



28 aprile 2021

---

# **Revisione parziale di otto ordinanze che accompagna la revisione parziale della legge sulla circolazione stradale e della legge sulle multe disciplinari**

## **Rapporto sui risultati della consultazione svoltasi tra agosto e dicembre 2020**

---

Riferimento/numero di dossier: Q324-0774

## Premessa

La consultazione in oggetto si è svolta dal 12 agosto al 12 dicembre 2020 e riguardava sia la revisione parziale della legge sulla circolazione stradale (LCStr) e della legge sulle multe disciplinari (LMD) sia la revisione parziale di otto ordinanze. I risultati della consultazione relativi alle modifiche di legge e a quelle d'ordinanza sono tuttavia analizzati in due rapporti a sé stanti. **Il presente rapporto raccoglie nello specifico i risultati concernenti la consultazione sulle otto ordinanze.** Tutti i pertinenti documenti sono scaricabili dal sito Internet del Consiglio federale all'indirizzo: [www.admin.ch](http://www.admin.ch) -> Diritto federale -> Procedure di consultazione -> Procedure di consultazione concluse -> 2020 -> DATEC -> Procedura di consultazione 2020/43 «Revisione parziale della legge federale sulla circolazione stradale, della legge sulle multe disciplinari e di otto ordinanze».

## Indice

1	Introduzione .....	4
1.1	Situazione iniziale .....	4
1.2	Procedura di consultazione .....	5
2	Pareri .....	6
2.1	Pareri pervenuti.....	6
2.2	Analisi dei pareri.....	6
3	Valutazione generale dei progetti d'ordinanza .....	9
3.1	Analisi quantitativa: partecipanti secondo elenco dei destinatari .....	10
3.2	Analisi quantitativa: partecipanti secondo ambito settoriale di appartenenza.....	20
4	Pareri relativi alle singole domande della parte A: misure volte a ridurre le emissioni di CO <sub>2</sub> dei veicoli stradali .....	31
4.1	Approvazione sostanziale .....	31
4.2	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) e ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC) .....	39
4.2.1	Cabine di guida aerodinamiche più lunghe .....	39
4.2.2	Spoiler sporgenti sul retro di veicoli commerciali pesanti .....	41
4.2.3	Norme di utilizzo in relazione alla chiusura di spoiler di lunghezza eccedente di autocarri e trattori a sella .....	42
4.2.4	Compensazione della lunghezza del serbatoio dell'idrogeno .....	43
4.2.5	Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione alternativa .....	44
4.2.6	Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione a emissioni zero .....	46
4.3	Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC) .....	48
4.3.1	Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione alternativa di autofurgoni e camper che superano il limite di 3,5 tonnellate solo per via della tecnologia alternativa.....	48

4.4	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) e ordinanza del 19 giugno 1995 sulla durata del lavoro e del riposo (OLR 1))	52
4.4.1	Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione alternativa di autofurgoni e camper che superano il limite di 3,5 tonnellate solo per via della tecnologia alternativa.....	52
4.5	Ordinanza del 6 marzo 2000 sul traffico pesante (OTTP).....	58
4.5.1	Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione alternativa di autofurgoni e camper che superano il limite di 3,5 tonnellate solo per via della tecnologia alternativa.....	58
5	Pareri relativi alle singole domande della parte B: misure per aumentare la sicurezza stradale delle e-bike .....	60
5.1	Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC) ..	60
5.1.1	Porto del casco.....	60
5.1.2	Obbligo di circolare con i fari accesi di giorno .....	66
5.1.3	Rispetto dei limiti di velocità massima generali o segnalati .....	69
5.2	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV).....	71
5.2.1	Obbligo di equipaggiamento con tachimetro .....	71
5.2.2	Obbligo di equipaggiamento a posteriori con tachimetro.....	72
5.3	Ordinanza del 16 gennaio 2019 concernente le multe disciplinari (OMD).....	74
5.3.1	Passeggeri di ciclomotori senza casco .....	74
5.3.2	Trasporto di bambini di età inferiore ai 12 anni senza casco .....	75
5.3.3	Circolazione a luci spente.....	76
5.3.4	Superamento dei limiti di velocità generali o segnalati .....	77
5.3.5	Circolazione senza il tachimetro richiesto .....	79
6	Ulteriori osservazioni e richieste .....	81
Allegato:	Partecipanti alla consultazione .....	89

# 1 Introduzione

## 1.1 Situazione iniziale

Le basi giuridiche vigenti contrastano con gli sviluppi tecnici intervenuti nel settore della circolazione stradale (ad es. in fatto di tecnologie ecologiche volte a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali) e mostrano lacune quanto alla sicurezza dei conducenti di e-bike. Al riguardo il Consiglio federale ha dunque proposto degli adeguamenti a livello di legge e d'ordinanze, ponendoli in consultazione nel quadro della revisione parziale della legge sulla circolazione stradale (LCStr)<sup>1</sup> e della legge sulle multe disciplinari (LMD)<sup>2</sup> e della contemporanea revisione parziale di otto ordinanze<sup>3</sup>. Poiché la promozione di tecnologie ecologiche tocca tanto l'ambito delle leggi quanto quello delle ordinanze è stata condotta una consultazione parallela su entrambe le revisioni. Il presente rapporto riguarda nello specifico i risultati emersi dalla consultazione relativa alle ordinanze.

I principali punti su cui verte la revisione parziale delle otto ordinanze sono riportati di seguito.

- **Misure volte a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli stradali**
  - Compensazione della maggiore lunghezza delle cabine di guida aerodinamiche e del serbatoio dell'idrogeno di autocarri e trattori a sella pesanti;
  - spoiler posteriori per autoarticolati pesanti, autobus, autocarri e relativi rimorchi;
  - compensazione del peso aggiuntivo dei sistemi di propulsione alternativa o a emissioni zero di veicoli a motore pesanti e di autotreni ed autoarticolati da essi composti;
  - compensazione del peso aggiuntivo dei sistemi di propulsione alternativa di autofurgoni e camper.
- **Misure per aumentare la sicurezza stradale delle e-bike**
  - Porto del casco, obbligo di circolare con i fari accesi di giorno e rispetto dei limiti di velocità generali e segnalati;
  - obbligo di equipaggiamento e di equipaggiamento a posteriori con tachimetro;
  - multe disciplinari per passeggeri senza casco, per chi circola a luci spente e per chi circola senza tachimetro.

La consultazione sulle otto ordinanze è stata condotta parallelamente a quella sulla revisione parziale della LCStr e della LMD, che verteva in particolare sui seguenti temi:

- **Promozione di tecnologie ecologiche**

Al Consiglio federale è conferita la competenza per disporre deroghe a pesi e lunghezza massimi previsti dalla LCStr per i veicoli stradali dotati di tecnologie ecologiche, purché ciò non ne aumenti la capacità di carico.

---

<sup>1</sup> Legge del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr; RS **741.01**).

<sup>2</sup> Legge del 18 marzo 2016 sulle multe disciplinari (LMD; RS **314.1**).

<sup>3</sup> - Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV, RS **741.41**);  
- Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS **741.11**);  
- Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC; RS **741.51**);  
- Ordinanza dell'11 febbraio 2004 sulla circolazione stradale militare (OCSM; RS **510.710**);  
- Ordinanza del 19 giugno 1995 sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (ordinanza per gli autisti, OLR 1; RS **822.221**);  
- Ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (ordinanza sul traffico pesante, OTTP; RS **641.811**);  
- Ordinanza del 30 novembre 2012 sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> (ordinanza sul CO<sub>2</sub>; RS **641.711**);  
- Ordinanza del 16 gennaio 2019 concernente le multe disciplinari (OMD; RS **314.11**).

- **Guida autonoma**

I sistemi di assistenza alla guida vengono costantemente perfezionati e in futuro saranno in grado di pilotare un veicolo nel traffico senza il monitoraggio permanente da parte del guidatore. L'utilizzo di tali veicoli sarà definito nei prossimi anni a livello internazionale e con esso saranno adattati anche gli obblighi del conducente. Al Consiglio federale è conferita la competenza di emanare disposizioni concrete per poter reagire tempestivamente a tali sviluppi.

- **Altri adattamenti**

- Alle misure «Via sicura» sono apportati i seguenti adeguamenti puntuali:

In materia di reati per guida spericolata, alle autorità esecutive e ai tribunali è data maggiore discrezionalità nel valutare le circostanze del singolo caso ed evitare provvedimenti inutilmente intransigenti.

L'*obbligo* di regresso degli assicuratori di responsabilità civile dei veicoli a motore nel caso dei reati di inattitudine alla guida e guida spericolata è riconvertito in *diritto*. Si rinuncia ad attuare i provvedimenti relativi all'etilometro blocca-motore e alla scatola nera.

- In futuro i titolari potranno modificare il peso totale del proprio veicolo o rimorchio presso l'ufficio della circolazione in qualsiasi momento, cosa attualmente possibile solo una volta all'anno o in occasione di un passaggio di proprietà.
- In futuro il periodo di prova sarà prorogato solo se, durante lo stesso, il titolare della licenza di condurre in prova commette un'infrazione medio grave o grave. La licenza scadrà invece solo se il titolare commette, sempre durante tale periodo, un'ulteriore infrazione medio-grave o grave.
- È esplicitata la competenza del Consiglio federale di stabilire deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale.
- La responsabilità del titolare del veicolo secondo la LDM è estesa alle persone giuridiche.

## 1.2 Procedura di consultazione

Il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione 2020/43 «Revisione parziale della legge federale sulla circolazione stradale, della legge sulle multe disciplinari e di otto ordinanze» il 12 agosto 2020. Alla consultazione sono stati invitati a partecipare i Cantoni, le conferenze e le organizzazioni intercantonali del settore, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le organizzazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia, come pure altre associazioni, organizzazioni e cerchie interessate. La consultazione si è conclusa il 12 dicembre 2020. A tutti gli interpellati sono stati messi a disposizione i seguenti documenti:

- lettera d'accompagnamento concernente l'avvio della procedura di consultazione;
- due disegni di legge (LCStr, LMD);
- otto disegni d'ordinanza (OETV, ONC, OAC, VMSV, OLR 1, OTTP, ordinanza sul CO<sub>2</sub>, OMD);
- rapporto esplicativo relativo a LCStr/LMD;
- rapporto esplicativo relativo alle otto ordinanze;
- questionario relativo a LCStr/LMD (di seguito, «questionario leggi»);
- questionario relativo alle otto ordinanze (di seguito, «questionario ordinanze»);
- elenco dei destinatari.

La consultazione in oggetto, svoltasi dal 12 agosto al 12 dicembre 2020, riguardava sia la revisione parziale della LCStr e della LMD sia la revisione parziale di otto ordinanze. I risultati della consultazione relativi alle modifiche di legge e a quelle d'ordinanza sono tuttavia analizzati in due rapporti a sé stanti. Il presente rapporto raccoglie nello specifico i risultati concernenti la consultazione sulle otto ordinanze.

Il rapporto sui risultati della consultazione relativi alla revisione parziale della LCStr e della LMD è scaricabile dal sito Internet del Consiglio federale all'indirizzo: [www.admin.ch](http://www.admin.ch) -> Diritto federale -> Procedure di consultazione -> Procedure di consultazione concluse -> 2020 -> DATEC -> Procedura di consultazione 2020/43 «Revisione parziale della legge federale sulla circolazione stradale, della legge sulle multe disciplinari e di otto ordinanze» -> Risultato.

## 2 Pareri

### 2.1 Pareri pervenuti

Alla consultazione in merito alla revisione parziale di LCStr/LMD e delle otto ordinanze sono stati invitati a partecipare, in totale, 189 soggetti fra Cantoni, partiti politici, organizzazioni mantello ed altre cerchie interessate. Di questi, 81 hanno fatto pervenire un parere entro i termini, tra cui tutti i 26 Cantoni e 6 partiti politici; 108 non hanno invece risposto. Tra gli interpellati che non hanno fatto pervenire un parere si contano, fra gli altri, la Conferenza dei Governi cantonali (CdC), l'Unione svizzera delle arti e mestieri (usam) e 10 organizzazioni intercantionali, che hanno in parte fatto confluire le loro valutazioni nei pareri dei Cantoni o delle organizzazioni di pronto intervento. Non sono pervenuti pareri neanche da 6 delle 7 istituzioni del settore ricerca e formazione. Oltre agli 81 espressi dai destinatari in elenco, 126 pareri sono giunti da interessati che non erano stati formalmente interpellati. Nel quadro della consultazione sono dunque complessivamente pervenuti 207 pareri.

Su questi 207 partecipanti, 181 si sono espressi in merito ai progetti d'ordinanza, mentre 26 hanno preso posizione unicamente riguardo alle modifiche di legge e non sono quindi menzionati oltre nel presente rapporto. Un elenco dettagliato di tutti i 181 soggetti che hanno partecipato alla consultazione è riportato in allegato.

I pareri sono stati presentati o a mezzo dei due appositi questionari («questionario leggi» e «questionario ordinanze») e/o in forma di lettera d'accompagnamento. I questionari constano ciascuno di una parte quantitativa (in cui bisognava esprimere il proprio accordo o meno con la modifica in questione) e di una parte qualitativa (in cui si potevano formulare osservazioni o proposte di modifiche). In alcuni casi, i partecipanti hanno formulato le proprie richieste solo nella lettera d'accompagnamento (senza questionario), in altri le hanno ribadite in entrambe le sedi (ad es. come osservazione nel questionario e nella lettera d'accompagnamento). In determinati ambiti settoriali (ad es. auto, bici, commercio al dettaglio, ambiente), i pareri di alcuni partecipanti sono contenutisticamente molto simili se non identici tra loro.

### 2.2 Analisi dei pareri

Sui complessivi 207 partecipanti che hanno fatto pervenire un parere, 159 hanno (parzialmente) compilato la parte quantitativa del «questionario ordinanze» in cui potevano indicare se erano o meno d'accordo con le modifiche previste o se non volevano esprimere un parere/non erano interessati dalla questione. Per altri 12 partecipanti (tra cui 4 dei 6 partiti politici) che non avevano fatto pervenire il questionario, la parte quantitativa è stata opportunamente completata in base alle osservazioni contenute nella lettera d'accompagnamento. I partecipanti per i quali sono disponibili indicazioni quantitative a fronte di almeno una delle domande del questionario sono pertanto 171 (cfr. cap. 3).

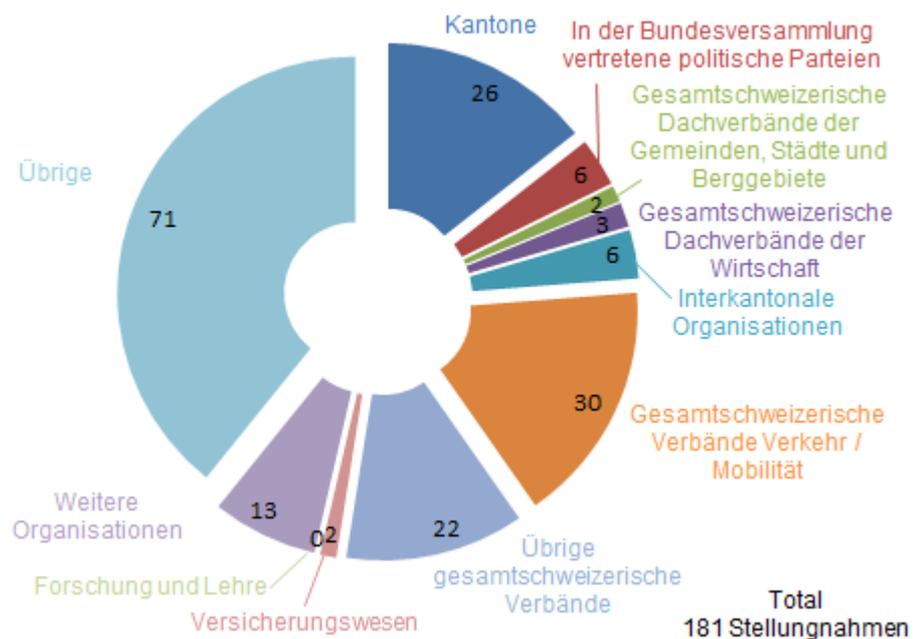
Oltre alle indicazioni quantitative, nel questionario era possibile formulare per ciascuna domanda osservazioni, proposte di modifiche o richieste generali in merito al tema della consultazione sulle ordinanze. Solo 10 partecipanti hanno formulato osservazioni supplementari senza rispondere alle domande del questionario, per cui nel complesso si sono espressi sulla revisione delle ordinanze 181 partecipanti.

L'analisi delle complessive 2'084 osservazioni e proposte di modifica pervenute riguardo alle 31 domande del «questionario ordinanze» è avvenuta nel quadro di un processo in più fasi al termine del quale tutti i riscontri ricevuti sono stati condensati in un totale di 362 «affermazioni chiave» (cfr. cap. 4 e 5). Sono inoltre state riportate 361 fra osservazioni e suggerimenti su questioni che mostravano affinità tematiche con la presente consultazione ma che non erano tuttavia esplicitamente trattate nel questionario. Queste ulteriori osservazioni sono state riassunte in 32 «affermazioni chiave» (cfr. cap. 6).

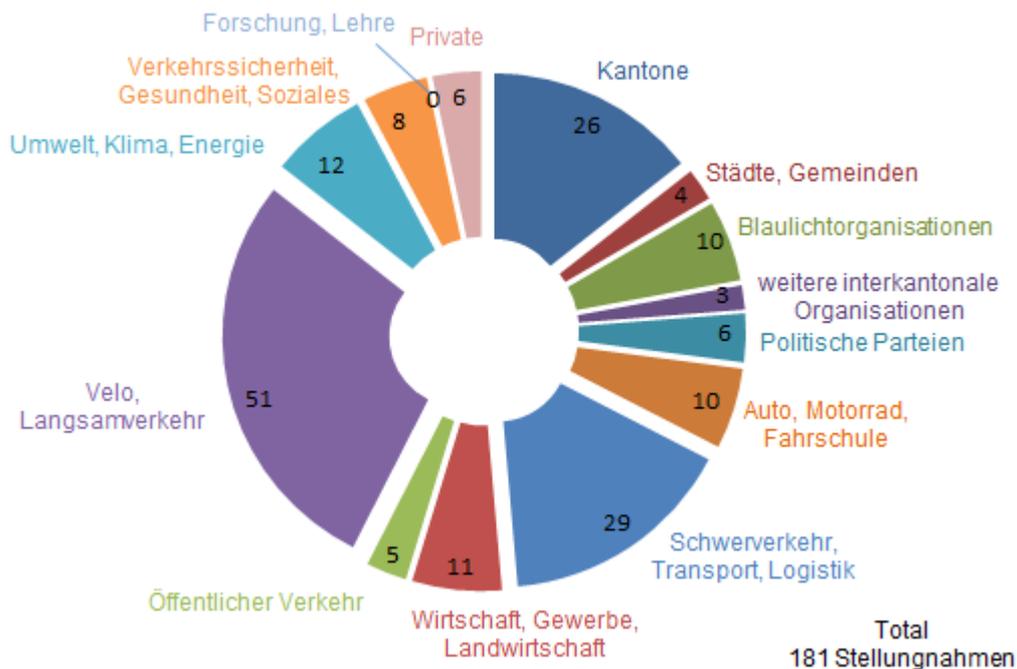
Le «affermazioni chiave» sono state opportunamente rielaborate in modo da rispecchiare i pareri di contenuto analogo di diversi partecipanti. Richieste ed osservazioni reiterate o di tenore equivalente sono considerate una sola volta per «affermazione chiave», il che permette di ottenere una visione d'insieme equilibrata e trasparente di pareri eterogenei. Un certo margine di imprecisione nel riassunto dei pareri e nell'assegnazione dei vari partecipanti alle «affermazioni chiave» è tuttavia inevitabile. Per conoscere dunque il tenore esatto dei singoli pareri è possibile scaricare il file contenente i documenti completi dal sito Internet del Consiglio federale all'indirizzo: [www.admin.ch](http://www.admin.ch) -> Diritto federale -> Procedure di consultazione -> Procedure di consultazione concluse -> 2020 -> DATEC -> Procedura di consultazione 2020/43 «Revisione parziale della legge federale sulla circolazione stradale, della legge sulle multe disciplinari e di otto ordinanze» -> Pareri.

