSCS; ALPI, FUSS, PROVEL, ATA; GREEN; SUVA.

3 partecipanti (DTC, FWIUR, KTGFR) non sono presi in considerazione poiché rappresentati da organizzazioni sovraordinate.

Altri pareri favorevoli contenuti nelle lettere dei partecipanti alla consultazione che non hanno compilato il formulario:

Favorevoli 3 (di cui 1 Cantone)

AR; PPD; SCPCS.

Osservazioni dei partecipanti favorevoli al progetto:

- USS critica il fatto che il testo di legge sia formulato in modo molto generico, mentre ci vorrebbe soprattutto più chiarezza in relazione ai sistemi di assistenza menzionati.
- NW osserva che dal 2022 l'UE prescriverà numerosi nuovi sistemi di sicurezza: si potrebbe eventualmente rinviare a questa data l'entrata in vigore del progetto o rinunciarvi del tutto.
- ALPI, GREEN e ATA sottolineano che si tratta di applicare uno strumento politico esistente, che in Francia e in Austria esistono divieti analoghi per gli automezzi pesanti più datati, che gli automezzi pesanti obsoleti rappresentano il rischio maggiore per la sicurezza, che si tratta di un numero limitato di veicoli e che, di principio, un'attuazione conforme agli accordi bilaterali Svizzera-UE è possibile.
- ALPI, GREEN, PS e ATA rilevano che il traffico pesante genera ingenti costi esterni dovuti agli incidenti e che la mortalità negli incidenti in cui sono coinvolti automezzi pesanti è molto più elevata rispetto ad altre categorie di veicoli.
- ALPI, GREEN, PS e ATA sostengono la soluzione proposta anche perché si attendono effetti positivi sull'ambiente (i nuovi requisiti minimi nel traffico attraverso le Alpi dovrebbero incoraggiare l'uso di veicoli più moderni o il trasferimento dalla strada alla ferrovia).

Domanda 1 del questionario:

Contrari: 19 (di cui 11 Cantoni)

BE, BL, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, TG, ZG; ECONS, USAM; CCCS; ASTAG, CFS, FMS, TCS; ASETA.

1 partecipante (KAPOW) non è preso in considerazione poiché rappresentato da organizzazioni sovraordinate.

Altri pareri contrari nelle lettere dei partecipanti alla consultazione che non hanno compilato il formulario:

Contrari: 6 (di cui nessun Cantone)

PLR, UDC; USC; FRS; CP, SSIC.

Osservazioni dei partecipanti contrari al progetto:

- CCCS, BE, GL, GR, LU, SG e SH sostengono che gli standard minimi richiesti si raggiungerebbero comunque grazie al chilometraggio elevato e al conseguente rapido rinnovo del parco veicoli. Anche ZH condivide questa opinione, ma non ha espresso un parere favorevole o contrario in merito alla domanda 1.

- SSIC teme che i veicoli sprovvisti dei sistemi di assistenza richiesti eludano la normativa transitando sulle strade cantonali.
- ASTAG, FMS, FRS e USAM fanno valere che molti dei sistemi richiesti non incidono in nessun modo sulla sicurezza delle tratte di transito interessate.
- ASTAG, ECONS, USAM e ASETA sottolineano che la necessità di un intervento legislativo non è abbastanza giustificata, sia perché non esistono studi a sostegno di una maggiore frequenza degli incidenti nel traffico dei mezzi pesanti attraverso le Alpi, sia perché non vi sono prove sufficienti che le misure tecniche proposte migliorino effettivamente la sicurezza stradale.
- ASTAG, ECONS e FMS lamentano la mancanza di una valutazione dell'impatto della normativa. Per le imprese interessate, la modifica proposta della LCStr avrebbe conseguenze potenzialmente incisive.
- FRS e USAM non ravvisano l'osservanza del principio di proporzionalità né un rapporto costi-benefici ragionevole.
- ASTAG, BE, GL, SSIC, ASETA e TCS osservano che per le imprese di trasporto la proposta di equipaggiare i veicoli a posteriori non è assolutamente proporzionata né dal profilo tecnico né in un'ottica economica.
- ASTAG, CFS, ECONS, FMS, FRS, USAM, SSIC e ASETA affermano che per aumentare la sicurezza stradale è più importante migliorare l'infrastruttura delle strade e, soprattutto, risanare il più rapidamente possibile la galleria stradale del San Gottardo.