Per facilitare l'interpretazione dei risultati, i 181 partecipanti sono stati raggruppati, da una parte, secondo l'elenco dei destinatari e, dall'altra, in base all'ambito settoriale d'appartenenza (cfr. fig. 2.1 e 2.2).

**Fig. 2.1 Pareri pervenuti: partecipanti secondo elenco dei destinatari**



**Fig. 2.2 Pareri pervenuti: partecipanti secondo ambito settoriale d'appartenenza**



### 3 Valutazione generale dei progetti d'ordinanza

Nella parte quantitativa del «questionario ordinanze», i partecipanti potevano dire se, sì o no, erano d'accordo con le modifiche proposte o se, viceversa, non volevano esprimere un parere/non erano interessati dalla questione, spuntando le relative caselle. A seconda della domanda, dagli 86 ai 135 dei complessivi 181 (risp. 171 con indicazioni quantitative) partecipanti alla consultazione hanno risposto che erano d'accordo o meno con la modifica in questione spuntando la relativa casella o per esteso.

La riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e il miglioramento della sicurezza stradale delle e-bike è sostanzialmente appoggiata dalla maggior parte dei partecipanti e dei gruppi, benché con diverse riserve quanto alle misure proposte. Per i Cantoni, il fattore d'interesse cardine sta nell'allineamento delle misure volte a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> con le norme UE, senza il quale temono possano esservi problemi di esecuzione e oneri supplementari a livello di attuazione. Diversi partecipanti temono problemi di esecuzione anche riguardo alle misure relative alla sicurezza stradale delle e-bike, con conseguenti ripercussioni negative sull'attrattiva di questi mezzi. Qualche riserva è inoltre espressa quanto alla proporzionalità dell'obbligo di indossare il casco.

I riscontri quantitativi alle 31 domande del questionario riportati nella tabella seguente consentono di avere una prima panoramica della valutazione generale espressa sui progetti d'ordinanza. Le domande 1–18 riguardano le misure volte alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli stradali, le domande 19–31 le misure per aumentare la sicurezza stradale delle e-bike. Le risposte sono suddivise, da una parte, in base all'elenco dei destinatari e, dall'altra, in base all'ambito settoriale d'appartenenza dei partecipanti. Da notarsi inoltre, riguardo ai riscontri quantitativi, che un «Sì» nell'apposita casella era talvolta accompagnato da una condizione («ma solo se...») nel campo delle osservazioni e che alcuni partecipanti hanno risposto «Sì» o «NO» con identiche motivazioni.

### 3.1 Analisi quantitativa: partecipanti secondo elenco dei destinatari

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>A Misure volte a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli stradali</b>						
<b>1</b>	<b>Le prescrizioni UE finalizzate alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e al miglioramento della sicurezza dei veicoli commerciali pesanti (cabine di guida, spoiler posteriori e compensazione del peso) vanno fondamentalmente recepite.</b>					
1	Cantoni	26	0	26	100.0	0.0
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantonali	4	0	4	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	17	1	18	94.4	5.6
7	Altre associazioni nazionali	14	2	16	87.5	12.5
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	22	2	24	91.7	8.3
	Totale	100	5	105	95.2	4.8
<b>2</b>	<b>Diversamente che nell'UE, in Svizzera potranno compensare il peso aggiuntivo del sistema di propulsione alternativa anche gli autocarri a quattro e cinque assi.</b>					
1	Cantoni	8	18	26	30.8	69.2
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantonali	2	2	4	50.0	50.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	14	2	16	87.5	12.5
7	Altre associazioni nazionali	12	4	16	75.0	25.0
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	5	1	6	83.3	16.7
11	Altri	21	4	25	84.0	16.0
	Totale	73	31	104	70.2	29.8
<b>3</b>	<b>Diversamente che nell'UE, in Svizzera potrà essere compensata anche la lunghezza aggiuntiva del serbatoio dell'idrogeno di autocarri, trattori a sella e autoarticolati alimentati con questa fonte di energia.</b>					
1	Cantoni	8	18	26	30.8	69.2
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantonali	2	2	4	50.0	50.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	12	4	16	75.0	25.0
7	Altre associazioni nazionali	13	3	16	81.3	18.8
8	Settore assicurativo	0	0	0	.	.
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	19	5	24	79.2	20.8
	Totale	68	34	102	66.7	33.3

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>4</b>	<b>In attesa che venga adottata la modifica di legge proposta, il Consiglio federale potrà aumentare i pesi massimi ammessi nel trasporto combinato e la lunghezza massima nel quadro di una regolamentazione provvisoria.</b>					
1	Cantoni	23	3	26	88.5	11.5
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	13	4	17	76.5	23.5
7	Altre associazioni nazionali	12	4	16	75.0	25.0
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	20	4	24	83.3	16.7
	Totale	88	15	103	85.4	14.6
<b>5</b>	<b>Gli autocarri a propulsione alternativa fino a un peso totale massimo di 4,25 t non verranno più classificati come autocarri, bensì come autofurgoni (con tutte le norme di utilizzo che vi si applicano).</b>					
1	Cantoni	6	20	26	23.1	76.9
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	0	3	3	0.0	100.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	11	7	18	61.1	38.9
7	Altre associazioni nazionali	13	2	15	86.7	13.3
8	Settore assicurativo	0	0	0	.	.
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	23	3	26	88.5	11.5
	Totale	68	37	105	64.8	35.2
<b>6</b>	<b>Le cabine di guida di autocarri e trattori a sella ottimizzate dal punto di vista aerodinamico e della sicurezza potranno disporre della maggiore lunghezza da esse richiesta.</b>					
1	Cantoni	25	1	26	96.2	3.8
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	15	2	17	88.2	11.8
7	Altre associazioni nazionali	13	2	15	86.7	13.3
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	20	2	22	90.9	9.1
	Totale	93	7	100	93.0	7.0

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>7</b>	<b>I veicoli commerciali pesanti potranno essere dotati di spoiler di lunghezza superiore alla norma a fini di ottimizzazione aerodinamica e di miglioramento dell'efficienza in fatto di CO<sub>2</sub>.</b>					
1	Cantoni	26	0	26	100.0	0.0
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	14	3	17	82.4	17.6
7	Altre associazioni nazionali	13	3	16	81.3	18.8
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	22	2	24	91.7	8.3
	Totale	95	8	103	92.2	7.8
<b>8</b>	<b>Gli spoiler volti a migliorare l'efficienza in fatto di CO<sub>2</sub> che sporgono oltre la lunghezza massima ammessa del veicolo potranno essere aperti o estratti solo su strade con limite di velocità superiore a 50 km/h.</b>					
1	Cantoni	25	1	26	96.2	3.8
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2	3	33.3	66.7
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	11	7	18	61.1	38.9
7	Altre associazioni nazionali	13	2	15	86.7	13.3
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	20	4	24	83.3	16.7
	Totale	85	18	103	82.5	17.5
<b>9</b>	<b>Gli autocarri e i trattori a sella a idrogeno nonché gli autotreni da essi composti potranno compensare la lunghezza del relativo serbatoio e disporre della lunghezza aggiuntiva da esso richiesta.</b>					
1	Cantoni	15	11	26	57.7	42.3
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	1	4	75.0	25.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	13	3	16	81.3	18.8
7	Altre associazioni nazionali	13	3	16	81.3	18.8
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	19	3	22	86.4	13.6
	Totale	80	21	101	79.2	20.8

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>10 Le combinazioni di veicoli commerciali pesanti a propulsione alternativa potranno avere fino a 1 t di peso aggiuntivo.</b>						
1	Cantoni	25	1	26	96.2	3.8
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantonali	4	0	4	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	14	4	18	77.8	22.2
7	Altre associazioni nazionali	12	4	16	75.0	25.0
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	22	4	26	84.6	15.4
	Totale	94	13	107	87.9	12.1
<b>11 I veicoli commerciali pesanti a emissioni zero e le combinazioni da essi costituite potranno avere fino a 2 t di peso aggiuntivo.</b>						
1	Cantoni	25	1	26	96.2	3.8
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantonali	4	0	4	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	14	4	18	77.8	22.2
7	Altre associazioni nazionali	12	4	16	75.0	25.0
8	Settore assicurativo	0	0	0	.	.
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	24	2	26	92.3	7.7
	Totale	93	13	106	87.7	12.3
<b>12 Gli autotreni a propulsione alternativa con peso totale di oltre 3,5 t ma non superiore a 4,25 t e dei relativi autotreni potranno essere guidati con patente di categoria B o BE.</b>						
1	Cantoni	9	17	26	34.6	65.4
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantonali	1	3	4	25.0	75.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	11	6	17	64.7	35.3
7	Altre associazioni nazionali	12	4	16	75.0	25.0
8	Settore assicurativo	0	0	0	.	.
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	23	3	26	88.5	11.5
	Totale	71	35	106	67.0	33.0

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>13 I camper pesanti a propulsione alternativa con peso totale di oltre 3,5 t ma non superiore a 4,25 t e dei relativi autotreni potranno essere guidati con patente di categoria B o BE.</b>						
1	Cantoni	8	18	26	30.8	69.2
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	1	3	4	25.0	75.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	10	5	15	66.7	33.3
7	Altre associazioni nazionali	9	4	13	69.2	30.8
8	Settore assicurativo	0	0	0	.	.
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	9	2	11	81.8	18.2
	Totale	52	34	86	60.5	39.5
<b>14 Per la guida di autofurgoni a propulsione alternativa con peso totale di oltre 3,5 t ma non superiore a 4,25 t nonché degli autotreni da essi composti potranno essere concesse deroghe alle prescrizioni in materia di durata del lavoro e del riposo.</b>						
1	Cantoni	6	20	26	23.1	76.9
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	1	2	50.0	50.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	1	3	4	25.0	75.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	10	8	18	55.6	44.4
7	Altre associazioni nazionali	11	4	15	73.3	26.7
8	Settore assicurativo	0	0	0	.	.
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	21	3	24	87.5	12.5
	Totale	63	41	104	60.6	39.4
<b>15 La definizione di autoveicoli leggeri sarà modificata in modo da includere gli autofurgoni a propulsione alternativa fino a un peso totale massimo di 4,25 t (cui non si applicheranno quindi più le norme concernenti gli autoveicoli pesanti).</b>						
1	Cantoni	6	20	26	23.1	76.9
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	0	3	3	0.0	100.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	11	7	18	61.1	38.9
7	Altre associazioni nazionali	11	4	15	73.3	26.7
8	Settore assicurativo	0	0	0	.	.
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	22	3	25	88.0	12.0
	Totale	65	39	104	62.5	37.5

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
	Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari	
<b>16 Gli autoveicoli a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 t non saranno soggetti al divieto di circolazione notturna e domenicale.</b>						
1	Cantoni	19	4	23	82.6	17.4
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	5	1	6	83.3	16.7
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantonali	2	0	2	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	11	5	16	68.8	31.3
7	Altre associazioni nazionali	11	4	15	73.3	26.7
8	Settore assicurativo	0	0	0	.	.
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	21	4	25	84.0	16.0
	Totale	78	20	98	79.6	20.4
<b>17 Gli autoveicoli a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 t saranno esclusi dall'obbligo di installare un limitatore di velocità.</b>						
1	Cantoni	5	21	26	19.2	80.8
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantonali	0	3	3	0.0	100.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	9	8	17	52.9	47.1
7	Altre associazioni nazionali	10	5	15	66.7	33.3
8	Settore assicurativo	0	0	0	.	.
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	22	3	25	88.0	12.0
	Totale	61	42	103	59.2	40.8
<b>18 Gli autoveicoli a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 t saranno esentati dal pagamento della tassa sul traffico pesante.</b>						
1	Cantoni	18	3	21	85.7	14.3
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	6	0	6	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3	0	3	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantonali	0	0	0	.	.
6	Associazioni nazionali dei trasporti	10	4	14	71.4	28.6
7	Altre associazioni nazionali	12	4	16	75.0	25.0
8	Settore assicurativo	0	0	0	.	.
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	4	2	6	66.7	33.3
11	Altri	22	2	24	91.7	8.3
	Totale	77	15	92	83.7	16.3

Partecipanti alla consultazione				Pareri	
	Numero			Quota (%)	
	Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo-re- voli	Contrari
<b>B Misure per aumentare la sicurezza stradale delle e-bike</b>					
<b>19 I passeggeri di ciclomotori dovranno indossare il casco.</b>					
1 Cantoni	20	6	26	76.9	23.1
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	3	3	6	50.0	50.0
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5 Organizzazioni intercantionali	2	1	3	66.7	33.3
6 Associazioni nazionali dei trasporti	10	17	27	37.0	63.0
7 Altre associazioni nazionali	4	8	12	33.3	66.7
8 Settore assicurativo	2	0	2	100.0	0.0
9 Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10 Altre organizzazioni	6	1	7	85.7	14.3
11 Altri	5	39	44	11.4	88.6
Totale	55	75	130	42.3	57.7
<b>20 I conducenti di tutti i ciclomotori (comprese le e-bike lente e i monopattini elettrici, ad eccezione delle sedie a rotelle motorizzate) dovranno indossare il casco.</b>					
1 Cantoni	15	11	26	57.7	42.3
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	2	4	6	33.3	66.7
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	0	1	1	0.0	100.0
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5 Organizzazioni intercantionali	2	1	3	66.7	33.3
6 Associazioni nazionali dei trasporti	11	17	28	39.3	60.7
7 Altre associazioni nazionali	4	10	14	28.6	71.4
8 Settore assicurativo	2	0	2	100.0	0.0
9 Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10 Altre organizzazioni	5	2	7	71.4	28.6
11 Altri	1	46	47	2.1	97.9
Totale	43	92	135	31.9	68.1
<b>21 Introduzione dell'obbligo di indossare il casco su biciclette non motorizzate fino a 16 anni</b>					
1 Cantoni	15	11	26	57.7	42.3
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	0	3	3	0.0	100.0
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	0	2	2	0.0	100.0
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5 Organizzazioni intercantionali	2	1	3	66.7	33.3
6 Associazioni nazionali dei trasporti	5	21	26	19.2	80.8
7 Altre associazioni nazionali	2	9	11	18.2	81.8
8 Settore assicurativo	2	0	2	100.0	0.0
9 Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10 Altre organizzazioni	3	4	7	42.9	57.1
11 Altri	4	39	43	9.3	90.7
Totale	36	90	126	28.4	71.4

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>22 I conducenti di ciclomotori nonché di quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore dovranno fondamentalmente guidare con i fari accesi anche di giorno.</b>						
1	Cantoni	22	4	26	84.6	15.4
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	4	0	4	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	18	8	26	69.2	30.8
7	Altre associazioni nazionali	11	2	13	84.6	15.4
8	Settore assicurativo	2	0	2	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	7	0	7	100.0	0.0
11	Altri	10	37	47	21.3	78.7
	Totale	82	51	133	61.7	38.3
<b>23 I veicoli con velocità massima fino a 10 km/h (ad es. le sedie a rotelle motorizzate) saranno esentati dall'obbligo di circolare con i fari accesi durante il giorno.</b>						
1	Cantoni	20	6	26	76.9	23.1
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	1	4	75.0	25.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	16	6	22	72.7	27.3
7	Altre associazioni nazionali	12	1	13	92.3	7.7
8	Settore assicurativo	2	0	2	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	9	34	43	20.9	79.1
	Totale	76	48	124	61.3	38.7
<b>24 I conducenti di ciclomotori e riscio elettrici la cui larghezza non supera 1 m saranno tenuti a rispettare i limiti di velocità generali o segnalati.</b>						
1	Cantoni	21	5	26	80.8	19.2
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	4	0	4	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	24	1	25	96.0	4.0
7	Altre associazioni nazionali	12	1	13	92.3	7.7
8	Settore assicurativo	2	0	2	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	42	1	43	97.7	2.3
	Totale	119	8	127	93.7	6.3

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>25 I ciclomotori aventi velocità massima superiore a 20 km/h (con il solo motore) oppure di 25 km/h (in caso di pedalata assistita) dovranno essere equipaggiati di tachimetro.</b>						
1	Cantoni	20	6	26	76.9	23.1
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	17	8	25	68.0	32.0
7	Altre associazioni nazionali	10	1	11	90.9	9.1
8	Settore assicurativo	2	0	2	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	11	32	43	25.6	74.4
	Totale	77	47	124	62.1	37.9
<b>26 I ciclomotori già in circolazione dovranno essere dotati di tachimetro entro cinque anni dall'entrata in vigore dell'obbligo di equipaggiamento.</b>						
1	Cantoni	10	16	26	38.5	61.5
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	1	1	0.0	100.0
5	Organizzazioni intercantionali	1	2	3	33.3	66.7
6	Associazioni nazionali dei trasporti	17	8	25	68.0	32.0
7	Altre associazioni nazionali	9	1	10	90.0	10.0
8	Settore assicurativo	2	0	2	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	5	1	6	83.3	16.7
11	Altri	9	34	43	20.9	79.1
	Totale	60	63	123	48.8	51.2
<b>27 I passeggeri di ciclomotori che non indossano il casco saranno puniti con una multa disciplinare di 30 franchi.</b>						
1	Cantoni	18	7	25	72.0	28.0
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	2	3	5	40.0	60.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	14	11	25	56.0	44.0
7	Altre associazioni nazionali	2	9	11	18.2	81.8
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	5	1	6	83.3	16.7
11	Altri	5	38	43	11.6	88.4
	Totale	53	69	122	43.4	56.6

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>28 Chi trasporta su ciclomotori bambini di età inferiore a 12 anni senza casco sarà punito con una multa disciplinare di 30 franchi.</b>						
1	Cantoni	19	6	25	76.0	24.0
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	3	2	5	60.0	40.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	13	12	25	52.0	48.0
7	Altre associazioni nazionali	2	9	11	18.2	81.8
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	4	39	43	9.3	90.7
	Totale	54	68	122	44.3	55.7
<b>29 Chi circola su un ciclomotore a luci spente di giorno sarà punito con una multa disciplinare di 20 franchi.</b>						
1	Cantoni	21	4	25	84.0	16.0
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	0	2	100.0	0.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	15	10	25	60.0	40.0
7	Altre associazioni nazionali	9	2	11	81.8	18.2
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	6	0	6	100.0	0.0
11	Altri	9	36	45	20.0	80.0
	Totale	72	52	124	58.1	41.9
<b>30 Ai conducenti di ciclomotori che superano i limiti di velocità generali o segnalati sarà inflitta una multa di 30 franchi.</b>						
1	Cantoni	17	8	25	68.0	32.0
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	3	2	5	60.0	40.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	1	2	50.0	50.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	20	4	24	83.3	16.7
7	Altre associazioni nazionali	9	1	10	90.0	10.0
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	3	3	6	50.0	50.0
11	Altri	42	1	43	97.7	2.3
	Totale	100	20	120	83.3	16.7

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>31</b>	<b>I conducenti di ciclomotori aventi velocità massima superiore a 20 km/h (con il solo motore) oppure di oltre 25 km/h (in caso di pedalata assistita) che circolano sprovvisti di tachimetro saranno puniti con una multa di 20 franchi.</b>					
1	Cantoni	19	6	25	76.0	24.0
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	5	0	5	100.0	0.0
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	1	2	50.0	50.0
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	1	100.0	0.0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100.0	0.0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	17	6	23	73.9	26.1
7	Altre associazioni nazionali	9	1	10	90.0	10.0
8	Settore assicurativo	1	0	1	100.0	0.0
9	Ricerca e formazione	0	0	0	.	.
10	Altre organizzazioni	5	1	6	83.3	16.7
11	Altri	10	32	42	23.8	76.2
	Totale	71	47	118	60.2	39.8

### 3.2 Analisi quantitativa: partecipanti secondo ambito settoriale di appartenenza

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>A</b>	<b>Misure volte a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli stradali</b>					
<b>1</b>	<b>Le prescrizioni UE finalizzate alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e al miglioramento della sicurezza dei veicoli commerciali pesanti (cabine di guida, spoiler posteriori e compensazione del peso) vanno fondamentalmente recepite.</b>					
1.1	Cantoni	26	0	26	100.0	0.0
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	9	0	9	100.0	0.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	26	0	26	100.0	0.0
4.1	Economia, industria, agricoltura	7	1	8	87.5	12.5
5.1	Trasporti pubblici	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	3	2	5	60.0	40.0
6.1	Ambiente, clima, energia	10	1	11	90.9	9.1
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	3	0	3	100.0	0.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	1	1	2	50.0	50.0
	Totale	100	5	105	95.2	4.8

Partecipanti alla consultazione				Pareri					
				Numero			Quota (%)		
				Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari	
<b>2</b>	<b>Diversamente che nell'UE, in Svizzera potranno compensare il peso aggiuntivo del sistema di propulsione alternativa anche gli autocarri a quattro e cinque assi.</b>								
1.1	Cantoni	8	18	26	30.8	69.2			
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100.0	0.0			
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	1	4	75.0	25.0			
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	1	1	0.0	100.0			
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0			
3.1	Auto, moto, scuola guida	8	1	9	88.9	11.1			
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	25	1	26	96.2	3.8			
4.1	Economia, industria, agricoltura	7	1	8	87.5	12.5			
5.1	Trasporti pubblici	2	0	2	100.0	0.0			
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	1	3	4	25.0	75.0			
6.1	Ambiente, clima, energia	9	2	11	81.8	18.2			
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	1	1	2	50.0	50.0			
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.			
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7			
	Totale	73	31	104	70.2	29.8			
<b>3</b>	<b>Diversamente che nell'UE, in Svizzera, potrà essere compensata anche la lunghezza aggiuntiva del serbatoio dell'idrogeno di autocarri, trattori a sella e autoarticolati alimentati con questa fonte di energia.</b>								
1.1	Cantoni	8	18	26	30.8	69.2			
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100.0	0.0			
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	1	4	75.0	25.0			
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	1	1	0.0	100.0			
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0			
3.1	Auto, moto, scuola guida	6	3	9	66.7	33.3			
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	24	2	26	92.3	7.7			
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3			
5.1	Trasporti pubblici	1	0	1	100.0	0.0			
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	0	4	4	0.0	100.0			
6.1	Ambiente, clima, energia	9	1	10	90.0	10.0			
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	2	1	3	66.7	33.3			
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.			
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7			
	Totale	68	34	102	66.7	33.3			
<b>4</b>	<b>In attesa che venga adottata la modifica di legge proposta, il Consiglio federale potrà aumentare i pesi massimi ammessi nel trasporto combinato e la lunghezza massima nel quadro di una regolamentazione provvisoria.</b>								
1.1	Cantoni	23	3	26	88.5	11.5			
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100.0	0.0			
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	0	3	100.0	0.0			
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0			
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0			
3.1	Auto, moto, scuola guida	9	0	9	100.0	0.0			
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	25	1	26	96.2	3.8			
4.1	Economia, industria, agricoltura	7	1	8	87.5	12.5			
5.1	Trasporti pubblici	0	1	1	0.0	100.0			
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	0	4	4	0.0	100.0			
6.1	Ambiente, clima, energia	9	2	11	81.8	18.2			
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	2	1	3	66.7	33.3			
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.			
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7			
	Totale	88	15	103	85.4	14.6			

Partecipanti alla consultazione				Pareri				
				Numero			Quota (%)	
				Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>5 Gli autocarri a propulsione alternativa fino a un peso totale massimo di 4,25 t non verranno più classificati come autocarri, bensì come autofurgoni (con tutte le norme di utilizzo che vi si applicano).</b>								
1.1	Cantoni	6	20	26	23.1	76.9		
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0		
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	1	2	3	33.3	66.7		
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	1	1	0.0	100.0		
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0		
3.1	Auto, moto, scuola guida	6	3	9	66.7	33.3		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	24	2	26	92.3	7.7		
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3		
5.1	Trasporti pubblici	2	1	3	66.7	33.3		
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	2	2	4	50.0	50.0		
6.1	Ambiente, clima, energia	10	0	10	100.0	0.0		
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	1	3	4	25.0	75.0		
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.		
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7		
Totale		68	37	105	64.8	35.2		
<b>6 Le cabine di guida di autocarri e trattori a sella ottimizzate dal punto di vista aerodinamico e della sicurezza potranno disporre della maggiore lunghezza da esse richiesta.</b>								
1.1	Cantoni	25	1	26	96.2	3.8		
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100.0	0.0		
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	0	3	100.0	0.0		
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0		
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0		
3.1	Auto, moto, scuola guida	9	0	9	100.0	0.0		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	25	0	25	100.0	0.0		
4.1	Economia, industria, agricoltura	7	1	8	87.5	12.5		
5.1	Trasporti pubblici	1	0	1	100.0	0.0		
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	1	3	4	25.0	75.0		
6.1	Ambiente, clima, energia	9	1	10	90.0	10.0		
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	3	0	3	100.0	0.0		
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.		
9.1	Privati cittadini	1	1	2	50.0	50.0		
Totale		93	7	100	93.0	7.0		
<b>7 I veicoli commerciali pesanti potranno essere dotati di spoiler di lunghezza superiore alla norma a fini di ottimizzazione aerodinamica e di miglioramento dell'efficienza in fatto di CO<sub>2</sub>.</b>								
1.1	Cantoni	26	0	26	100.0	0.0		
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100.0	0.0		
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	0	3	100.0	0.0		
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0		
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0		
3.1	Auto, moto, scuola guida	9	0	9	100.0	0.0		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	26	0	26	100.0	0.0		
4.1	Economia, industria, agricoltura	7	1	8	87.5	12.5		
5.1	Trasporti pubblici	2	0	2	100.0	0.0		
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	0	4	4	0.0	100.0		
6.1	Ambiente, clima, energia	10	1	11	90.9	9.1		
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	2	1	3	66.7	33.3		
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.		
9.1	Privati cittadini	1	1	2	50.0	50.0		
Totale		95	8	103	92.2	7.8		

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>8</b>	<b>Gli spoiler volti a migliorare l'efficienza in fatto di CO<sub>2</sub> che sporgono oltre la lunghezza massima ammessa del veicolo potranno essere aperti o estratti solo su strade con limite di velocità superiore a 50 km/h.</b>					
1.1	Cantoni	25	1	26	96.2	3.8
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	0	3	100.0	0.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	5	4	9	55.6	44.4
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	20	4	24	83.3	16.7
4.1	Economia, industria, agricoltura	3	5	8	37.5	62.5
5.1	Trasporti pubblici	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	1	3	4	25.0	75.0
6.1	Ambiente, clima, energia	11	0	11	100.0	0.0
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	4	0	4	100.0	0.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	2	1	3	66.7	33.3
	Totale	85	18	103	82.5	17.5
<b>9</b>	<b>Gli autocarri e i trattori a sella a idrogeno nonché gli autotreni da essi composti potranno compensare la lunghezza del relativo serbatoio e disporre della lunghezza aggiuntiva da esso richiesta.</b>					
1.1	Cantoni	15	11	26	57.7	42.3
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	1	1	0.0	100.0
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	9	0	9	100.0	0.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	24	1	25	96.0	4.0
4.1	Economia, industria, agricoltura	7	1	8	87.5	12.5
5.1	Trasporti pubblici	1	0	1	100.0	0.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	0	4	4	0.0	100.0
6.1	Ambiente, clima, energia	9	1	10	90.0	10.0
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	2	1	3	66.7	33.3
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	1	1	2	50.0	50.0
	Totale	80	21	101	79.2	20.8
<b>10</b>	<b>Le combinazioni di veicoli commerciali pesanti a propulsione alternativa potranno avere fino a 1 t di peso aggiuntivo.</b>					
1.1	Cantoni	25	1	26	96.2	3.8
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	9	0	9	100.0	0.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	25	2	27	92.6	7.4
4.1	Economia, industria, agricoltura	7	1	8	87.5	12.5
5.1	Trasporti pubblici	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	2	2	4	50.0	50.0
6.1	Ambiente, clima, energia	8	3	11	72.7	27.3
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	2	2	4	50.0	50.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7
	Totale	94	13	107	87.9	12.1

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>11 I veicoli commerciali pesanti a emissioni zero e le combinazioni da essi costituite potranno avere fino a 2 t di peso aggiuntivo.</b>						
1.1	Cantoni	25	1	26	96.2	3.8
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	6	3	9	66.7	33.3
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	27	0	27	100.0	0.0
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3
5.1	Trasporti pubblici	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	2	2	4	50.0	50.0
6.1	Ambiente, clima, energia	9	2	11	81.8	18.2
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	2	2	4	50.0	50.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7
	Totale	93	13	106	87.7	12.3
<b>12 Gli autoveicoli a propulsione alternativa con peso totale di oltre 3,5 t ma non superiore a 4,25 t e dei relativi autotreni potranno essere guidati con patente di categoria B o BE.</b>						
1.1	Cantoni	9	17	26	34.6	65.4
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	1	2	3	33.3	66.7
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	1	2	50.0	50.0
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	6	3	9	66.7	33.3
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	24	2	26	92.3	7.7
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3
5.1	Trasporti pubblici	2	1	3	66.7	33.3
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	2	1	3	66.7	33.3
6.1	Ambiente, clima, energia	9	2	11	81.8	18.2
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	1	3	4	25.0	75.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7
	Totale	71	35	106	67.0	33.0
<b>13 I camper pesanti a propulsione alternativa con peso totale di oltre 3,5 t ma non superiore a 4,25 t e dei relativi autotreni potranno essere guidati con patente di categoria B o BE.</b>						
1.1	Cantoni	8	18	26	30.8	69.2
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	1	2	3	33.3	66.7
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	1	2	50.0	50.0
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	6	3	9	66.7	33.3
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	7	1	8	87.5	12.5
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3
5.1	Trasporti pubblici	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	2	1	3	66.7	33.3
6.1	Ambiente, clima, energia	9	2	11	81.8	18.2
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	0	3	3	0.0	100.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7
	Totale	52	34	86	60.5	39.5

Partecipanti alla consultazione				Pareri				
				Numero		Quota (%)		
				Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>14 Per la guida di autofurgoni a propulsione alternativa con peso totale di oltre 3,5 t ma non superiore a 4,25 t nonché degli autotreni da essi composti potranno essere concesse deroghe alle prescrizioni in materia di durata del lavoro e del riposo.</b>								
1.1	Cantoni	6	20	26	23.1	76.9		
1.2	Città, Comuni	2	1	3	66.7	33.3		
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	1	2	3	33.3	66.7		
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	1	2	50.0	50.0		
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0		
3.1	Auto, moto, scuola guida	6	3	9	66.7	33.3		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	23	2	25	92.0	8.0		
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3		
5.1	Trasporti pubblici	1	1	2	50.0	50.0		
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	1	3	4	25.0	75.0		
6.1	Ambiente, clima, energia	8	2	10	80.0	20.0		
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	1	3	4	25.0	75.0		
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.		
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7		
Totale		63	41	104	60.6	39.4		
<b>15 La definizione di autoveicoli leggeri sarà modificata in modo da includere gli autofurgoni a propulsione alternativa fino a un peso totale massimo di 4,25 t (cui non si applicheranno quindi più le norme concernenti gli autoveicoli pesanti).</b>								
1.1	Cantoni	6	20	26	23.1	76.9		
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0		
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	1	2	3	33.3	66.7		
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	1	1	0.0	100.0		
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0		
3.1	Auto, moto, scuola guida	6	3	9	66.7	33.3		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	23	2	25	92.0	8.0		
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3		
5.1	Trasporti pubblici	2	1	3	66.7	33.3		
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	2	2	4	50.0	50.0		
6.1	Ambiente, clima, energia	8	2	10	80.0	20.0		
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	1	3	4	25.0	75.0		
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.		
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7		
Totale		65	39	104	62.5	37.5		
<b>16 Gli autofurgoni a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 t non saranno soggetti al divieto di circolazione notturna e domenicale.</b>								
1.1	Cantoni	19	4	23	82.6	17.4		
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0		
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	0	3	100.0	0.0		
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	.	.		
2.1	Partiti politici	5	1	6	83.3	16.7		
3.1	Auto, moto, scuola guida	6	3	9	66.7	33.3		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	23	2	25	92.0	8.0		
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3		
5.1	Trasporti pubblici	2	1	3	66.7	33.3		
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	0	3	3	0.0	100.0		
6.1	Ambiente, clima, energia	8	2	10	80.0	20.0		
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	2	1	3	66.7	33.3		
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.		
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7		
Totale		78	20	98	79.6	20.4		

Partecipanti alla consultazione				Pareri				
				Numero			Quota (%)	
				Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>17 Gli autoveicoli a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 t saranno esclusi dall'obbligo di installare un limitatore di velocità.</b>								
1.1	Cantoni	5	21	26	19.2	80.8		
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0		
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	1	2	3	33.3	66.7		
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	1	1	0.0	100.0		
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0		
3.1	Auto, moto, scuola guida	6	3	9	66.7	33.3		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	23	2	25	92.0	8.0		
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3		
5.1	Trasporti pubblici	2	1	3	66.7	33.3		
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	1	3	4	25.0	75.0		
6.1	Ambiente, clima, energia	7	2	9	77.8	22.2		
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	0	4	4	0.0	100.0		
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.		
9.1	Privati cittadini	1	2	3	33.3	66.7		
Totale		61	42	103	59.2	40.8		
<b>18 Gli autoveicoli a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 t saranno esentati dal pagamento della tassa sul traffico pesante.</b>								
1.1	Cantoni	18	3	21	85.7	14.3		
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0		
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	1	0	1	100.0	0.0		
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	.	.		
2.1	Partiti politici	6	0	6	100.0	0.0		
3.1	Auto, moto, scuola guida	6	3	9	66.7	33.3		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	23	2	25	92.0	8.0		
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3		
5.1	Trasporti pubblici	2	1	3	66.7	33.3		
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	1	1	2	50.0	50.0		
6.1	Ambiente, clima, energia	9	2	11	81.8	18.2		
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	1	1	2	50.0	50.0		
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.		
9.1	Privati cittadini	1	1	2	50.0	50.0		
Totale		77	15	92	83.7	16.3		
<b>B Misure per aumentare la sicurezza stradale delle e-bike</b>								
<b>19 I passeggeri di ciclomotori dovranno indossare il casco.</b>								
1.1	Cantoni	20	6	26	76.9	23.1		
1.2	Città, Comuni	3	1	4	75.0	25.0		
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	1	4	75.0	25.0		
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	.	.		
2.1	Partiti politici	3	3	6	50.0	50.0		
3.1	Auto, moto, scuola guida	8	2	10	80.0	20.0		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	2	1	3	66.7	33.3		
4.1	Economia, industria, agricoltura	5	2	7	71.4	28.6		
5.1	Trasporti pubblici	0	4	4	0.0	100.0		
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	2	44	46	4.3	95.7		
6.1	Ambiente, clima, energia	1	9	10	10.0	90.0		
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	6	0	6	100.0	0.0		
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.		
9.1	Privati cittadini	2	2	4	50.0	50.0		
Totale		55	75	130	42.3	57.7		

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>20 I conducenti di tutti i ciclomotori (comprese le e-bike lente e i monopattini elettrici, ad eccezione delle sedie a rotelle motorizzate) dovranno indossare il casco.</b>						
1.1	Cantoni	15	11	26	57.7	42.3
1.2	Città, Comuni	0	3	3	0.0	100.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	1	4	75.0	25.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	.	.
2.1	Partiti politici	2	4	6	33.3	66.7
3.1	Auto, moto, scuola guida	8	2	10	80.0	20.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	1	2	3	33.3	66.7
4.1	Economia, industria, agricoltura	5	3	8	62.5	37.5
5.1	Trasporti pubblici	0	4	4	0.0	100.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	2	46	48	4.2	95.8
6.1	Ambiente, clima, energia	0	11	11	0.0	100.0
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	7	0	7	100.0	0.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	0	5	5	0.0	100.0
	Totale	43	92	135	31.9	68.1
<b>21 Introduzione dell'obbligo di indossare il casco su biciclette non motorizzate fino a 16 anni</b>						
1.1	Cantoni	15	11	26	57.7	42.3
1.2	Città, Comuni	0	4	4	0.0	100.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	1	4	75.0	25.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	.	.
2.1	Partiti politici	0	3	0	0.0	100.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	5	4	9	55.6	44.4
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	1	2	3	33.3	66.7
4.1	Economia, industria, agricoltura	3	4	7	42.9	57.1
5.1	Trasporti pubblici	0	4	4	0.0	100.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	1	44	45	2.2	97.8
6.1	Ambiente, clima, energia	0	10	10	0.0	100.0
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	5	0	5	100.0	0.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	1	3	4	25.0	75.0
	Totale	36	90	126	28.6	71.4
<b>22 I conducenti di ciclomotori nonché di quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore dovranno fondamentalmente guidare con i fari accesi anche di giorno.</b>						
1.1	Cantoni	22	4	26	84.6	15.4
1.2	Città, Comuni	4	0	4	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partiti politici	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	9	1	10	90.0	10.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	8	0	8	100.0	0.0
4.1	Economia, industria, agricoltura	7	0	7	100.0	0.0
5.1	Trasporti pubblici	2	1	3	66.7	33.3
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	4	41	45	8.9	91.1
6.1	Ambiente, clima, energia	8	1	9	88.9	11.1
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	6	0	6	100.0	0.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	2	3	5	40.0	60.0
	Totale	82	51	133	61.7	38.3