Domanda 1 del questionario:

Rinuncia esplicita a fornire un parere: 2 (di cui 2 Cantoni)
AG, GE.

Altre astensioni nelle lettere dei partecipanti alla consultazione che non hanno compilato il formulario:

Rinuncia esplicita a fornire un parere: 6 (di cui 3 Cantoni)
BS, JU, SZ; ACS, UCS; CDSCS.

Altre osservazioni:

- CCCS, BE, BL, GR, CDCGP, LU, NE, OW, SG, USS, SH e TG chiedono che l'obbligo di dotare i veicoli di nuovi sistemi di assistenza non si limiti alle strade di transito attraverso le Alpi proposte nel progetto, ma si applichi a tutte le strade svizzere.
- ZH dubita che la proposta di limitare le misure alle strade di transito attraverso le Alpi aumenti significativamente la sicurezza, che migliorerebbe invece più probabilmente se l'obbligo di equipaggiamento venisse esteso a tutte le strade svizzere.
- CCCS, BE, BL, GE, GR, LU, NE, OW, SH e VD ritengono che la normativa speciale per i viaggi interni contravvenga all'interesse della sicurezza stradale e della parità di trattamento.
- CCCS, BE, BL, ECONS, GR, LU, NE, USS e SH rilevano che la proposta di attuazione è contraria al diritto europeo (violazione del principio di non discriminazione).
- CCCS, BE, BL, GL, LU, OW, SG, SH e UR sostengono che per la polizia sarebbe molto dispendioso controllare che queste norme più severe vengano rispettate.
- BL, CSP, GR, NW e OW chiedono una deroga per i veicoli d'intervento dei servizi d'urgenza (cfr. a tale proposito anche le osservazioni relative all'art. 45a cpv. 5 PP-LCStr, n. 4.5).

3.2 Articolo 45a capoverso 2 PP-LCStr (Termine)

Domanda 2 del questionario: Siete d'accordo che gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone per i quali non era obbligatorio un sistema di assistenza al momento dell'approvazione del tipo o del primo esame del veicolo possano continuare a circolare sulle strade di transito della regione alpina, se ne sono sprovvisti, solo per cinque anni dal momento in cui tale sistema è diventato obbligatorio per la prima volta per il rilascio della relativa approvazione del tipo?

Tabella 3 Pareri concernenti il termine di cinque anni per adempiere l'obbligo di equipaggiamento a posteriori

	Favorevoli	Contrari	Rinuncia esplicita a un parere	Totale
Cantoni	8	11	2	21
Altri	12	8	1	21
Totale	20	19	3	42

Favorevoli: 20 (di cui 8 Cantoni)

AI, FR, NW, SO, TI, UR, VD, VS; PVL, PES, PS; SAB; CSP, CDSCS; ALPI, FUSS, PROVEL, ATA; GREEN; SUVA

3 partecipanti (DTC, FWIUR, KTGFR) non sono presi in considerazione poiché rappresentati da organizzazioni sovraordinate.

- ALPI, FUSS, GREEN, PROVEL, PS e ATA propongono di modificare il progetto in modo tale che in determinati casi il Consiglio federale abbia la competenza di dichiarare obbligatori i sistemi di assistenza rilevanti ai fini della sicurezza prima della scadenza del termine di cinque anni. Se aumentano la sicurezza in maniera significativa, questi sistemi potrebbero essere in futuro molto preziosi per la sicurezza stradale.
- CDSCS ritiene che sia auspicabile prevedere un termine transitorio più breve per i sistemi di assistenza che possono essere montati a posteriori a basso costo (p. es. telecamere per angolo cieco).