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>23 I veicoli con velocità massima fino a 10 km/h (ad es. le sedie a rotelle motorizzate) saranno esentati dall'obbligo di circolare con i fari accesi durante il giorno.</b>						
1.1	Cantoni	20	6	26	76.9	23.1
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	1	4	75.0	25.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partiti politici	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	9	0	9	100.0	0.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	8	0	8	100.0	0.0
4.1	Economia, industria, agricoltura	7	0	7	100.0	0.0
5.1	Trasporti pubblici	1	1	2	50.0	50.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	5	38	43	11.6	88.4
6.1	Ambiente, clima, energia	10	0	10	100.0	0.0
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	2	2	4	50.0	50.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	2	0	2	100.0	0.0
	Totale	76	48	124	61.3	38.7
<b>24 I conducenti di ciclomotori e risciò elettrici la cui larghezza non supera 1 m saranno tenuti a rispettare i limiti di velocità generali o segnalati.</b>						
1.1	Cantoni	21	5	26	80.8	19.2
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partiti politici	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	9	1	10	90.0	10.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	5	0	5	100.0	0.0
4.1	Economia, industria, agricoltura	7	0	7	100.0	0.0
5.1	Trasporti pubblici	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	44	0	44	100.0	0.0
6.1	Ambiente, clima, energia	9	1	10	90.0	10.0
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	6	0	6	100.0	0.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	3	1	4	75.0	25.0
	Totale	119	8	127	93.7	6.3
<b>25 I ciclomotori già in circolazione dovranno essere dotati di tachimetro entro cinque anni dall'entrata in vigore dell'obbligo di equipaggiamento.</b>						
1.1	Cantoni	20	6	26	76.9	23.1
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	0	3	100.0	0.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100.0	0.0
2.1	Partiti politici	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	8	2	10	80.0	20.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	3	0	3	100.0	0.0
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3
5.1	Trasporti pubblici	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	8	36	44	18.2	81.8
6.1	Ambiente, clima, energia	10	1	11	90.9	9.1
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	5	0	5	100.0	0.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	3	1	4	75.0	25.0
	Totale	77	47	124	62.1	37.9

Partecipanti alla consultazione				Pareri					
				Numero			Quota (%)		
				Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari	
<b>26</b>	<b>I ciclomotori già in circolazione dovranno essere dotati di tachimetro entro cinque anni dall'entrata in vigore dell'obbligo di equipaggiamento.</b>								
1.1	Cantoni	10	16	26	38.5	61.5			
1.2	Città, Comuni	2	1	3	66.7	33.3			
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	2	1	3	66.7	33.3			
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	1	1	0.0	100.0			
2.1	Partiti politici	5	0	5	100.0	0.0			
3.1	Auto, moto, scuola guida	8	2	10	80.0	20.0			
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	2	1	3	66.7	33.3			
4.1	Economia, industria, agricoltura	6	1	7	85.7	14.3			
5.1	Trasporti pubblici	1	1	2	50.0	50.0			
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	8	36	44	18.2	81.8			
6.1	Ambiente, clima, energia	9	1	10	90.0	10.0			
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	5	0	5	100.0	0.0			
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.			
9.1	Privati cittadini	2	2	4	50.0	50.0			
	Totale	60	63	123	48.8	51.2			
<b>27</b>	<b>I passeggeri di ciclomotori che non indossano il casco saranno puniti con una multa disciplinare di 30 franchi.</b>								
1.1	Cantoni	18	7	25	72.0	28.0			
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0			
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	1	4	75.0	25.0			
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	.	.			
2.1	Partiti politici	2	3	5	40.0	60.0			
3.1	Auto, moto, scuola guida	8	2	10	80.0	20.0			
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	3	0	3	100.0	0.0			
4.1	Economia, industria, agricoltura	4	2	6	66.7	33.3			
5.1	Trasporti pubblici	0	2	2	0.0	100.0			
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	5	40	45	11.1	88.9			
6.1	Ambiente, clima, energia	0	10	10	0.0	100.0			
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	5	0	5	100.0	0.0			
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.			
9.1	Privati cittadini	2	2	4	50.0	50.0			
	Totale	53	69	122	43.4	56.6			
<b>28</b>	<b>Chi trasporta su ciclomotori bambini di età inferiore a 12 anni senza casco sarà punito con una multa disciplinare di 30 franchi.</b>								
1.1	Cantoni	19	6	25	76.0	24.0			
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0			
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	4	0	4	100.0	0.0			
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	.	.			
2.1	Partiti politici	3	2	5	60.0	40.0			
3.1	Auto, moto, scuola guida	8	2	10	80.0	20.0			
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	3	0	3	100.0	0.0			
4.1	Economia, industria, agricoltura	4	2	6	66.7	33.3			
5.1	Trasporti pubblici	0	2	2	0.0	100.0			
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	3	42	45	6.7	93.3			
6.1	Ambiente, clima, energia	0	10	10	0.0	100.0			
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	5	0	5	100.0	0.0			
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.			
9.1	Privati cittadini	2	2	4	50.0	50.0			
	Totale	54	68	122	44.3	55.7			

Partecipanti alla consultazione				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		Favo- revoli	Contrari	Totale	Favo- revoli	Contrari
<b>29 Chi circola su un ciclomotore a luci spente di giorno sarà punito con una multa disciplinare di 20 franchi.</b>						
1.1	Cantoni	21	4	25	84.0	16.0
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100.0	0.0
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	.	.
2.1	Partiti politici	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	8	2	10	80.0	20.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	7	0	7	100.0	0.0
4.1	Economia, industria, agricoltura	5	0	5	100.0	0.0
5.1	Trasporti pubblici	1	1	2	50.0	50.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	3	42	45	6.7	93.3
6.1	Ambiente, clima, energia	8	1	9	88.9	11.1
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	5	0	5	100.0	0.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	2	2	4	50.0	50.0
	Totale	72	52	124	58.1	41.9
<b>30 Ai conducenti di ciclomotori che superano i limiti di velocità generali o segnalati sarà inflitta una multa di 30 franchi.</b>						
1.1	Cantoni	17	8	25	68.0	32.0
1.2	Città, Comuni	1	2	3	33.3	66.7
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	3	1	4	75.0	25.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	.	.
2.1	Partiti politici	3	2	5	60.0	40.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	9	1	10	90.0	10.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	3	0	3	100.0	0.0
4.1	Economia, industria, agricoltura	4	2	6	66.7	33.3
5.1	Trasporti pubblici	2	0	2	100.0	0.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	42	2	44	95.5	4.5
6.1	Ambiente, clima, energia	8	1	9	88.9	11.1
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	5	0	5	100.0	0.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	3	1	4	75.0	25.0
	Totale	100	20	120	83.3	16.7
<b>31 I conducenti di ciclomotori aventi velocità massima superiore a 20 km/h (con il solo motore) oppure di oltre 25 km/h (in caso di pedalata assistita) che circolano sprovvisti di tachimetro saranno puniti con una multa di 20 franchi.</b>						
1.1	Cantoni	19	6	25	76.0	24.0
1.2	Città, Comuni	1	2	3	33.3	66.7
1.3	Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento	4	0	4	100.0	0.0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	.	.
2.1	Partiti politici	5	0	5	100.0	0.0
3.1	Auto, moto, scuola guida	8	2	10	80.0	20.0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	3	0	3	100.0	0.0
4.1	Economia, industria, agricoltura	5	0	5	100.0	0.0
5.1	Trasporti pubblici	1	1	2	50.0	50.0
5.2	Ciclomobilità, traffico lento	8	35	43	18.6	81.4
6.1	Ambiente, clima, energia	9	0	9	100.0	0.0
7.1	Sicurezza della circolazione, salute, socialità	5	0	5	100.0	0.0
8.1	Ricerca, formazione, centri di prova	0	0	0	.	.
9.1	Privati cittadini	3	1	4	75.0	25.0
	Totale	71	47	118	60.2	39.8

## 4 Pareri relativi alle singole domande della parte A: misure volte a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli stradali

Il presente capitolo ricalca fundamentalmente la struttura della parte A del «questionario ordinanze» (Questionario sulla modifica di otto ordinanze in relazione con la revisione parziale della legge sulla circolazione stradale). Per ogni domanda sono elencati tutti i partecipanti sostanzialmente favorevoli o contrari alla modifica in questione. Non sono invece elencati i partecipanti che non hanno espresso un parere esplicito al riguardo. Sotto ogni domanda sono inoltre riportate le osservazioni dei partecipanti riassunte sotto forma di «affermazioni chiave» (cfr. punto 2.2). Accanto a queste sono di volta in volta indicati anche i partecipanti che le hanno formulate. L'elenco dei partecipanti con relative abbreviazioni e nomi è riportato in allegato.

### 4.1 Approvazione sostanziale

#### Recepimento prescrizioni UE (domanda 1)

Siete fundamentalmente d'accordo con il recepimento delle disposizioni UE relative alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e al miglioramento della sicurezza dei veicoli commerciali pesanti (cabine di guida migliorate, alettoni più lunghi e compensazione del peso per sistemi di propulsione alternativa e a emissioni zero di veicoli a motore fino a tre assi e di tutti gli autotreni da essi composti)?

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

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, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SSV, economiesuisse, USS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, asa, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, Mobilità pedonale, NewRide, SwissCycling, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, Futuricum, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, FFS, swisscombi, Posta, TPF, D.Schriber

201.10 L'allineamento con il diritto UE è imperativo (divergenze generano problemi e maggiori oneri esecutivi, nessuna ripercussione su infrastruttura stradale, adempiere norme vigenti).	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, BS, BL, SH, AR, AI, GR, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, asa
201.11 La capacità di carico dei veicoli a basse emissioni o a emissioni zero non deve essere pregiudicata per effetto del peso totale e della lunghezza massima consentita.	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
201.12 Occorre garantire l'utilizzo su rotaia di veicoli e semirimorchi per il trasporto combinato non accompagnato (veicoli compatibili, non intralciare processo di carico e scarico).	TG, PVL, PSS, USS, Iniziativa Alpi, VCS, Greenpeace, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF

201.13	La misura non deve comportare un trasferimento dei trasporti dalla ferrovia alla strada (ulteriori misure pro trasferimento strada-ferrovia, abolizione costi salariali e TTCPC per trasporto merci su strada, standard unitari per trasporto combinato).	PES, UTP, FFS
201.14	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, sicurezza prima che riduzione del CO <sub>2</sub> , misure di protezione fuori da maggiori assi di transito, solo agevolazioni conformi a norme UE).	UDC, Mobilità pedonale, NewRide, upi, SBV, SSR
201.15	L'agevolazione deve applicarsi esclusivamente a veicoli con sistemi di propulsione a emissioni zero (sistemi di «propulsione alternativa» includono anche vettori fossili).	UTP, FFS
201.16	L'adeguamento della lunghezza e del peso deve favorire la penetrazione del mercato da parte di veicoli commerciali a propulsione alternativa e a emissioni zero.	PLR
201.17	Le deroghe a pesi e lunghezze massimi ammessi devono tendere all'efficienza energetica e alla sostenibilità nel suo insieme.	PPD
201.18	Le misure non devono limitarsi ai veicoli a 3 assi (in Svizzera circolano anche veicoli a 4 e 5 assi) in quanto le cabine di guida sono parti fabbricate in serie.	LRS
201.19	Non si deve modificare nuovamente la lunghezza massima (ultimo adeguamento 2013) a fronte di miglioramenti minimi (efficienza energetica, sicurezza).	FFS
<b>Contrari</b>		
velosuisse, EcoSwiss, MpA, Vitelli, P.Peterhans		
201.20	L'aumento della lunghezza e del peso non deve ridurre la sicurezza stradale (incompatibile con circolazione su strade strette, minor spazio per ciclisti e pedoni, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli di maggiori dimensioni).	velosuisse, MpA
201.21	Il superamento della lunghezza e del peso non deve comportare un aumento della capacità di trasporto (mancanza di chiarezza quanto a prova).	EcoSwiss, Vitelli
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
201.30	Senza misure correttive, l'avvento di mezzi pesanti a guida autonoma su gomma porterà a un forte trasferimento del trasporto merci dalla ferrovia alla strada (per autocarri elettrici, TTCPC non ha sortito l'effetto incentivante desiderato).	VCS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF

## Compensazione peso aggiuntivo – regolamentazione speciale traffico interno (domanda 2)

Siete d'accordo che in Svizzera, a differenza dell'UE, il peso aggiuntivo del sistema di propulsione alternativa possa essere compensato anche per autocarri a quattro e cinque assi (massimo 1 t, per sistemi a emissioni zero massimo 2 t)?

Commenti, osservazioni e richieste

### Favorevoli

LU, UR, OW, ZG, SO, SG, AG, TG, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SSV, economiesuisse, USS, usam, ACVS, VK-KPKS/SVSP, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, velosuisse, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, PUSCH, SES, WWF, SSR, ASA, StadtLuzern, SA-UR, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, Futuricum, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NEFR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, TPF, D.Schriber

202.10	Le regolamentazioni nazionali devono essere formulate in modo chiaro (nessun problema di interpretazione, nessun aumento del carico utile), poiché divergere dal diritto UE crea complicazioni (maggiore onere esecutivo, limitato impiego dei veicoli).	LU, UR, OW, ZG, SG, SSR
202.11	L'adeguamento della lunghezza e del peso deve favorire la penetrazione del mercato da parte di veicoli commerciali a propulsione alternativa e a emissioni zero.	VK-KPKS/SVSP, Posta
202.12	Occorre garantire l'utilizzo su rotaia di veicoli e semirimorchi per il trasporto combinato non accompagnato (veicoli compatibili, non intralciare processo di carico e scarico).	TG, UTP
202.13	Specie per i sistemi di propulsione alternativa (elettrici a batteria e a pile a combustibile), il limite di peso aggiuntivo va fissato a massimo 2 t.	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, rail-Care
202.14	L'agevolazione deve applicarsi esclusivamente a veicoli con sistemi di propulsione a emissioni zero.	Iniziativa Alpi
<b>Contrari</b>		
ZH, BE, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, KSSD, asa, Mobilità pedonale, NewRide, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, FREC, FFS, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia		
202.20	L'allineamento con il diritto UE è imperativo (divergenze generano problemi e maggiori oneri esecutivi).	ZH, BE, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, KSSD, asa, NewRide
202.21	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, sicurezza prima che riduzione del CO <sub>2</sub> , solo agevolazioni conformi a norme UE, evitare sovrapposizione con aree pedonali).	Mobilità pedonale, NewRide, SBV, S.Attia
202.22	Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia deve avere la priorità ed essere ulteriormente promosso (compensazione peso aggiunto ha effetto contrario e genera più rumore, rispettare articolo su protezione delle Alpi).	MpA, Klimastreik
202.23	L'agevolazione deve applicarsi esclusivamente a veicoli con sistemi di propulsione a emissioni zero (sistemi di «propulsione alternativa» includono anche vettori fossili).	FFS
202.24	Le future batterie più leggere non devono comportare un aumento del carico utile.	Vitelli
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
202.30	Le divergenze rispetto al diritto UE (peso e lunghezza aggiuntivi) possono ripercuotersi negativamente sotto il profilo economico (ammettere veicoli solo nel traffico interno, nessuna rivendita all'estero).	ACVS, Mobilità pedonale
202.31	Allo stato attuale della tecnica l'alimentazione (a batteria) di un mezzo pesante a propulsione alternativa richiede un peso aggiuntivo di 1-2 t (un gruppo motopropulsore può invece comportare una riduzione di peso). Per	Futuricum

	poter ammortizzare i maggiori costi d'acquisto occorre avere un raggio di percorrenza di oltre 250 km/giorno (ca. 60'000 km/anno).	
202.32	Considerando il margine di manovra necessario per la ripartizione dei carichi, il carico per asse garantito deve essere del 10 % maggiore del peso totale garantito.	LRS
202.33	Una parte del maggior consumo di energia dovuto al peso viene recuperato nelle discese o nelle frenate.	TCS

### Compensazione lunghezza aggiuntiva – regolamentazione speciale traffico interno (domanda 3)

Siete d'accordo che in Svizzera, a differenza dell'UE, possa essere compensata anche la lunghezza aggiuntiva del serbatoio dell'idrogeno di autocarri, trattori a sella e autoarticolati alimentati con questa fonte di energia?

Commenti, osservazioni e richieste

<b>Favorevoli</b>		
LU, UR, OW, ZG, SO, SG, AG, TG, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SSV, economiesuisse, USS, usam, ACVS, VK-KKPKS/SVSP, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, Iniziativa Alpi, VCS, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SSR, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, D.Schriber		
203.10	Le regolamentazioni nazionali devono essere formulate in modo chiaro (nessun problema di interpretazione, nessun aumento del carico utile), poiché divergere dal diritto UE crea complicazioni (maggiore onere esecutivo, limitato impiego dei veicoli).	UR, OW, ZG, SG
203.11	La riduzione della superficie di carico dovuta al serbatoio di idrogeno va compensata (può essere posizionato in modo ottimale tra cabina di guida e superficie di carico, collocazione e montaggio diversi da altri sistemi).	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
203.12	Anche gli autocarri alimentati ad idrogeno possono essere equipaggiati con parti aerodinamiche che comportano il superamento della lunghezza massima consentita (chiarire in ordinanza).	auto-svizzera, FMS, ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
203.13	L'adeguamento della lunghezza e del peso deve favorire la penetrazione del mercato da parte di veicoli commerciali a propulsione alternativa e a emissioni zero.	VK-KKPKS/SVSP
203.14	Occorre garantire l'utilizzo su rotaia di veicoli e semirimorchi per il trasporto combinato non accompagnato (veicoli compatibili, non intralciare processo di carico e scarico).	TG, UTP
203.15	La sicurezza stradale non va peggiorata (limitare lunghezza del veicolo in base a condizioni relative a percorso circolare e spostamento laterale).	upi
203.16	La lunghezza aggiuntiva dovuta a ragioni tecniche va indicata nella licenza di circolazione in termini di valore effettivo (applicabilità, aumento della capacità di carico).	LU

<b>Contrari</b>		
ZH, BE, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, KSSD, asa, ASMC, Mobilità pedonale, NewRide, velosuisse, EcoSwiss, MpA, SBV, FREC, KBAV, Futuricum, FFS, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia		
203.20	L'allineamento con il diritto UE è imperativo (divergenze generano problemi e maggiori oneri esecutivi, veicoli equipaggiati a posteriori in Svizzera richiedono deroga).	ZH, BE, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, KSSD, asa, S.Attia
203.21	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, sicurezza prima che riduzione del CO <sub>2</sub> , solo agevolazioni conformi a norme UE).	Mobilità pedonale, NewRide, SBV
203.22	Il principio va esteso a tutti gli autoveicoli pesanti (incl. autobus).	ASMC, FREC, KBAV
203.23	La compensazione del peso aggiuntivo contribuisce al trasferimento dei trasporti dalla ferrovia alla strada (peso aggiuntivo causa più rumore, rispettare articolo su protezione delle Alpi).	MpA
203.24	L'aumento della lunghezza deve applicarsi anche ai mezzi pesanti alimentati a batteria elettrica (grado d'efficacia più elevato e costi più bassi rispetto a mezzi pesanti ad idrogeno).	Futuricum
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
203.30	Nella legislazione vanno utilizzate le denominazioni corrette (Sattelmotorfahrzeug, Anhängerzug, véhicule articulé, train routier, autoarticolato, autotreno ecc.) in maniera uniforme (meno ambiguità, semplificazione formazione di guida).	ASMC, FREC, KBAV
203.31	La produzione di idrogeno è altamente energivora e in contrasto con gli obiettivi in materia di energia e clima (oggi è ottenuta per il 90 % con vettori energetici fossili, trasferimento strada-ferrovia ha priorità).	UTP, FFS
203.32	Le divergenze rispetto al diritto UE (peso e lunghezza aggiuntivi) possono ripercuotersi negativamente sotto il profilo economico (ammettere veicoli solo nel traffico interno, nessuna rivendita all'estero).	ACVS, Mobilità pedonale
203.33	I serbatoi di idrogeno devono essere montati sul tetto dei mezzi pesanti o al posto del serbatoio del diesel.	Vitelli

**Aumento del peso e della lunghezza anticipato (domanda 4)**

Siete d'accordo che il Consiglio federale aumenti i pesi massimi ammessi di 40 e 44 tonnellate stabiliti dalla legge nel trasporto combinato e la lunghezza massima di 18,75 metri nel quadro di una regolamentazione provvisoria ai sensi dell'articolo 106 capoverso 5 LCStr, in attesa che venga adottata la modifica della legge proposta che gli attribuisce la competenza di emanare una regolamentazione definitiva (cfr. art. 9 cpv. 2<sup>bis</sup> del progetto sulla LCStr)? (Attenzione: possono essere compensati esclusivamente il peso aggiuntivo della tecnologia di propulsione alternativa e la lunghezza eccedente di elementi aerodinamici volti a migliorare l'efficienza in fatto di CO<sub>2</sub>, senza aumento della capacità di carico.)