Contrari: 19 (di cui 11 Cantoni)

BE, BL, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, TG, ZG; ECONS, USAM; CCCS; ASTAG, CFS, FMS, TCS, ASETA;

1 partecipante (KAPOW) non è preso in considerazione poiché rappresentato da organizzazioni sovraordinate

- CCCS e BE sostengono che le disposizioni e le scadenze per l'introduzione sono molto complessi. Per gli organi di controllo non è possibile effettuare controlli in loco. I dati necessari non figurano nella licenza di circolazione (p. es. data d'importazione).
- CCCS, BE, BL, LU, SG e SH sottolineano che spesso non è tecnicamente possibile equipaggiare i veicoli a posteriori o, nel caso in cui lo sia, ne risultano oneri o costi sproporzionati.
- CCCS, BE, BL, LU, NE, SG e SH fanno valere che dopo sei anni solo circa la metà degli automezzi pesanti adibiti al trasporto di cose o persone viene sostituita (circa l'8 % all'anno).
- ASTAG, ECONS, GL, NE, USAM e TCS ritengono che il termine di cinque anni appare arbitrario e non presenta alcuna correlazione con l'attuale parco veicoli in Svizzera e all'estero né con i consueti cicli d'investimento nel settore.
- OW sostiene che i veicoli messi in circolazione di recente rispondono già oggi a standard di sicurezza molto elevati. Dato che tali sistemi di assistenza a scopo di sicurezza saranno introdotti correntemente nel corso dei prossimi anni, non si riesce a capire perché dei veicoli nuovi debbano essere ritirati dalla circolazione dopo soli cinque anni.
- ECONS rileva che, secondo il diritto dell'UE, sono determinanti i requisiti tecnici al momento della prima immatricolazione di un veicolo. In linea di principio, l'equipaggiamento a posteriori non è previsto. Non vi è alcun motivo di derogare a questa prassi nell'ottica di uno «Swiss finish».

Rinuncia esplicita a fornire un parere: 3 (di cui 2 Cantoni)

AG, GE; USS

- USS chiede che il termine sia ridotto a tre anni.

Altre osservazioni:

- BL, CSP e GR chiedono una deroga per i veicoli d'intervento dei servizi d'emergenza, in particolare per il corpo pompieri.

3.3 Articolo 45a capoverso 3 PP-LCStr (Agevolazioni per il Vallese e la Svizzera meridionale)

Domanda 3 del questionario: Siete d'accordo che il Consiglio federale possa prevedere un termine più lungo per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri particolarmente importanti per l'economia della Svizzera meridionale o del Vallese, nonché per i viaggi a vuoto direttamente correlati a tali trasporti?

Tabella 4 Pareri concernenti la disposizione derogatoria per la Svizzera meridionale e il Vallese

	Favorevoli	Contrari	Rinuncia esplicita a un parere	Totale
Cantoni	5	15	1	21
Altri	7	13	1	21
Totale	12	28	2	42

Favorevoli: 12 (di cui 5 Cantoni)

AI, FR, NW, TI, VS; SAB; ECONS, USAM; ASTAG; CFS, ASETA; SUVA;

1 partecipante (DTC) non è preso in considerazione poiché rappresentato da organizzazioni sovraordinate

- NW sostiene che questi trasporti esclusivamente interni garantiscono l'approvvigionamento delle regioni di montagna. Se non si prevede una normativa speciale per questi trasporti, le imprese svizzere potrebbero risultare leggermente più colpite dalla misura introdotta rispetto a quelle straniere. Le imprese attive nell'approvvigionamento interno percorrono più spesso distanze brevi, motivo per cui i loro veicoli devono essere sostituiti con minor frequenza. Una volta scaduto il termine di cinque anni, i trasportatori indigeni potrebbero quindi essere costretti a sostituire dei veicoli che non sono ancora giunti al termine del loro ciclo di vita.
- SAB subordina la sua approvazione del progetto alla disposizione derogatoria.
- SAB e VS rimandano, a titolo di parallelo, alla deroga introdotta molto tempo fa a favore del Ticino per il traffico S.
- SAB è del parere che il traffico esclusivamente interno non rientri nelle disposizioni dell'accordo sui trasporti terrestri. Anche alcuni Stati dell'UE, come la Francia e l'Italia al Monte Bianco, hanno introdotto disposizioni derogatorie. Il diritto europeo non esclude a priori prescrizioni specifiche per talune tratte di strada.

Contrari: 28 (di cui 16 Cantoni)

BE, BL, GE, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, ZG; PVL, PES, PS; USS; CCCS, CDSCS; ALPI, FMS, FUSS, PROVEL, TCS, ATA; GREEN;

1 partecipante (KAPOW) non è preso in considerazione poiché rappresentato da organizzazioni sovraordinate

- BE, LU, OW ritengono che, per tenere conto della sicurezza stradale e dell'uguaglianza giuridica, la modifica di legge deve valere per tutti gli automezzi pesanti adibiti al trasporto di cose o persone (BE e LU: inclusi i minibus con rimorchio).
- LU è del parere che un'attuazione differenziata solo per la Svizzera meridionale e il Vallese porterebbe a distorsioni del mercato.
- CCCS, ALPI, BL, FUSS, GL, PVL, GR, GREEN, NE, SG, SO, SH, PS, TCS, TG, UR e VD sostengono che la disposizione derogatoria contravviene all'interesse della sicurezza stradale.
- BL, PVL, GR, NE, SG, SH, TG e UR fanno valere che la disposizione derogatoria che consente al Consiglio federale di prevedere un regime speciale per i viaggi interni è contraria al principio della parità di trattamento.

- BL, PVL, PES, SH, TG e UR lamentano che la disposizione derogatoria è incompatibile con gli obblighi internazionali della Svizzera (accordo sui trasporti terrestri concluso tra la Svizzera e l'UE).
- GE rileva che, per motivi di equità, coerenza e concorrenza, non è opportuno porre requisiti di sicurezza più severi ai veicoli stranieri che a quelli svizzeri.
- ALPI, GREEN, PROVEL, PS e ATA si oppongono al trattamento speciale ritenendolo in qualche modo contrario allo scopo del progetto di legge, ma lo preferiscono tuttavia allo status quo.
- SO sottolinea la mole supplementare di controlli che la differenziazione comporterebbe per le autorità di esecuzione.

Rinuncia esplicita a fornire un parere: 2 (di cui 1 Cantone)

AG, CSP;

2 partecipanti (FWUIR, KTGFR) non sono presi in considerazione poiché rappresentati da organizzazioni sovraordinate

Altre osservazioni:

- ASTAG, ECONS, FMS, USAM, ASETA e TCS respingono il progetto, ma ritengono che una deroga sia necessaria nel caso in cui la Commissione porti avanti effettivamente il progetto. In questo caso, ECONS, USAM, ASTAG e FMS sono favorevoli a un termine nettamente più lungo o eventualmente a una disposizione derogatoria di durata illimitata.

3.4 Articolo 45a capoverso 4 PP-LCStr (Estensione ad altre tratte)

Domanda 4 del questionario: Siete d'accordo che il Consiglio federale, dopo aver sentito i Cantoni interessati, possa estendere l'obbligo di equipaggiamento ad altre tratte per motivi di sicurezza?

Tabella 5 Pareri concernenti la possibilità di estensione ad altre tratte

	Favorevoli	Contrari	Rinuncia esplicita a un parere	Totale
Cantoni	10	8	3	21
Altri	13	78		21
Totale	23	116	3	42

Favorevoli: 23 (di cui 10 Cantoni)

AI, FR, GE, NW, OW, TG, TI, UR, VD, VS; PVL, PES, PS; SAB; USS; CSP, CDSCS; ALPI, FUSS, PROVEL, ATA; GREEN; SUVA;

3 partecipanti (DTC, FWIUR, KTGFR) non sono presi in considerazione poiché rappresentati da organizzazioni sovraordinate

- ALPI, FUSS, GREEN, PROVEL, PS e ATA approvano la possibilità di imporre requisiti più elevati al traffico pesante sulle tratte delle città e degli agglomerati a traffico misto (segnatamente l'installazione di sistemi di assistenza al cambio di direzione per proteggere ciclisti e pedoni).
- Secondo CDSCS è opportuno rendere obbligatori su tutto il territorio svizzero sistemi di assistenza come le telecamere per angolo cieco.