## Commenti, osservazioni e richieste

<b>Favorevoli</b>		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SSV, economiesuisse, USS, usam, ACVS, KSSD, asa, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, PUSCH, SES, WWF, SSR, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, Futuricum, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, D.Schriber		
204.10	L'allineamento con il diritto UE è imperativo (ripercussioni, incertezze a livello di applicazione).	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AI, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa
204.11	Non vi è alcun motivo stringente che giustifichi una regolamentazione anticipata (ultima modifica nel 2013, modifica in consultazione parlamentare, margini di tempi per sviluppo di nuove tecnologie sufficientemente lunghi).	Iniziativa Alpi
204.12	La misura non deve creare problemi a livello di circolazione (pesi e lunghezze massimi in caso di opere edili ed elementi prefabbricati lungo i tracciati, manovrabilità, sicurezza stradale).	FR, SH, ACVS
204.13	Oltre agli elementi aerodinamici, i veicoli ad idrogeno devono poter compensare anche la lunghezza aggiuntiva del serbatoio di idrogeno (potenziale rapido aumento del numero di veicoli, evitare decisioni caso per caso).	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
204.14	La sicurezza stradale non va peggiorata.	upi
204.15	Lo sviluppo di tecnologie ecologiche e sicure non va ostacolato (mercato richiede soluzioni).	Futuricum
204.16	La regolamentazione deve essere limitata al traffico di transito (con misure di sicurezza supplementari).	SSR
204.17	Le agevolazioni devono applicarsi esclusivamente ai veicoli a propulsione alternativa.	Iniziativa Alpi

<b>Contrari</b>		
BS, BL, AR, UTP, Mobilità pedonale, NewRide, velosuisse, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, FFS, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia		
204.20	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE).	Mobilità pedonale, NewRide, SBV, S.Attia
204.21	Non vi è alcun motivo stringente che giustifichi una regolamentazione anticipata (ultima modifica nel 2013, modifica in consultazione parlamentare, margini di tempi per sviluppo di nuove tecnologie sufficientemente lunghi).	AR, UTP, MpA, FFS
204.22	L'allineamento con il diritto UE è imperativo.	BS, BL, NewRide
204.23	Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia deve avere la priorità ed essere ulteriormente promosso (compensazione peso aggiuntivo sortisce effetto contrario e genera più rumore, rispettare articolo su protezione delle Alpi).	Klimastreik

### Autofurgoni fino a 4,25 t (domanda 5)

Siete d'accordo che in futuro gli autocarri a propulsione alternativa fino a un peso totale di al massimo 4,25 tonnellate non vengano più classificati come autocarri, bensì come autofurgoni (autoveicoli leggeri) e che vi si applichino tutte le norme di utilizzo degli attuali autofurgoni (promozione di tecnologie di propulsione alternativa per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>)?

Commenti, osservazioni e richieste

<b>Favorevoli</b>		
BE, LU, UR, ZG, SO, AG, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SAB, SSV, economiesuisse, USS, usam, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, velosuisse, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SSR, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber		
205.10	La modifica deve essere sostanzialmente in linea con il diritto UE e comporta numerosi adeguamenti e problemi di esecuzione: adeguare sistemi informatici cantonali e interfacce RCAC, DGD ed assicurazioni, adeguare leggi su tasse di circolazione (peso = fattore di calcolo), chiarire obbligo della prova ed esecuzione in materia di peso aggiuntivo (certificato di tipo o COC?), adeguare sistema collaudo in officina (limitato oggi a 3,5 t), iscrizione in licenza di circolazione contrasta con prescrizione attuale (quali veicoli possono essere guidati con quale categoria), disposizioni UE basate su «classi di veicoli» (classe N <sub>2</sub> per autofurgoni fino a 4,25 t in contrasto con prescrizioni relative ad effettivi «veicoli della classe N <sub>2</sub> »).	BE, LU, UR
205.11	La distribuzione capillare di merci deve essere il più possibile svolta a zero CO <sub>2</sub> (senza compensazione del peso, più corse risp. più emissioni e costi).	SAB, KEP+Mail, Posta

205.12	La modifica deve essere tecnologicamente neutra (compensazione possibile, oltre che per batterie, anche per pile a combustibile ed altri sistemi di propulsione alternativa).	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, rail-Care
205.13	Per gli autocarri a basse emissioni foniche va abolito il divieto di circolazione notturna.	PVL
205.14	Le agevolazioni devono applicarsi esclusivamente ai veicoli a emissioni zero.	Iniziativa Alpi
205.15	La distribuzione capillare di merci deve essere preferibilmente effettuata con bici cargo invece che con autofurgoni.	Klimastreik
205.16	L'aumento del peso deve essere limitato nel tempo e combinato con un piano di riduzione (batterie diventano sempre più piccole e leggere).	Vitelli
<b>Contrari</b>		
ZH, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa, ASMC, LRS, UTP, Mobilità pedonale, NewRide, upi, RoadCross, EcoSwiss, SBV, FREC, KBAV, FFS, P.Peterhans, S.Attia		
205.20	La modifica deve essere sostanzialmente in linea con il diritto UE e comporta numerosi adeguamenti e problemi di esecuzione: adeguare sistemi informatici cantonali e interfacce RCAC, DGD ed assicurazioni, adeguare leggi su tasse di circolazione (peso = fattore di calcolo), chiarire obbligo della prova ed esecuzione in materia di peso aggiuntivo (certificato di tipo o COC?), adeguare sistema collaudo in officina (limitato oggi a 3,5 t), iscrizione in licenza di circolazione contrasta con prescrizione attuale (quali veicoli possono essere guidati con quale categoria), disposizioni UE basate su «classi di veicoli» (classe N <sub>2</sub> per autofurgoni fino a 4,25 t in contrasto con prescrizioni relative ad effettivi «veicoli della classe N <sub>2</sub> »), disparità di trattamento dei conducenti (divieto di guida in stato d'ebbrezza, limite di velocità su autostrade, obbligo di rispetto ORL 1 risp. durata riposo), introdurre ev. obbligo di perfezionamento.	ZH, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa, NewRide, upi
205.21	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli più grandi e pesanti, incertezza derivante da modifica della norma ben conosciuta delle 3,5 t, nessuna eccezione per limitatore di velocità).	ASMC, Mobilità pedonale, upi, RoadCross, SBV, FREC, KBAV, S.Attia
205.22	Le regolamentazioni in deroga e le agevolazioni non devono comportare un trasferimento dei trasporti dagli autocarri e dalla ferrovia agli autofurgoni (vantaggio concorrenziale riguardo a durata del lavoro/riposo ed a TTCCP, peggior bilancio CO <sub>2</sub> complessivo).	UTP, FFS
205.23	L'aumento di 750 kg consente di aumentare il carico dei veicoli ibridi leggeri.	LRS

**Osservazioni / Proposta di modifica**

205.40	Proposta di modifica art. 95 cpv. 1 <sup>bis</sup> P-OETV (completare primo periodo): menzionare i veicoli sia a propulsione alternativa che a emissioni zero.	ASTAG, CargoForum, Swisscofel, CDS, swisscombi
--------	---	--

## 4.2 Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) e ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC)

### 4.2.1 Cabine di guida aerodinamiche più lunghe

#### Cabine di guida (domanda 6)

Siete d'accordo di autorizzare la lunghezza maggiore richiesta per cabine di guida di autocarri e trattori a sella ottimizzate dal punto di vista aerodinamico e della sicurezza?

(art. 94 cpv. 1<sup>ter</sup> lett. a P-OETV e art. 65 cpv. 5 e P-ONC)

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SSV, economiesuisse, USS, usam, ACVS, KSSD, asa, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, Mobilità pedonale, Iniziativa Alpi, VCS, upi, spc, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SSR, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, FFS, swisscombi, Posta, D.Schriber

206.10	Raggi di curvatura e allineamento con il diritto UE vanno garantiti.	ZH, SZ, BS, BL, GR, TG, SSV, ACVS, KSSD
--------	--	--

206.11	La modifica deve essere sostanzialmente in linea con diritto UE e l'espressione «superficie di carico dietro la cabina...» va definita in modo chiaro (aumentare lunghezza massima dei veicoli interessati, ad es. della stessa dimensione che per gli autobus, lasciando invariata superficie di carico).	LU, NW
--------	--	--------

206.12	Senza lunghezza massima fissata per legge o corrispondente dicitura nella licenza di circolazione il controllo da parte della polizia è più difficoltoso.	BE, NE
--------	---	--------

206.13	Occorre garantire l'utilizzo su rotaia di veicoli e semirimorchi per il trasporto combinato non accompagnato (veicoli compatibili, non intralciare processo di carico e scarico).	PVL, PSS, USS, UTP, Iniziativa Alpi, VCS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, FFS
--------	---	--

206.14	Le nuove regolamentazioni UE sono vantaggiose anche per la Svizzera.	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
--------	--	--

206.15	Le condizioni relative al percorso circolare devono essere allineate alla corrispondente norma UE, precisando o stralciando la dimensione di 10,5 m (non comprensibile).	auto-svizzera, FMS, ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
206.16	La disposizione va applicata per coerenza anche ai camper pesanti (oltre che ad autocarri e trattori a sella).	ASMC, ASA, KBAV
206.17	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, sicurezza prima che riduzione del CO <sub>2</sub> ).	UDC, Mobilità pedonale, upi
206.18	Se vengono messe in circolazione combinazioni di veicoli di dimensioni fuori norma (percorso circolare), superiori e datore di lavoro devono essere ritenuti responsabili quanto i guidatori.	LRS
<b>Contrari</b>		
OW, NewRide, velosuisse, EcoSwiss, MpA, Vitelli, P.Peterhans		
206.20	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE).	NewRide, MpA
206.21	La modifica deve essere sostanzialmente in linea con il diritto UE e l'espressione «superficie di carico dietro la cabina...» va definita in modo chiaro (aumentare lunghezza massima dei veicoli interessati, ad es. della stessa dimensione che per gli autobus, lasciando invariata superficie di carico).	OW
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
206.40	Proposta di modifica art. 94 cpv. 1 <sup>ter</sup> lett. a P-OETV (integrare):  ... et si «la longueur de» la surface de chargement derrière la cabine ne dépasse pas 10,5 m."  (concerne il testo francese)	NE
206.41	Proposta di modifica art. 65 cpv. 5 P-ONC (integrare): «In caso di veicoli a motore pesanti dotati di cabina del conducente aerodinamica allungata o di serbatoi di idrogeno per l'alimentazione (art. 94 cpv. 1 <sup>ter</sup> OETV <sup>3</sup> ) possono essere superate le lunghezze di cui al capoverso 1 lettere a ed e, purché non risulti una capacità di carico maggiore, <i>non sia ostacolato il carico e scarico ferroviario né nel traffico combinato non accompagnato né su autostrada viaggiante</i> e siano rispettate le condizioni relative al percorso circolare di cui all'articolo 65a.»	FFS

## 4.2.2 Spoiler sporgenti sul retro di veicoli commerciali pesanti

### Spoiler posteriori (domanda 7)

Siete d'accordo che i veicoli commerciali pesanti possano essere dotati di spoiler di lunghezza superiore alla norma per l'ottimizzazione aerodinamica e il miglioramento dell'efficienza in fatto di CO<sub>2</sub>?

(art. 38 cpv. 1 lett. s e cpv. 1<sup>bis</sup> lett. o P-OETV)

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

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, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SSV, economiesuisse, USS, usam, ACVS, KSSD, asa, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SSR, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, Futuricum, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, FFS, swisscombi, Posta, TPF, D.Schriber

207.10 Occorre garantire l'utilizzo su rotaia di veicoli e semirimorchi per il trasporto combinato non accompagnato (veicoli compatibili, non intralciare processo di carico e scarico).	PVL, PSS, USS, UTP, Iniziativa Alpi, VCS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, FFS
207.11 Le nuove regolamentazioni UE sono vantaggiose anche per la Svizzera.	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
207.12 Nel traffico interno deve essere ammessa una larghezza massima di 2,65 m anche per i veicoli refrigerati con spoiler posteriori estratti (come finora, altrimenti impossibilità di equipaggiamento a causa della dimensione eccedente) e l'espressione «spoiler posteriori in materiale morbido» deve essere chiarita (in ordinanza).	auto-svizzera, FMS, ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
207.13 La disposizione va applicata per coerenza anche ai camper pesanti (oltre che ad autocarri e trattori a sella).	ASMC, ASA, KBAV
207.14 La modifica non deve peggiorare la sicurezza stradale (tutela pedoni, disabili e ciclisti, pericoli dovuti a distanze di sorpasso più lunghe, maggiori problemi di visibilità alle rotoarie, distanze di frenata più lunghe, distanze laterali più strette in caso di incrocio su carreggiate centrali, sicurezza prima che riduzione del CO <sub>2</sub> ).	BE, UDC, upi
207.15 La modifica deve essere in linea con il diritto UE.	BL

#### Contrari

Mobilità pedonale, NewRide, velosuisse, EcoSwiss, MpA, SBV, Vitelli, P.Peterhans

207.20 La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE).	Mobilità pedonale, NewRide, MpA, SBV, Vitelli
---	---

### 4.2.3 Norme di utilizzo in relazione alla chiusura di spoiler di lunghezza eccedente di autocarri e trattori a sella

#### Utilizzo spoiler posteriori (domanda 8)

Siete d'accordo che gli spoiler volti a migliorare l'efficienza in fatto di CO<sub>2</sub> sporgenti oltre la lunghezza massima ammessa del veicolo possano essere aperti solo su strade su cui il limite di velocità è superiore a 50 km/h? (Tutela di utenti deboli negli agglomerati)

(art. 58 cpv. 6 P-ONC)

Commenti, osservazioni e richieste

<b>Favorevoli</b>		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SSV, USS, ACVS, KSSD, asa, IG-WAB, ASMC, H2, LRS, UTP, Mobilità pedonale, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, upi, spc, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, FZL, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, FFS, Posta, TPF, D.Schriber, S.Attia		
208.10	Non è certo né che la regolamentazione possa essere attuata dai trasportatori nella realtà quotidiana né che possa essere implementata dalle autorità (preferito sistema totalmente automatico).	BE, LU, UR, OW, NW
208.11	Le nuove regolamentazioni UE sono vantaggiose anche per la Svizzera.	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
208.12	Gli spoiler sporgenti sul retro devono poter essere estratti solo su autostrade e semiautostrade.	Mobilità pedonale, MpA, SBV, S.Attia
208.13	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, sicurezza prima che riduzione del CO <sub>2</sub> ).	UDC, upi, MpA
208.14	Non bisogna introdurre alcun obbligo retroattivo in relazione alla chiusura degli spoiler aerodinamici nelle città per i veicoli già in circolazione (maggiori costi).	UDC
<b>Contrari</b>		
BL, economiesuisse, usam, auto-svizzera, FMS, TCS, VFAS, ASTAG, NewRide, velosuisse, CargoForum, EcoSwiss, CentrePatronal, FER, CDS, swisscombi, Vitelli, P.Peterhans,		
208.20	Non è certo né che la regolamentazione possa essere attuata dai trasportatori nella realtà quotidiana né che possa essere implementata dalle autorità o serva in termini di sicurezza (anche nelle manovre o nel carico/scarico).	economiesuisse, usam, auto-svizzera, FMS, VFAS, ASTAG, CargoForum, FER, CDS, swisscombi
208.21	Gli spoiler sporgenti sul retro devono poter essere estratti solo su autostrade e semiautostrade.	NewRide, EcoSwiss, Vitelli
208.22	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti).	velosuisse
208.23	Le misure di tutela vanno applicate all'interno di tutto l'agglomerato (non solo in presenza di un limite generale di 50 km/h).	BL

## 4.2.4 Compensazione della lunghezza del serbatoio dell'idrogeno

### Lunghezza aggiuntiva serbatoio di idrogeno (domanda 9)

Siete d'accordo che in Svizzera gli autocarri e i trattori a sella a idrogeno nonché gli autotreni da essi composti possano compensare la lunghezza del relativo serbatoio e quindi disporre della lunghezza aggiuntiva necessaria?