Contrari: 16 (di cui 8 Cantoni)

BE, GL, GR, LU, NE, SH, SO, ZG; ECONS, USAM; CCCS; ASTAG, CFS, FMS, TCS; ASETA;

- GL ritiene che la norma di delega sia troppo generica. Se viene sancito in una legge formale, l'obbligo di equipaggiamento sulle strade di transito attraverso le Alpi deve essere applicato

anche alle altre tratte oppure i criteri corrispondenti devono essere quanto meno precisati nella legge.

- SO vuole che le altre tratte siano determinate fin dall'inizio in modo esaustivo.
- SH e SO rilevano che un'estensione costante ad altre tratte comporterebbe un onere amministrativo ricorrente e sproporzionatamente elevato.
- Secondo CCCS, BE e SO, finché non saranno definite altre tratte in un secondo tempo, dopo aver sentito i Cantoni, il vantaggio aggiuntivo che deriva da questa estensione sarebbe difficilmente percepibile a causa della messa in circolazione nello stesso tempo di veicoli più recenti dotati di altri sistemi di assistenza atti a ridurre gli incidenti.
- LU sostiene che emanare disposizioni per singole tratte non abbia senso dal punto di vista della sicurezza stradale e in un Paese piccolo qual è la Svizzera vanno comunque respinte.
- Per ECONS non è affatto chiaro perché il Consiglio federale debba avere una competenza normativa così incisiva mediante una norma di delega. Le obiezioni sollevate per il traffico merci attraverso le Alpi si applicherebbero in misura ancora maggiore ad altre tratte.
- ASTAG, FMS, USAM e TCS sostengono che i veicoli utilizzati nel trasporto locale a basso chilometraggio rimangono più a lungo in circolazione (di solito più di 10 anni) rispetto ai veicoli a lunga percorrenza (>100 000 km). Imporre un divieto di circolazione ai veicoli utilizzati nel trasporto locale comporterebbe un notevole onere economico.
- ASTAG, FMS e USAM sottolineano che l'equipaggiamento a posteriori dei veicoli con sistemi di assistenza non è per lo più possibile perché questi dispositivi sono integrati nella struttura stessa del veicolo e spesso sono disponibili solo franco fabbrica.

Rinuncia esplicita a fornire un parere: 3 (di cui 3 Cantoni)

AG, BL, SG;

1 partecipante (KAPOW) non è preso in considerazione poiché rappresentato da organizzazioni sovraordinate

Altre osservazioni:

- BL, GR e CSP chiedono una deroga per i veicoli di primo intervento dei servizi d'emergenza.

3.5 Articolo 45a capoverso 5 PP-LCStr (Deroghe per determinati veicoli)

Domanda 5 del questionario: Siete d'accordo che il Consiglio federale possa prevedere deroghe all'obbligo di equipaggiamento per determinati veicoli?

Tabella 6 Pareri concernenti la possibilità di deroghe per determinati veicoli

	Favorevoli	Contrari	Rinuncia esplicita a un parere	Totale
Cantoni	16	4	1	21
Altri	17	2	2	21
Totale	33	6	3	42

Favorevoli: 33 (di cui 16 Cantoni)

AI, BE, BL, FR, GE, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, TI, UR, VD, VS; PVL; PS; SAGB; ECONS, USS; CCCS, CSP, CDSCS, ALPI, ASTAG, CFS, FUSS, PROVEL, ATA; GREEN, ASETA; SUVA

4 partecipanti (DTC, FWIUR, KAPOW, KTGRF) non sono presi in considerazione poiché rappresentati da organizzazioni sovraordinate