(art. 94 cpv. 1<sup>er</sup> lett. b P-OETV e art. 65 cpv. 5 e 6 P-ONC)

Commenti, osservazioni e richieste

<b>Favorevoli</b>		
<p>BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, SH, SG, AG, TG, TI, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SSV, economiesuisse, USS, usam, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, Iniziativa Alpi, VCS, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SSR, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, D.Schriber</p>		
209.10	L'allineamento con le prescrizioni UE è imperativo (nessun aumento della capacità di carico e del carico utile).	LU, UR, SZ, OW, NW, GL, SH
209.11	La lunghezza aggiuntiva va semplicemente stabilita in occasione del controllo del veicolo (definire la lunghezza aggiuntiva massima, serve anche ai fini della sicurezza stradale).	BE, ACVS
209.12	Senza compensazione i veicoli commerciali ecologici non possono affermarsi sul mercato.	OW, VK-KKPKS/SVSP
209.13	La dimensione di 10,50 m va precisata o stralciata (non comprensibile).	ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
209.14	Per sviluppare questi sistemi di propulsione sono ammissibili certe divergenze rispetto alle prescrizioni UE (malgrado il maggior onere, la lunghezza pura del veicolo è di secondaria importanza sotto il profilo del pericolo d'incidente).	SG
209.15	La sicurezza stradale non va peggiorata (limitare lunghezza del veicolo in base a condizioni relative a percorso circolare e spostamento laterale, sicurezza prima che riduzione del CO <sub>2</sub> ).	UDC, upi
209.16	I fabbricanti devono indicare la lunghezza dei semirimorchi che possono essere trainati da un trattore a sella di lunghezza superiore alla norma (serbatoio di idrogeno posto tra gli assi aumenta il passo, pericolo che le combinazioni non siano conformi, problema in caso di percorso circolare).	LRS, UTP
<b>Contrari</b>		
<p>ZH, FR, BL, AR, AI, GR, VD, VS, NE, GE, JU, asa, Mobilità pedonale, NewRide, velosuisse, EcoSwiss, MpA, SBV, FFS, Vitelli, P.Peterhans</p>		
209.20	L'allineamento con le prescrizioni UE è imperativo.	ZH, FR, BL, AR, AI, GR, VD, VS, NE, GE, JU, asa, NewRide,
209.21	In sede di bilancio/valutazione complessivi occorre considerare anche le ripercussioni negative legate alla maggiore dimensione dei veicoli (costi più	VD, NewRide, FFS

	elevati, strade e infrastrutture più grandi, tendenza ad andare più veloci, velocità più elevate, conversione di superficie boschiva/naturale in superficie di traffico, emissioni di CO <sub>2</sub> causate da produzione di idrogeno).	
209.22	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE).	Mobilità pedonale, MpA, SBV
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
209.30	Nella legislazione vanno utilizzate le denominazioni corrette (autoarticolato, autotreno ecc.) in maniera uniforme (meno ambiguità, semplificazione formazione di guida).	ASMC, KBAV
209.40	Proposta di modifica art. 94 cpv. 1 <sup>ter</sup> P-OETV (precisare): aggiungere, oltre agli «autoveicoli pesanti», anche gli «autoarticolati pesanti».	economiesuisse, usam, VFAS, H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare

#### 4.2.5 Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione alternativa

##### Peso aggiuntivo di combinazioni di veicoli commerciali pesanti a propulsione alternativa (domanda 10)

Siete d'accordo di autorizzare un peso aggiuntivo fino a 1 tonnellata per le combinazioni di veicoli a propulsione alternativa? (Attenzione: a tutela delle strade non è consentito alcun aumento del carico per asse)

(art. 95 cpv. 1<sup>bis</sup> e 1<sup>ter</sup> P-OETV e art. 67 cpv. 1<sup>ter</sup> e 1<sup>quater</sup> P-ONC)

Commenti, osservazioni e richieste

<b>Favorevoli</b>		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SSV, economiesuisse, USS, usam, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, asa, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, velosuisse, SwissEMobility, VCS, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, PUSCH, SES, WWF, SSR, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, TPF, Vitelli, D.Schriber		
210.10	La regolamentazione deve applicarsi fino a un peso totale massimo di 40, rispettivamente, 44 t e non deve aumentare il carico per asse (N.B.: veicoli a motore a quattro o cinque assi non conformi a diritto UE).	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, BL, SH, AI, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa
210.11	L'armonizzazione con altre prescrizioni di peso dell'ordinanza sulle norme della circolazione va garantita (nessuno svantaggio per propulsioni alternative o a emissioni zero nel traffico combinato non accompagnato).	economiesuisse, usam, VFAS
210.12	Senza compensazione i veicoli commerciali ecologici non possono affermarsi sul mercato.	OW, VK-KKPKS/SVSP

210.13	Per i sistemi di propulsione a emissioni zero (elettrici a batteria, elettrici a pile a combustibile) il peso aggiuntivo deve essere di massimo 2 t (giustificato dal punto di vista tecnico, non in contrasto con altre regolamentazioni) e deve essere cumulabile con l'attuale peso aggiuntivo ammesso per i veicoli commerciali nel traffico combinato.	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, rail-Care
210.14	Anche i veicoli per il trasporto di merci pericolose devono poter essere equipaggiati con sistemi di propulsione alternativa ed usufruire della compensazione del peso aggiuntivo (se mancante, aggiungere in ordinanza).	economiesuisse, usam, auto-svizzera, FMS, VFAS, ASTAG, Cargo-Forum, CDS, swisscombi
210.15	La regolamentazione non deve comportare un trasferimento dei trasporti dalla ferrovia alla strada (non aumentare carico massimo per trasporto merci, garantire compatibilità con traffico combinato); la produzione di idrogeno è altamente energivora.	UTP
210.16	La sicurezza stradale non va peggiorata (sicurezza prima che riduzione del CO <sub>2</sub> ).	UDC, upi
210.17	L'aumento del peso deve essere limitato nel tempo e combinato con un piano di riduzione (batterie diventano sempre più piccole e leggere).	Vitelli
<b>Contrari</b>		
BS, Mobilità pedonale, NewRide, Iniziativa Alpi, RoadCross, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, Futuricum, FFS, P.Peterhans, S.Attia		
210.20	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, richiede formazione di guida specifica, solo agevolazioni conformi a norme UE, corrispondente formazione di guida sicurezza prima che riduzione del CO <sub>2</sub> ).	Mobilità pedonale, NewRide, RoadCross, SBV, S.Attia,
210.21	Il peso aggiuntivo genera più rumore e polveri sottili nocivi per la salute.	MpA
210.22	La regolamentazione deve applicarsi fino a un peso totale massimo di 40, rispettivamente, 44 t e non deve aumentare il carico per asse (N.B.: veicoli a motore a quattro o cinque assi non conformi a diritto UE).	BS
210.23	La compensazione del peso aggiuntivo deve applicarsi esclusivamente ai veicoli a emissioni zero.	Iniziativa Alpi
210.24	Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia deve avere la priorità ed essere ulteriormente promosso (compensazione peso aggiuntivo sortisce effetto contrario e genera più rumore, rispettare articolo su protezione delle Alpi).	Klimastreik
210.25	L'aumento del peso di 2 t deve applicarsi a tutti i veicoli (estensione ambito d'impiego).	Futuricum
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
210.30	L'aumento si riferisce unicamente al peso totale (richiede misure da parte di Cantoni e Comuni).	SSR
210.31	Considerando il margine di manovra necessario per la ripartizione dei carichi, il carico per asse garantito deve essere del 10 % maggiore del peso totale garantito.	LRS

210.40	Proposta di modifica art. 95 cpv. 1 <sup>bis</sup> e 1 <sup>ter</sup> P-OETV e art. 67 cpv. 1 <sup>ter</sup> e 1 <sup>quater</sup> P-ONC (adeguare): limitare a « veicoli a emissioni zero».	FFS
210.41	Proposta di modifica art. 9a OETV (adeguare): «1Sono considerati «a propulsione alternativa» i veicoli alimentati parzialmente o esclusivamente da una delle seguenti fonti di energia: a. elettricità; b. idrogeno; c. <del>gas naturale</del> , <del>includendo il biogas</del> ; d. gas di petrolio liquefatto; o e. energia meccanica immagazzinata o prodotta a bordo, incluso il calore residuo. 2Sono considerati «a emissioni zero» i veicoli privi di motore a combustione interna o con un motore a combustione interna <del>le cui emissioni sono inferiori a 1 g CO<sub>2</sub>/kWh o a 1 g CO<sub>2</sub>/km che, a seconda della forma del carburante, emettono almeno il 65% di gas a effetto serra in meno rispetto ai carburanti fossili lungo l'intera catena di produzione, in particolare i veicoli alimentati esclusivamente da elettricità o idrogeno.</del> La determinazione delle emissioni di CO <sub>2</sub> si fonda <del>sul regolamento (CE) n. 595/2009 o sul regolamento (CE) n. 715/2007 sui principi della direttiva UE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (11.12.2018).</del> »	ÖkostromSchweiz
210.42	Proposta di modifica art. 68 cpv. 5 ONC (adeguare): il requisito secondo cui i semirimorchi possono essere abbinati a trattori a sella leggeri soltanto se il peso dell'insieme non è superato va abrogato.	ZH
210.43	Proposta di modifica art. 95 cpv. 1 <sup>bis</sup> e 1 <sup>ter</sup> P-OETV e art. 67 cpv. 1 <sup>ter</sup> e 1 <sup>quater</sup> P-ONC (adeguare): Fra i veicoli a propulsione alternativa interessati dall'aumento di peso vanno considerati tutti i veicoli delle categorie M <sub>1</sub> e M <sub>2</sub> (scuolabus e furgoncini).	Bushandel

#### 4.2.6 Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione a emissioni zero

##### Peso aggiuntivo di veicoli commerciali pesanti a emissioni zero e combinazioni di veicoli da essi costituiti (domanda 11)

Siete d'accordo di autorizzare un peso aggiuntivo fino a 2 tonnellate per veicoli e combinazioni di veicoli a emissioni zero? (Attenzione: a tutela delle strade non è consentito alcun aumento del carico per asse) (art. 95 cpv. 1<sup>bis</sup> e 1<sup>ter</sup> P-OETV e art. 67 cpv. 1<sup>ter</sup> e 1<sup>quater</sup> P-ONC)

Commenti, osservazioni e richieste

##### Favorevoli

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SSV, economiesuisse, USS, usam, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, asa, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, UTP, velosuisse, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, PUSCH, SES, WWF, SSR, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, Futuricum, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, FFS, swisscombi, Posta, TPF, Vitelli, D.Schriber

211.10	La regolamentazione deve applicarsi fino a un peso totale massimo di 40, rispettivamente, 44 t e non deve aumentare il carico per asse (N.B.: veicoli a motore a quattro o cinque assi non conformi a diritto UE).	ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, BL, SH, AI, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa
211.11	L'armonizzazione con altre prescrizioni di peso dell'ordinanza sulle norme della circolazione va garantita (nessuno svantaggio per propulsioni alternative o a emissioni zero nel traffico combinato non accompagnato).	economiesuisse, usam, VFAS
211.12	Il peso aggiuntivo di massimo 2 t deve essere compensabile anche in caso di ulteriori sviluppi della tecnica (la distinzione tra propulsione alternativa e a	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop,

	emissioni zero è tecnicamente ben giustificata) e deve essere cumulabile con l'attuale peso aggiuntivo previsto per i veicoli commerciali nel traffico combinato.	H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, rail-Care
211.13	Anche i veicoli per il trasporto di merci pericolose devono poter essere equipaggiati con sistemi di propulsione alternativa ed usufruire della compensazione del peso aggiuntivo (se mancante, aggiungere in ordinanza).	auto-svizzera, FMS, ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
211.14	Senza compensazione i veicoli commerciali ecologici non possono affermarsi sul mercato (modifiche devono essere in linea con prescrizioni UE).	OW, VK-KKPKS/SVSP
211.15	Per la proposta di modifica va seguito l'ordinario processo legislativo.	UTP, FFS,
211.16	La sicurezza stradale non va peggiorata (sicurezza prima che riduzione del CO <sub>2</sub> ).	UDC, upi
211.17	L'aumento del peso deve essere limitato nel tempo e combinato con un piano di riduzione (batterie diventano sempre più piccole e leggere).	Vitelli
<b>Contrari</b>		
BS, ASMC, Mobilità pedonale, NewRide, RoadCross, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, FREC, KBAV, P.Peterhans, S.Attia		
211.20	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, richiede formazione di guida specifica, solo agevolazioni conformi a norme UE).	Mobilità pedonale, NewRide, RoadCross, SBV, S.Attia
211.21	Il peso aggiuntivo genera più rumore e polveri sottili.	MpA
211.22	La regolamentazione deve applicarsi fino a un peso totale massimo di 40, rispettivamente, 44 t e non deve aumentare il carico per asse (N.B.: veicoli a motore a quattro o cinque assi non conformi a diritto UE).	BS
211.23	Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia deve avere la priorità ed essere ulteriormente promosso (compensazione peso aggiuntivo sortisce effetto contrario e genera più rumore, rispettare articolo su protezione delle Alpi).	Klimastreik
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
211.30	Considerando il margine di manovra necessario per la ripartizione dei carichi, il carico per asse garantito deve essere del 10 % maggiore del peso totale garantito.	LRS, Futuricum
211.40	Proposta di modifica art. 9a OETV (adeguare): « <sup>1</sup> Sono considerati «a propulsione alternativa» i veicoli alimentati parzialmente o esclusivamente da una delle seguenti fonti di energia: a. elettricità; b. idrogeno; c. <del>gas naturale, incluso il biogas;</del> d. gas di petrolio liquefatto; o e. energia meccanica immagazzinata o prodotta a bordo, incluso il calore residuo. <sup>2</sup> Sono considerati «a emissioni zero» i veicoli privi di motore a combustione interna o con un motore a combustione interna <del>le cui emissioni sono inferiori a 1 g CO<sub>2</sub>/kWh o a 1 g CO<sub>2</sub>/km che, a seconda della forma del carburante, emettono almeno il 65% di gas a effetto serra in meno rispetto ai carburanti fossili lungo l'intera catena di produzione, in particolare i veicoli alimentati esclusivamente da elettricità e idrogeno.</del> La determinazione delle emissioni di CO <sub>2</sub> si fonda sul regolamento (CE) n. 595/2009 o sul regolamento (CE) n.	ÖkostromSchweiz

	<del>715/2007</del> <i>sui principi della direttiva UE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (11.12.2018).</i> »	
211.41	Proposta di modifica art. 68 cpv. 5 ONC (adeguare): il requisito secondo cui i semirimorchi possono essere abbinati a trattori a sella leggeri soltanto se il peso dell'insieme non è superato va abrogato.	ZH
211.42	Proposta di modifica art. 95 cpv. 1 <sup>bis</sup> e 1 <sup>ter</sup> P-OETV e art. 67 cpv. 1 <sup>ter</sup> e 1 <sup>quater</sup> P-ONC (adeguare): Fra i veicoli a propulsione alternativa interessati dall'aumento di peso vanno considerati tutti i veicoli delle categorie M <sub>1</sub> e M <sub>2</sub> (scuolabus e furgoncini).	Bushandel

### 4.3 Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC)

#### 4.3.1 Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione alternativa di autofurgoni e camper che superano il limite di 3,5 tonnellate solo per via della tecnologia alternativa

##### Patente cat. B e BE per autofurgoni a propulsione alternativa fino a 4,25 t (domanda 12)

Siete d'accordo di autorizzare la guida di autofurgoni a propulsione alternativa con peso totale superiore a 3,50 tonnellate ma non oltre 4,25 tonnellate e dei relativi autotreni con patente di categoria B o BE? (art.4 cpv. 5 lett. f n. 2 e lett. h P-OAC)

Commenti, osservazioni e richieste

##### Favorevoli

BE, LU, UR, NW, ZG, SO, BL, AG, VD, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SAB, SSV, economiesuisse, USS, usam, ARVAG, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, velosuisse, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, PUSCH, SES, WWF, SSR, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber

212.10	La modifica deve essere sostanzialmente in linea con il diritto UE e comporta numerosi adeguamenti e problemi di esecuzione: adeguare sistemi informatici cantonali e interfacce RCAC, DGD ed assicurazioni, adeguare leggi su tasse di circolazione (peso = fattore di calcolo), chiarire obbligo della prova ed esecuzione in materia di peso aggiuntivo (certificato di tipo o COC?), adeguare sistema collaudo in officina (limitato oggi a 3,5 t), iscrizione in licenza di circolazione contrasta con prescrizione attuale (quali veicoli possono essere guidati con quale categoria), disposizioni UE basate su «classi di veicoli» (classe N <sub>2</sub> per autofurgoni fino a 4,25 t in contrasto con prescrizioni relative ad effettivi «veicoli della classe N <sub>2</sub> »). Inoltre, questi veicoli possono essere guidati già oggi (cat. C1 e D1) e l'attuabilità a livello internazionale dell'estensione delle cat. B e BE è incerta.	LU, UR, NW, BL, VD
212.11	I criteri di valutazione (chi determina peso aggiuntivo, sono determinanti dati di fabbricante del veicolo base o del sistema propulsione alternativa, dimensione è oggetto di approvazione del tipo?) e i possibili vantaggi per i veicoli a propulsione alternativa o diesel vanno chiariti (in ordinanza).	ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
212.12	La distribuzione capillare di merci deve diventare il più rapidamente possibile a zero CO <sub>2</sub> (soprattutto in regioni e città densamente abitate, senza compensazione più corse e più emissioni e costi).	KEP+Mail, Posta

212.13	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli più grandi e pesanti, necessaria formazione supplementare per cat. B).	BE
212.14	Commercianti e campeggiatori non devono essere penalizzati in caso d'acquisto di un veicolo a propulsione alternativa.	UDC
212.15	La compensazione del peso aggiuntivo deve applicarsi esclusivamente ai veicoli a emissioni zero.	Iniziativa Alpi

**Contrari**

ZH, SZ, OW, GL, FR, BS, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa, ASMC, LRS, UTP, Mobilità pedonale, upi, RoadCross, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, FREC, KBAV, FFS, P.Peterhans, S.Attia

212.20	La modifica deve essere sostanzialmente in linea con il diritto UE e comporta numerosi adeguamenti e problemi di esecuzione: adeguare sistemi informatici cantonali e interfacce RCAC, DGD ed assicurazioni, adeguare leggi su tasse di circolazione (peso = fattore di calcolo), chiarire obbligo della prova ed esecuzione in materia di peso aggiuntivo (certificato di tipo o COC?), adeguare sistema collaudo in officina (limitato oggi a 3,5 t), iscrizione in licenza di circolazione contrasta con prescrizione attuale (quali veicoli possono essere guidati con quale categoria), disposizioni UE basate su «classi di veicoli» (classe N <sub>2</sub> per autofurgoni fino a 4,25 t in contrasto con prescrizioni relative ad effettivi «veicoli della classe N <sub>2</sub> »). Inoltre, questi veicoli possono essere guidati già oggi (cat. C1 e D1) e l'attuabilità a livello internazionale dell'estensione delle cat. B e BE è incerta.	ZH, SZ, OW, GL, FR, BS, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa, ASMC, upi, FREC, KBAV
212.21	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli più grandi e pesanti, incertezza derivante da modifica della norma ben conosciuta delle 3,5 t, nessuna eccezione per limitatore di velocità, necessaria formazione supplementare per cat. B).	BS, ASMC, upi, RoadCross, FREC, KBAV, S.Attia
212.22	L'attuale evoluzione verso veicoli alimentati a batteria fa venir meno la necessità di compensare il peso aggiuntivo (limitare eventuali agevolazioni a trasporti commerciali, promuovere trasferimento trasporto merci da strada a ferrovia).	Mobilità pedonale, Klimastreik, SBV
212.23	Il peso aggiuntivo genera più rumore e polveri sottili nocivi per la salute.	MpA
212.25	La formazione degli autisti con patente di cat. B va migliorata (è attualmente insufficiente).	LRS

Osservazioni / Proposta di modifica		
212.40	Proposta di modifica art. 4 cpv. 5 lett. f n. 2 e h P-OAC (stralciare).	UTP, FFS
212.41	Proposta di modifica art. 4 cpv. 5 lett. f n. 2 e h P-OAC (precisare): aggiungere, oltre ai «veicoli a propulsione alternativa», anche i «veicoli a emissioni zero».	economiesuisse, usam, VFAS, H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Mincarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, rail-Care, FFS

### Patente cat. B per camper a propulsione alternativa fino a 4,25 t (domanda 13)

Siete d'accordo di autorizzare la guida di camper pesanti a propulsione alternativa con peso totale superiore a 3,50 tonnellate ma non oltre 4,25 tonnellate e dei relativi autotreni con patente di categoria B o BE (promozione di sistemi di propulsione alternativa per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>)?

(art.4 cpv. 5 lett. f n. 2 e lett. h P-OAC)

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

BE, LU, UR, NW, ZG, SO, AG, VD, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SAB, SSV, economiesuisse, USS, usam, ARVAG, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, velosuisse, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, CargoForum, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, PUSCH, SES, WWF, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, Posta, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber

213.10	La modifica deve essere sostanzialmente in linea con il diritto UE e comporta numerosi adeguamenti e problemi di esecuzione: adeguare sistemi informatici cantonali e interfacce RCAC, DGD ed assicurazioni, adeguare leggi su tasse di circolazione (peso = fattore di calcolo), chiarire obbligo della prova ed esecuzione in materia di peso aggiuntivo (certificato di tipo o COC?), adeguare sistema collaudo in officina (limitato oggi a 3,5 t), iscrizione in licenza di circolazione contrasta con prescrizione attuale (quali veicoli possono essere guidati con quale categoria), disposizioni UE basate su «classi di veicoli» (classe N <sub>2</sub> per autoveicoli fino a 4,25 t in contrasto con prescrizioni relative ad effettivi «veicoli della classe N <sub>2</sub> »). Inoltre, questi veicoli possono essere guidati già oggi (cat. C1 e D1) e l'attuabilità a livello internazionale dell'estensione delle cat. B e BE è incerta. Con i camper in questione non è possibile fare viaggi transfrontalieri (regolamentazione vale solo per traffico interno).	LU, UR, NW, VD
213.11	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli più grandi e pesanti, necessaria formazione supplementare per cat. B).	BE
213.12	Commercianti e campeggiatori non devono essere penalizzati in caso d'acquisto di un veicolo a propulsione alternativa.	UDC
213.13	La compensazione del peso aggiuntivo deve applicarsi esclusivamente ai veicoli a emissioni zero.	Iniziativa Alpi

**Contrari**

ZH, SZ, OW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa, ASMC, LRS, Mobilità pedonale, upi, RoadCross, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, FREC, KBAV, P.Peterhans, S.Attia

213.20	<p>La modifica deve essere sostanzialmente in linea con il diritto UE e comporta numerosi adeguamenti e problemi di esecuzione: adeguare sistemi informatici cantonali e interfacce RCAC, DGD ed assicurazioni, adeguare leggi su tasse di circolazione (peso è un fattore di calcolo), chiarire obbligo della prova ed esecuzione in materia di peso aggiuntivo (certificato di tipo o COC?), adeguare sistema collaudo in officina (limitato oggi a 3,5 t), iscrizione in licenza di circolazione contrasta con prescrizione attuale (quali veicoli possono essere guidati con quale categoria), disposizioni UE si basano su «classi di veicoli» (la classe N<sub>2</sub> per autofurgoni fino a 4,25 t è in contrasto con prescrizioni relative agli effettivi «veicoli della classe N<sub>2</sub>»), disparità di trattamento dei conducenti (divieto di guida in stato d'ebbrezza, limite di velocità su autostrade, obbligo di rispetto ORL 1 risp. durata riposo), introdurre ev. obbligo di perfezionamento. Inoltre, questi veicoli possono essere guidati già oggi (cat. C1 e D1), l'attuabilità a livello internazionale dell'estensione delle cat. B e BE è incerta e la prescrizione dovrebbe essere estesa alle automobili pesanti a propulsione alternativa fino a 4,35 t. Con i camper in questione non è possibile fare viaggi transfrontalieri (regolamentazione vale solo per traffico interno).</p>	<p>ZH, SZ, OW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa, ASMC, FREC, KBAV</p>
213.21	<p>La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli più grandi e pesanti, incertezza derivante da modifica della norma ben conosciuta delle 3,5 t, nessuna eccezione per limitatore di velocità, necessaria formazione supplementare per cat. B).</p>	<p>ASMC, Mobilità pedonale, upi, RoadCross, MpA, SBV, FREC, KBAV, S.Attia</p>
213.22	<p>L'attuale evoluzione verso veicoli alimentati a batteria fa venir meno la necessità di compensare il peso aggiuntivo (limitare eventuali agevolazioni a trasporti commerciali, promuovere trasferimento trasporto merci da strada a ferrovia).</p>	<p>Klimastreik</p>
213.23	<p>La formazione degli autisti con patente di cat. B va migliorata (è attualmente insufficiente).</p>	<p>LRS</p>

#### 4.4 Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) e ordinanza del 19 giugno 1995 sulla durata del lavoro e del riposo (OLR 1))

##### 4.4.1 Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione alternativa di autofurgoni e camper che superano il limite di 3,5 tonnellate solo per via della tecnologia alternativa

##### Esenzione conducenti autofurgoni a propulsione alternativa fino a 4,25 t da rispetto prescrizioni relative a durata lavoro e riposo (domanda 14)

Siete d'accordo di concedere deroghe alle disposizioni sui tempi di lavoro e di riposo per la guida di autofurgoni a propulsione alternativa con peso totale superiore a 3,50 tonnellate ma non oltre 4,25 tonnellate nonché degli autotreni da essi composti?

(art. 4 cpv. 2 lett. j P-OLR 1; l'esenzione dall'obbligo di installare un tachigrafo si deduce dal testo dell'OLR 1)

Commenti, osservazioni e richieste

##### Favorevoli

LU, UR, NW, ZG, SO, AG, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SAB, economiesuisse, USS, usam, ARVAG, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, PUSCH, SES, WWF, SSR, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, TPF, Vitelli, D.Schriber

214.10	L'allineamento con il diritto UE è imperativo.	LU, UR, NW
214.11	La compensazione del peso aggiuntivo deve applicarsi esclusivamente ai veicoli a emissioni zero.	Iniziativa Alpi
214.12	La deroga deve essere limitata agli autofurgoni (esclusi gli autotreni).	SSR
214.13	La distribuzione capillare di merci deve diventare il più rapidamente possibile a zero CO <sub>2</sub> (soprattutto in regioni e città densamente abitate).	KEP+Mail

##### Contrari

ZH, BE, SZ, OW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SSV, ACVS, KSSD, asa, ASMC, LRS, UTP, Mobilità pedonale, NewRide, velosuisse, upi, RoadCross, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, FREC, KBAV, FFS, P.Peterhans, S.Attia

214.20	L'allineamento con il diritto UE è imperativo.	ZH, BE, OW, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa
214.21	La tutela dei lavoratori e la sicurezza stradale non devono essere compromesse (limitare agevolazioni per propulsioni alternative a concessioni tecniche, sforzi UE per estendere OLR a veicoli a partire da 2,5 t).	SZ, BS, BL, SG, GR, TG, SSV, ACVS, KSSD, LRS, Mobilità pedonale, NewRide, upi, MpA, SBV
214.22	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli più grandi e pesanti, incertezza derivante da modifica della norma ben conosciuta delle 3,5 t, nessuna eccezione per limitatore di velocità, necessaria formazione supplementare per cat. B).	ASMC, FREC, KBAV, S.Attia

214.23	Le regolamentazioni in deroga e le agevolazioni non devono comportare un trasferimento dei trasporti dagli autocarri e dalla ferrovia agli autofurgoni (vantaggio concorrenziale riguardo a durata del lavoro/ riposo ed a TTCCPC, peggior bilancio CO <sub>2</sub> complessivo).	UTP
214.24	L'attuale evoluzione verso veicoli alimentati a batteria fa venir meno la necessità di compensare il peso aggiuntivo (limitare eventuali agevolazioni a trasporti commerciali, promuovere trasferimento trasporto merci da strada a ferrovia).	Klimastreik
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
214.40	Proposta di modifica art. 4 cpv. 2 lett. j P-OLR 1 (stralciare).	FFS
214.41	Proposta di modifica art. 4 cpv. 2 lett. j P-OLR 1 (precisare): aggiungere, oltre ai «veicoli a propulsione alternativa», anche i «veicoli a emissioni zero».	economiesuisse, usam, VFAS, H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare

### Definizione di autofurgoni a propulsione alternativa fino a 4,25 t come autoveicoli leggeri (domanda 15)

Siete d'accordo con la modifica della definizione di autoveicoli leggeri in modo da includere gli autofurgoni a propulsione alternativa fino a un peso totale massimo di 4,25 tonnellate? (Attenzione: ne conseguono che norme della circolazione e segnaletica specifiche per gli «autoveicoli pesanti» non si applicheranno più a detti veicoli)

(art. 10 cpv. 2 lett. b P-OETV)

Commenti, osservazioni e richieste

<b>Favorevoli</b>		
BE, LU, UR, ZG, SO, AG, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SAB, SSV, economiesuisse, USS, usam, autosvizzera, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, velosuisse, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, PUSCH, SES, WWF, SSR, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber		
215.10	L'allineamento con il diritto UE è imperativo (non intralciare controlli di polizia) e la modifica deve applicarsi a tutti i veicoli (camper, trattori a sella leggeri ecc.) a propulsione alternativa (non svincolare veicoli a gas, veicoli ibridi ecc. da limite di 3,5 t usando termine «alternativo»).	BE, LU, UR
215.11	I criteri di valutazione (chi determina peso aggiuntivo, sono determinanti dati di fabbricante del veicolo base o del sistema propulsione alternativa, dimensione è oggetto di approvazione del tipo?) e i possibili vantaggi per i veicoli a propulsione alternativa o diesel vanno chiariti (in ordinanza).	ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
215.12	La compensazione del peso aggiuntivo deve applicarsi esclusivamente ai veicoli a emissioni zero.	Iniziativa Alpi

215.13	La distribuzione capillare di merci deve diventare il più rapidamente possibile a zero CO <sub>2</sub> (soprattutto in regioni e città densamente abitate).	KEP+Mail
<b>Contrari</b>		
ZH, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa, ASMC, LRS, UTP, Mobilità pedonale, NewRide, upi, RoadCross, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, FREC, KBAV, FFS, P.Peterhans, S.Attia		
215.20	L'allineamento con il diritto UE è imperativo (non intralciare controlli di polizia) e la modifica deve applicarsi a tutti i veicoli (camper, trattori a sella leggeri ecc.) a propulsione alternativa (non svincolare veicoli a gas, veicoli ibridi ecc. da limite di 3,5 t usando termine «alternativo»).	ZH, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa, LRS, NewRide
215.21	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli più grandi e pesanti, incertezza derivante da modifica della norma ben conosciuta delle 3,5 t, nessuna eccezione per limitatore di velocità, necessaria formazione supplementare per cat. B).	ASMC, Mobilità pedonale, upi, RoadCross, MpA, SBV, FREC, KBAV
215.22	L'attuale evoluzione verso veicoli alimentati a batteria fa venir meno la necessità di compensare il peso aggiuntivo (limitare eventuali agevolazioni a trasporti commerciali, promuovere trasferimento trasporto merci da strada a ferrovia).	Klimastreik
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
215.40	Proposta di modifica art. 10 cpv. 2 lett. b P-OETV (stralciare).	FFS
215.41	Proposta di modifica art. 10 cpv. 2 lett. b P-OETV (precisare): aggiungere, oltre ai «veicoli a propulsione alternativa», anche i «veicoli a emissioni zero».	economiesuisse, usam, VFAS, H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Mincarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare

## Esclusione da divieto di circolazione notturna e domenicale per autofurgoni a propulsione alternativa fino a 4,25 t (domanda 16)

Siete d'accordo di escludere gli autofurgoni a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 tonnellate dal divieto di circolazione notturna e domenicale?

(L'art. 91 cpv. 3 lett. a ONC non è più applicabile in seguito alla modifica dell'art. 10 cpv. 2 lett. b e cpv. 3 P-OETV)

Commenti, osservazioni e richieste

### Favorevoli

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, GE, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SAB, SSV, economiesuisse, USS, usam, ACVS, KSSD, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, RoadCross, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, PUSCH, SES, WWF, SSR, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, BBGR, TPF, D.Schriber

216.10	Le disposizioni vanno introdotte solo contemporaneamente all'introduzione di «deroghe alle prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo» e «definizione di autoveicoli leggeri» (in caso contrario, maggior onere per uffici della circolazione stradale).	ZH
216.11	La modifica deve essere sostanzialmente in linea con il diritto UE e comporta numerosi adeguamenti e problemi di esecuzione: adeguare sistemi informatici cantonali e interfacce RCAC, DGD ed assicurazioni, adeguare leggi su tasse di circolazione (peso = fattore di calcolo), chiarire obbligo della prova ed esecuzione in materia di peso aggiuntivo (certificato di tipo o COC?), adeguare sistema collaudo in officina (limitato oggi a 3,5 t), iscrizione in licenza di circolazione contrasta con prescrizione attuale (quali veicoli possono essere guidati con quale categoria), disposizioni UE basate su «classi di veicoli» (classe N <sub>2</sub> per autofurgoni fino a 4,25 t in contrasto con prescrizioni relative ad effettivi «veicoli della classe N <sub>2</sub> »). Inoltre, questi veicoli possono essere guidati già oggi (cat. C1 e D1) e l'attuabilità a livello internazionale dell'estensione delle cat. B e BE è incerta.	LU
216.12	I detentori di veicoli non devono essere scoraggiati dal passare a sistemi di propulsione alternativa.	BE
216.13	La compensazione del peso aggiuntivo deve applicarsi esclusivamente ai veicoli a emissioni zero.	Iniziativa Alpi
216.14	Le deroghe sono limitate ad orari di consegna fissi.	SSR
216.15	La distribuzione capillare di merci deve diventare il più rapidamente possibile a zero CO <sub>2</sub> (soprattutto in regioni e città densamente abitate).	KEP+Mail

### Contrari

BS, SH, SG, NE, PPD, ASMC, LRS, UTP, Mobilità pedonale, velosuisse, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, FREC, KBAV, FFS, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia

216.20	La tutela dei lavoratori e la sicurezza stradale non devono essere compromesse (limitare agevolazioni per propulsioni alternative a concessioni tecniche, UE si sforza di estendere OLR a veicoli a partire da 2,5 t).	SG, Mobilità pedonale, SBV
216.21	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli più grandi e pesanti, incertezza derivante da modifica della norma ben	ASMC, FREC, KBAV

	conosciuta delle 3,5 t, nessuna eccezione per limitatore di velocità, necessaria formazione supplementare per cat. B).	
216.22	La modifica deve essere sostanzialmente in linea con il diritto UE e comporta numerosi adeguamenti e problemi di esecuzione: adeguare sistemi informatici cantonali e interfacce RCAC, DGD ed assicurazioni, adeguare leggi su tasse di circolazione (peso = fattore di calcolo), chiarire obbligo della prova ed esecuzione in materia di peso aggiuntivo (certificato di tipo o COC?), adeguare sistema collaudo in officina (limitato oggi a 3,5 t), iscrizione in licenza di circolazione contrasta con prescrizione attuale (quali veicoli possono essere guidati con quale categoria), disposizioni UE basate su «classi di veicoli» (classe N <sub>2</sub> per autofurgoni fino a 4,25 t in contrasto con prescrizioni relative ad effettivi «veicoli della classe N <sub>2</sub> »), disparità di trattamento dei conducenti (divieto di guida in stato d'ebbrezza, limite di velocità su autostrade, obbligo di rispetto ORL 1 risp. durata riposo), introdurre ev. obbligo di perfezionamento.	BS
216.23	Va applicato il diritto vigente.	SH
216.24	Visto il ridotto numero di veicoli interessati, l'aumento delle molestie dovute al traffico notturno e domenicale è praticamente nullo.	NE
216.25	Le deroghe al divieto di circolazione domenicale e notturna devono essere autorizzate dai Cantoni (non dai Consiglieri federali).	PPD
216.26	L'attuale evoluzione verso veicoli alimentati a batteria fa venir meno la necessità di compensare il peso aggiuntivo (limitare eventuali agevolazioni a trasporti commerciali, promuovere trasferimento trasporto merci da strada a ferrovia).	Klimastreik
216.27	Le regolamentazioni in deroga e le agevolazioni non devono comportare un trasferimento dei trasporti dagli autocarri e dalla ferrovia agli autofurgoni (vantaggio concorrenziale riguardo a durata del lavoro/riposo ed a TTCPC, peggior bilancio CO <sub>2</sub> complessivo).	UTP
216.28	Il carico utile (250 kg peso netto, 500 kg carico utile aggiuntivo) fa aumentare il numero dei veicoli ibridi leggeri da 4,25 t.	LRS
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
216.40	Proposta di modifica art. 10 cpv. 2 lett. b e cpv. 3 P-OETV (stralciare modifica).	FFS
216.41	Proposta di modifica art. 10 cpv. 2 lett. b e cpv. 3 P-OETV (precisare): aggiungere, oltre ai «veicoli a propulsione alternativa», anche i «veicoli a emissioni zero».	economiesuisse, usam, VFAS, H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Mi-carna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, rail-Care

**Nessun limitatore di velocità per autofurgoni a propulsione alternativa fino a 4,25 t (domanda 17)**

Siete d'accordo di escludere gli autofurgoni a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 tonnellate dall'obbligo di installare un limitatore di velocità?

(art. 99 cpv. 2 lett. e P-OETV)

Commenti, osservazioni e richieste

<b>Favorevoli</b>		
BE, LU, UR, ZG, SO, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SAB, SSV, economiesuisse, USS, usam, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, Iniziativa Alpi, VCS, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, PUSCH, SES, WWF, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber		
217.10	L'allineamento con il diritto UE è imperativo (non intralciare controlli di polizia) e la modifica deve applicarsi a tutti i veicoli (camper, trattori a sella leggeri ecc.) a propulsione alternativa (non svincolare veicoli a gas, veicoli ibridi ecc. da limite di 3,5 t usando termine «alternativo»).	BE, LU, UR
217.11	La compensazione del peso aggiuntivo deve applicarsi esclusivamente ai veicoli a emissioni zero.	Iniziativa Alpi
217.12	La distribuzione capillare di merci deve diventare il più rapidamente possibile a zero CO <sub>2</sub> (soprattutto in regioni e città densamente abitate).	KEP+Mail
<b>Contrari</b>		
ZH, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa, ASMC, LRS, UTP, Mobilità pedonale, NewRide, velosuisse, upi, RoadCross, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, SSR, FREC, KBAV, FFS, P.Peterhans, S.Attia		
217.20	L'allineamento con il diritto UE è imperativo (non intralciare controlli di polizia) e la modifica deve applicarsi a tutti i veicoli (camper, trattori a sella leggeri ecc.) a propulsione alternativa (non svincolare veicoli a gas, veicoli ibridi ecc. da limite di 3,5 t usando termine «alternativo»).	ZH, SZ, OW, NW, GL, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, KSSD, asa
217.21	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli più grandi e pesanti, incertezza derivante da modifica della norma ben conosciuta delle 3,5 t, nessuna eccezione per limitatore di velocità, necessaria formazione supplementare per cat. B).	ASMC, LRS, Mobilità pedonale, NewRide, upi, MpA, SBV, FREC, KBAV, S.Attia
217.22	L'obiettivo del trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia non va contrastato (maggior velocità porta a maggior consumo di energia indipendentemente da sistema di propulsione).	Klimastreik
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
217.40	Proposta di modifica art. 99 cpv. 2 lett. e P-OETV (stralciare).	FFS
217.41	Proposta di modifica art. 99 cpv. 2 lett. e P-OETV (precisare): aggiungere, oltre ai «veicoli a propulsione alternativa», anche i «veicoli a emissioni zero».	economiesuisse, usam, VFAS, H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr,

M-Zürich, Pfister, rail-Care

## 4.5 Ordinanza del 6 marzo 2000 sul traffico pesante (OTTP)

### 4.5.1 Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione alternativa di autofurgoni e camper che superano il limite di 3,5 tonnellate solo per via della tecnologia alternativa

#### Tassa su traffico pesante (domanda 18)

Siete d'accordo di esentare gli autofurgoni a propulsione alternativa con peso totale fino a 4,25 tonnellate dal pagamento della tassa sul traffico pesante?