- BL, CSP, GL, GR, NW e OW chiedono che la disposizione derogatoria sia formulata in modo più chiaro già a livello della LStr (p. es. menzionando la cerchia degli interessati che potrebbero beneficiarne, segnatamente il corpo pompieri, la polizia, le dogane, il servizio sanitario e la protezione civile).
- ASTAG, CFS, ECONS, FMS, USAM e ASETA respingono il progetto nel suo complesso. Tuttavia, se la Commissione dovesse portare avanti il progetto, sarà inevitabile prevedere deroghe poiché, a causa del loro campo di applicazione e delle loro caratteristiche, taluni veicoli non potrebbero in alcun modo rientrare nella categoria prevista dal legislatore (per es. spazzaneve).

Contrari: 6 (di cui 4 Cantoni)

GL, SG, TG, ZG; USAM; FMS;

Nota: oltre al loro «Sì», ASTAG e CFS hanno anche risposto «No» a questa domanda per il fatto di aver respinto il progetto nel suo complesso. Questo rifiuto di principio non è stato riportato qui poiché già espresso in relazione alla domanda 1.

- TG osserva che unadisposizione in tal senso accrescerà ulteriormente l'onere supplementare cui i Cantoni dovranno far fronte ai fini dell'esecuzione.

Rinuncia esplicita a fornire un parere: 3 (di cui 1 Cantone)

AG, PES, TCS;

Altre osservazioni:

- BL, CSP, GR, NW, OW e SO chiedono una deroga per i veicoli di primo intervento dei servizi d'urgenza. BL, GL, NW, OW sottolineano che, considerata la lunga durata e il basso chilometraggio di questi veicoli, un obbligo di equipaggiarli a posteriori non è proporzionato e che, in talune circostanze, non sarebbe nemmeno tecnicamente attuabile in modo efficace. La priorità è di garantire che le operazioni di soccorso possano svolgersi senza restrizioni.
- ALPI, BE, FUSS, GR, GREEN, LU, NE, PROVEL, SG, USS, SH, PS e ATA ritengono che le deroghe debbano essere gestite in maniera restrittiva. A titolo d'esempio sono menzionati i veicoli d'epoca (GREEN, NE, SAB, SO, PS e ATA), i veicoli dell'esercito (ALPI, GREEN, PROVEL, SAB, PS e ATA) e i veicoli del corpo pompieri (ATA).
- SG respinge una deroga a favore dei veicoli dell'esercito perché sono spesso coinvolti in incidenti.
- Secondo PVL, i veicoli dell'esercito vanno considerati in maniera differenziata (p. es. i normali veicoli adibiti al trasporto di persone devono sottostare alle medesime condizioni dei veicoli civili).

4 Allegati

4.1 Partecipanti alla consultazione e relative abbreviazioni

Abbreviazione utilizzata	Nome
ACS	Associazione dei Comuni Svizzeri
AG	Staatskanzlei des Kantons Argau
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
ALPI	Iniziativa delle Alpi
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
ASETA	Associazione svizzera per l'equipaggiamento tecnico in agricoltura (ASETA)
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali ASTAG
ATA	Associazione traffico e ambiente ATA
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
CCCS	Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein CCCS
CDCGP	Conferenza dei direttori cantonali di giustizia e polizia CDCGP
CDSCS	Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere CDSCS
CFS	Cargo Forum Svizzera
CP	Centre Patronal
CSP	Coordinazione svizzera dei pompieri (CSP)
DTC	DTC Dynamic Test Center AG
ECONS	economiesuisse
FMS	Federazione Motociclistica Svizzera FMS
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
FRS	routesuisse – Fédération routière suisse FRS
FUSS	Mobilità pedonale Svizzera
FWIUR	Feuerwehrinspektorat Uri
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
GREEN	Greenpeace Svizzera
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
KAPOW	Kantonspolizei Obwalden
KTGFR	Kantonale Gebäudeversicherung, Friburgo
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden

PES	Partito ecologista svizzero – I Verdi PES
PLR	PLR. I Liberali
PPD	Partito popolare democratico PPD
PROVEL	Pro Velo Svizzera
PS	Partito socialista svizzero PS
pvl	Partito verde-liberale pvl
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SCPCS	Società dei Capi di Polizia delle città svizzere SCPCS
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SSIC	Società svizzera degli impresari costruttori SBV SSIC
SUVA	Assicurazione svizzera contro gli infortuni SUVA
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TCS	Touring Club Svizzero TCS
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UCS	Unione delle città svizzere
UDC	Unione Democratica di Centro UDC
upi	Ufficio prevenzione infortuni upi
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
USAM	Unione svizzera delle arti e dei mestieri (USAM)
USC	Unione svizzera dei contadini (USC)
USS	Unione sindacale svizzera (USS)
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich

4.2 Elenco delle altre abbreviazioni

AEBS	Sistema avanzato di frenata di emergenza (avvia automaticamente la frenata in caso di ostacoli davanti al veicolo)
CTT-N	Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale
CTT-S	Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati
ESC	Sistema di controllo elettronico della stabilità (aiuta a stabilizzare il veicolo in caso di sbandamento)
LCStr	Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (RS 741.01).
OETV	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 741.41).

PMI	Piccole e medie imprese
PP-LStr	Progetto di modifica della legge federale sulla circolazione stradale (le lettere «PP-» prima dell'abbreviazione della legge stanno per «progetto preliminare»).
UE	Unione europea
USTRA	Ufficio federale delle strade

4.3 Questionario sottoposto ai partecipanti alla consultazione

Attuazione dell'Iv. Ct. TI. 17.304 «Strade più sicure subito!» Revisione parziale della legge sulla circolazione stradale

Parere inoltrato da:

☐ Cantone ☐ Associazione ☐ Organizzazione ☐ Altro
Mittente:
Importante: Siete pregati di inviare il vostro parere in forma elettronica (documento Word e PDF) entro il 19.09.2020 al seguente indirizzo: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Siete d'accordo che agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone che circolano sulle strade di transito nella regione alpina di cui all'articolo 2 della legge federale del 17 giugno 1994 concernente il transito stradale nella regione alpina si applichino requisiti particolari in relazione ai sistemi di assistenza? (Art. 45a cpv. 1 e 2 PP-LCStr)		
☐ Sì	☐ NO	☐ nessun parere / non ci concerne
Osservazioni / proposta di emendamento:		

2. Siete d'accordo che gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone per i quali non era obbligatorio un sistema di assistenza al momento dell'approvazione del tipo o del primo esame del veicolo possano continuare a circolare sulle strade di transito della regione alpina, se ne sono sprovvisti, solo per cinque anni dal momento in cui tale sistema è diventato obbligatorio per la prima volta per il rilascio della relativa approvazione del tipo?

(Art. 45a cpv. 1 e 2 PP-LCStr)

☐ SÌ	☐ NO	☐ nessun parere / non ci concerne
-----------------------------	-----------------------------	--

Osservazioni / proposta di emendamento:

3. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa prevedere un termine più lungo per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri particolarmente importanti per l'economia della Svizzera meridionale o del Vallese, nonché per i viaggi a vuoto direttamente correlati a tali trasporti?

(Art. 45a cpv. 3 PP-LCStr)

☐ SÌ	☐ NO	☐ nessun parere / non ci concerne
-----------------------------	-----------------------------	--

Osservazioni / proposta di emendamento:

4. Siete d'accordo che il Consiglio federale, dopo aver sentito i Cantoni interessati, possa estendere l'obbligo di equipaggiamento ad altre tratte per motivi di sicurezza?

(Art. 45a cpv. 4 PP-LCStr)

☐ SÌ	☐ NO	☐ nessun parere / non ci concerne
-----------------------------	-----------------------------	--

Osservazioni / proposta di emendamento:

5. Siete d'accordo che il Consiglio federale possa prevedere deroghe all'obbligo di equipaggiamento per determinati veicoli?

(Art. 45a cpv. 5 PP-LCStr)

☐ SÌ	☐ NO	☐ nessun parere / non ci concerne
Osservazioni / proposta di emendamento:		