(art. 3 cpv. 1 lett. n P-OTTP)

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, GE, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, SAB, SSV, economiesuisse, USS, usam, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, KEP+Mail, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, PUSCH, SES, WWF, SSR, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, Posta, BBGR, TPF, Vitelli, D.Schriber

218.10	L'allineamento con il diritto UE è imperativo (non intralciare controlli di polizia) e la modifica deve applicarsi a tutti i veicoli (camper, trattori a sella leggeri ecc.) a propulsione alternativa (non svincolare veicoli a gas, veicoli ibridi ecc. da limite di 3,5 t usando termine «alternativo»). I veicoli devono inoltre essere esentati alla e la tassa forfettaria sul traffico pesante.	LU, SZ, OW, NW, ASTAG, CargoForum, CDS, swisscombi
218.11	La compensazione del peso aggiuntivo deve applicarsi esclusivamente ai veicoli a emissioni zero.	Iniziativa Alpi
218.12	La distribuzione capillare di merci deve diventare il più rapidamente possibile a zero CO <sub>2</sub> (soprattutto in regioni e città densamente abitate).	KEP+Mail
218.13	L'esenzione degli autocarri elettrici dalla TTCPC fino al 2030 va prescritta (incertezza quanto a esonero nel lungo periodo, insicurezza in pianificazione intralcia investimenti in nuova flotta).	Posta

#### Contrari

BS, SH, SG, ASMC, LRS, UTP, Mobilità pedonale, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, SBV, FREC, KBAV, FFS, P.Peterhans

218.20	La sicurezza stradale non va peggiorata (tutela pedoni, disabili e ciclisti, solo agevolazioni conformi a norme UE, scarsa dimestichezza nella guida di veicoli più grandi e pesanti, incertezza derivante da modifica della norma ben conosciuta delle 3,5 t, nessuna eccezione per limitatore di velocità, necessaria formazione supplementare per cat. B).	ASMC, Mobilità pedonale, SBV, FREC, KBAV
218.21	L'allineamento con il diritto UE è imperativo (non intralciare controlli di polizia) e la modifica deve applicarsi a tutti i veicoli (camper, trattori a sella leggeri ecc.) a propulsione alternativa (non esentare usando termine «alternativo» veicoli a gas, veicoli ibridi ecc. da limite di 3.5 t).	BS
218.22	I veicoli pesanti (4.25 t) non devono essere esentati dal pagamento della tassa sul traffico pesante.	SH

218.23	Le regolamentazioni in deroga e le agevolazioni non devono comportare un trasferimento del traffico dalla ferrovia alla strada (autofurgoni).	UTP, Klimastreik
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
218.40	Proposta di modifica art. 3 cpv. 1 lett. n P-OTTP (stralciare).	FFS
218.41	Proposta di modifica art. 3 cpv. 1 lett. n P-OTTP (precisare): aggiungere, oltre ai «veicoli a propulsione alternativa», anche i «veicoli a emissioni zero».	economiesuisse, usam, VFAS, H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Mincarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
218.42	Proposta di modifica art. 3 cpv. 1 lett. n P-OTTP (precisare): « <sup>1</sup> Sono esentati dall'obbligo della tassa: n. gli autofurgoni con un peso totale superiore a 3,50 t ma non oltre 4,25 t, se dotati di propulsione <del>alternativa a emissioni zero</del> e il superamento delle 3,50 t è dovuto unicamente al peso aggiuntivo del sistema di propulsione <del>alternativa a emissioni zero</del> (art. 11 cpv. 2 lett. e n. 2 OETV).»	ÖkostromSchweiz

## 5 Pareri relativi alle singole domande della parte B: misure per aumentare la sicurezza stradale delle e-bike

Il presente capitolo ricalca fundamentalmente la struttura della parte B del «questionario ordinanze» (Questionario sulla modifica di otto ordinanze in relazione con la revisione parziale della legge sulla circolazione stradale). Per ogni domanda sono elencati tutti i partecipanti sostanzialmente favorevoli o contrari alla modifica in questione. Non sono invece elencati i partecipanti che non hanno espresso un parere esplicito al riguardo. Sotto ogni domanda sono inoltre riportate le osservazioni dei partecipanti riassunte sotto forma di «affermazioni chiave» (cfr. punto 2.2). Accanto a queste sono di volta in volta indicati anche i partecipanti che le hanno formulate. L'elenco dei partecipanti con relative abbreviazioni e nomi è riportato in allegato.

### 5.1 Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC)

#### 5.1.1 Porto del casco

##### Obbligo del casco per passeggeri (domanda 19)

Siete d'accordo con l'introduzione dell'obbligo di indossare il casco anche per i passeggeri di ciclomotori?

(art. 3b cpv. 1 P-ONC)

Commenti, osservazioni e richieste

Favorevoli	
ZH, BE, LU, UR, NW, ZG, FR, SO, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PVL, UDC, SAB, SSV, usam, ACVS, VK-KKPKS/SVSP, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, SVLT, Mobilità pedonale, upi, RoadCross, spc, MpA, SBV, SSR, VASOS, SUVA, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, StromveloCH, D.Schriber, S.Attia	
219.10	L'obbligo di indossare il casco aumenta la sicurezza dei passeggeri (migliore protezione in particolare dei bambini, minor pericolo di lesioni e riduzione costi sanitari). <span style="float: right;">UR, PPD, UDC, SAB, VK-KKPKS/SVSP, auto-svizzera, FMS, TCS, upi,</span>
219.11	Nella disposizione va esplicitamente menzionato che l'obbligo di indossare il casco si applica anche ai rimorchi di velocipedi e ciclomotori. <span style="float: right;">ASMC, ASA, KBAV</span>
219.12	Le e-bike con velocità fino a 25 km/h vanno escluse dall'obbligo di indossare il casco. <span style="float: right;">PVL, MpA</span>
219.13	La disposizione va esemplificata dato che sui ciclomotori possono essere trasportati solo fanciulli fino a 12 anni di età (ciclomotori leggeri). <span style="float: right;">NW, SA-UR</span>
219.14	I bambini piccoli vanno esplicitamente esclusi dall'obbligo di indossare il casco. <span style="float: right;">BE, D.Schriber</span>
219.15	L'obbligo del casco non deve inutilmente ostacolare la diffusione, ecologicamente auspicabile, delle biciclette (incl. ciclomotori). <span style="float: right;">BE, PVL</span>
219.17	L'obbligo del casco deve applicarsi esclusivamente ai veicoli motorizzati (non ai veicoli a propulsione muscolare). <span style="float: right;">Mobilità pedonale</span>
Contrari	
SZ, OW, GL, BS, BL, AR, PLR, PES, PSS, KSSD, motosuisse, VFAS, LRS, SVI, LITRA, UTP, 2rad, Bikesharing, IMBA, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, SwissCycling, CBS, velosuisse, Iniziativa Alpi, VCS, ASMAS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, StadtBern, Posta, BBGR, AutoPostale, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler,	

RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Voi, P.Peterhans, T.Dagonnier

- |        |   |   |
|--------|---|---|
| 219.20 | Le misure di sicurezza non devono mitigare le conseguenze delle cadute bensì evitare le collisioni (crescita numero di incidenti non superiore alla media e indipendente da quota di portatori casco, utilità casco in caso di incidente controversa, quota di portatori casco già molto elevata, soluzione unilaterale non in linea con UE, in contrasto con idea di promozione/trasferimento del traffico). | <p><b>PES</b>, VFAS, LITRA, 2rad, IMBA, velosuisse, Iniziativa Alpi, VCS, ASMAS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, BBGR, AutoPostale, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Voi</p> |
| 219.21 | L'obbligo del casco previsto svantaggia i riscio elettrici (pregiudica commerciabilità), le bici cargo (riduce attrattiva) e le e-bike (trasporto bambini) rispetto ad altri mezzi di trasporto.  | <p>KSSD, Bikesharing, SvizzeraMobile, velosuisse, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli</p>  |
| 219.22 | L'obbligo del casco è sproporzionato e non deve comportare un trasferimento della mobilità dalla bici ad altri vettori (riduzione degli incidenti alla fonte, numero di incidenti stabile e indipendente da quota di portatori casco, divergenza rispetto a norma UE, responsabilità individuale e volontarietà, quota di portatori casco già elevata, esecuzione impraticabile).                             | <p><b>BS</b>, <b>BL</b>, <b>PSS</b>, SVI, NewRide, CBS, Posta, FutureBike, Nextbike, T.Dagonnier</p>  |
| 219.23 | L'obbligo del casco disincentiva l'uso della bicicletta (contrario ad idea di promozione, per i bambini piccoli più efficaci ovetto e porto casco impossibile).   | <p>ProVelo, SwissCycling, T.Dagonnier</p>   |

219.24	La decisione di portare il casco deve essere lasciata alla responsabilità del singolo (nessun obbligo).	SZ, PLR, motosuisse, StadtBern, P.Peterhans
219.25	Le condizioni limite favorevoli ad una conversione del TMP a mezzi di trasporto alternativi non vanno peggiorate.	UTP
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
219.40	Proposta di modifica art. 63 cpv. 3 ONC (adeguare): « <sup>3</sup> I ciclisti di almeno 16 anni possono trasportare: [...] d. su un rimorchio per velocipedi collegato a un velocipede a uno o due posti oppure su un velocipede appositamente predisposto: al massimo due fanciulli sistemati su sedili protetti; e. (nuovo) su un velocipede appositamente predisposto: tanti fanciulli quanti sono i sedili protetti disponibili.»	SVI
219.41	Proposta di modifica art. 175 cpv. 4 OETV (adeguare): «Il peso totale non deve superare 250 kg, tranne che per le sedie a rotelle.»	SVI
219.42	Obbligo di portare il casco – proposta di modifica art. 3b cpv. 1 ONC (precisare): usare termine «ciclomotori leggeri» invece che «ciclomotori» (solo i ciclomotori leggeri possono essere a due posti).	NW

### Obbligo del casco per tutti i ciclomotori (domanda 20)

Siete d'accordo con l'introduzione dell'obbligo di indossare il casco per i conducenti di tutti i ciclomotori (in particolare anche e-bike lente e monopattini elettrici, con la sola eccezione di sedie a rotelle motorizzate)?

(art. 3b cpv. 2 lett. e P-ONC)

Commenti, osservazioni e richieste

<b>Favorevoli</b>		
ZH, BE, LU, UR, NW, ZG, FR, SO, SH, GR, TG, VD, VS, GE, JU, PPD, UDC, usam, ACVS, VK-KKP/PS/SVSP, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, SVLT, Mobilità pedonale, SwissCycling, upi, RoadCross, spc, ProSenectute, SBV, SSR, VASOS, SUVA, ASA, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL		
220.10	Il porto del casco è una misura semplice ed efficace per ridurre la probabilità di riportare ferite alla testa in caso di incidente.	UR, PPD, UDC, TCS, SwissCycling, upi, ProSenectute, SBV, VASOS, SUVA
220.11	Nella disposizione va esplicitamente menzionato che l'obbligo di indossare il casco si applica anche ai rimorchi di velocipedi e ciclomotori e che, a differenza dei ciclisti tradizionali, i conducenti di e-bike devono indossare un giubbotto protettivo.	ASMC, ASA, KBAV
220.12	Nella disposizione la terminologia non è utilizzata in modo uniforme (se l'obbligo del casco si applica a ciclomotori e ciclomotori leggeri, è da menzionare nell'art. 3b ONC).	NW, SA-UR
220.13	L'obbligo del casco deve applicarsi esclusivamente ai veicoli motorizzati (non ai veicoli a propulsione muscolare).	Mobilità pedonale
220.14	L'obbligo del casco non deve inutilmente ostacolare la diffusione, ecologicamente auspicabile, delle biciclette (incl. ciclomotori).	BE

<b>Contrari</b>		
<p>SZ, OW, GL, BS, BL, AR, AI, SG, AG, TI, NE, PLR, PVL, PES, PSS, SSV, KSSD, motosuisse, VFAS, LRS, SVI, LITRA, UTP, 2rad, Bikesharing, IMBA, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, CBS, velosuisse, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, GastroSuisse, ASMAS, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, StadtBern, StadtLuzern, Kyburz, Posta, BBGR, AutoPostale, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fhradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, Lime, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, TIER, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Voi, D.Schriber, D.Wettstein, P.Peterhans, S.Attia, T.Dagonnier</p>		
220.20	<p>Le misure di sicurezza non devono mitigare le conseguenze delle cadute bensì evitare le collisioni (crescita numero di incidenti non superiore alla media e indipendente da quota di portatori casco, utilità casco in caso di incidente controversa, quota di portatori casco già molto elevata, soluzione unilaterale non in linea con UE, in contrasto con idea di promozione/trasferimento del traffico).</p>	<p>VFAS, 2rad, IMBA, velosuisse, Iniziativa Alpi, VCS, ASMAS, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, BBGR, AutoPostale, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fhradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Voi, T.Dagonnier</p>
220.21	<p>L'obbligo del casco è sproporzionato e rischia di comportare un ritrasferimento della mobilità dalla bici ad altri vettori (obiettivo principale: riduzione degli incidenti alla fonte, crescita numero di incidenti non superiore alla media e indipendente da quota di portatori casco, quota di portatori casco già elevata, soluzione unilaterale non in linea con UE, in contrasto con idea di promozione/trasferimento del traffico, appello a responsabilità individuale, esecuzione impraticabile).</p>	<p>BS, BL, AR, AI, AG, TI, PVL, PSS, SSV, KSSD, SVI, Bikesharing, NewRide, SvizzeraMobile, CBS, StadtLuzern, Posta, AirBie, FutureBike, Lime, Nextbike, TIER, D.Wettstein, P.Peterhans, S.Attia</p>
220.22	<p>La decisione di portare il casco deve essere lasciata alla responsabilità del singolo (nessun obbligo).</p>	<p>SZ, PLR, D.Schriber</p>
220.23	<p>L'obbligo del casco previsto svantaggia i riscìo elettrici (pregiudica commerciabilità), le bici cargo (riduce attrattiva) e le e-bike (trasporto bambini) rispetto ad altri mezzi di trasporto.</p>	<p>ProVelo, SwissEMobility, Voi</p>
220.24	<p>Per ridurre il numero di incidenti va migliorata la formazione dei ciclisti (comportamento in curva, tecnica, teoria della circolazione ecc.).</p>	<p>LRS</p>
220.25	<p>Le condizioni limite favorevoli ad una conversione del TMP a mezzi di trasporto alternativi non vanno peggiorate.</p>	<p>UTP</p>

220.26	Le e-bike con velocità fino a 25 km/h vanno escluse dall'obbligo di indossare il casco.	SG, LITRA, SwissEMobility, GastroSuisse, StadtBern
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>		
220.30	Per le e-bike normali con velocità fino a 25 km/h e le biciclette non motorizzate non vanno fundamentalmente emanate prescrizioni differenziate.	2rad
220.31	Vi è confusione riguardo a e-bike «lente» e «veloci» (utilizzare definizioni chiare e inequivocabili).	MpA
220.40	Proposta di modifica art. 3b cpv. 2 lett. e ONC (adeguare): « <sup>2</sup> L'obbligo di portare il casco non è applicabile: [...] e. alle persone su veicoli la cui velocità massima per la loro costruzione è di 20 km/h oppure di 25 km/h in caso di pedalata assistita, se i veicoli sono utilizzati nel quadro di un'offerta turistica;»	GastroSuisse

### Obbligo del casco su bici per fanciulli fino a 16 anni (domanda 21)

Sareste favorevoli a introdurre l'obbligo di indossare il casco su biciclette non motorizzate fino a 16 anni?

*(Domanda senza proposta di modifica)*

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

BE, UR, NW, GL, FR, SO, SH, SG, GR, TG, TI, VD, VS, GE, JU, usam, ACVS, VK-KPKS/SVSP, IG-WAB, ASMC, upi, RoadCross, spc, SSR, VASOS, SUVA, ASA, SA-UR, FREC, KBAV, FZL, Kyburz, StromveloCH, D.Schriber

221.10	L'obbligo del casco per i bambini rientra in un'ottica di sicurezza stradale.	UR, FR, upi, SUVA
221.11	Nei fanciulli fino a 14 anni il margine di miglioramento è ridotto (questo gruppo d'età presenta già oggi la quota più alta di portatori).	NW, GR, TI, ACVS, VK-KPKS/SVSP, VASOS
221.12	L'obbligo del casco deve applicarsi a tutti i ciclisti.	SH, FREC
221.13	L'obbligo del casco non deve inutilmente ostacolare la diffusione, ecologicamente auspicabile, delle biciclette (incl. ciclomotori).	BE

#### Contrari

ZH, LU, SZ, OW, ZG, BS, BL, AR, AI, AG, NE, PLR, PVL, PSS, SAB, SSV, KSSD, auto-svizzera, FMS, TCS, VFAS, LRS, SVLT, SVI, LITRA, UTP, 2rad, Bikesharing, Mobilità pedonale, IMBA, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, SwissCycling, CBS, velosuisse, Iniziativa Alpi, VCS, ASMAS, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, StadtBern, StadtLuzern, CentrePatronal, FER, Posta, BBGR, AutoPostale, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia, T.Dagonnier

221.20	L'obbligo del casco per i bambini va abolito (non adeguato allo scopo, casco non impedisce incidenti, quota di portatori tra bambini già molto elevata, Parlamento si è già pronunciato contro obbligo del casco per i bambini nel 2012, esecuzione complicata, disincentiva uso bici).	BL, AR, PSS, KSSD, SVI, LITRA, 2rad, velosuisse, Iniziativa Alpi, VCS, ASMAS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, StadtBern, Posta,
--------	---	---

		BBGR, AutoPostale, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans
221.21	L'obbligo del casco non deve inutilmente ostacolare la diffusione, ecologicamente auspicabile, delle biciclette (incl. ciclomotori).	BS, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, SwissCycling, CBS, MpA, FutureBike, Nextbike, S.Attia
221.22	La responsabilità individuale dei genitori non va prevaricata (i genitori devono decidere autonomamente se i loro figli devono indossare il casco o meno).	SZ, AI, PLR, SSV, StadtLuzern
221.23	L'obbligo del casco per i bambini dà luogo a problemi di esecuzione (i bambini non sono perseguibili, la responsabilità incombe ai genitori anche se la vigilanza non è sempre possibile).	auto-svizzera, FMS, SVLT
221.24	L'attuale obbligo del casco per i bambini fino a 12 anni è sufficiente e non deve essere esteso.	SAB, IMBA, FER
221.25	L'obiettivo di accrescere la sicurezza deve essere raggiunto in primo luogo con accorgimenti che prevengano gli incidenti (obbligo del casco solo come <i>ultima ratio</i> ).	ZH, Bikesharing
221.26	Una formazione minima di guida della bicicletta nel traffico stradale va inserita nel programma scolastico.	LRS
221.27	Ai fini della sicurezza stradale non vi è alcun motivo oggettivo per distinguere tra fanciulli fino a 16 anni e giovani o adulti.	ZG
221.28	Quello dei bambini/giovani non è il giusto gruppo target (porta a guidare senza rispettare la legge, ad es. in caso di perdita del casco).	PVL

## 5.1.2 Obbligo di circolare con i fari accesi di giorno

### Circolazione con fari accesi di giorno (domanda 22)

Siete d'accordo di estendere l'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno anche ai ciclomotori, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore?

(art. 30 cpv. 2 P-ONC)

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

ZH, BE, UR, OW, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, SSV, USAM, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, asa, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, SVLT, SVI, Mobilità pedonale, IMBA, SwissCycling, Iniziativa Alpi, VCS, upi, RoadCross, spc, CargoForum, KEP+Mail, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, VASOS, SUVA, ASA, StadtBern, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, Posta, AutoPostale, TPF, PubliBike, D.Schriber, T.Dagonnier

222.10	Tenere i fari accesi è un buon metodo per migliorare la visibilità e la sicurezza stradale senza creare grossi svantaggi.	UR, NW, BS, BL, AR, AI, GR, TG, VD, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, SSV, ACVS, KSSD, TCS, ASTAG, Mobilità pedonale, SwissCycling, Iniziativa Alpi, VCS, upi, CargoForum, Greenpeace, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, VASOS, StadtBern, StadtLuzern, SA-UR, CDS, swisscombi, Posta, AutoPostale, PubliBike
222.11	L'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno va esteso alle e-bike lente e veloci (tranne ai rampichini elettrici fuoristrada, luci non fisse non possono essere sempre ricaricate).	PVL, auto-svizzera, FMS, IMBA
222.12	Le biciclette con velocità fino a 25 km/h in caso di pedalata assistita devono essere equiparate alle biciclette a propulsione muscolare (non tenute ad accendere luci di giorno).	SH, IG-WAB, FZL
222.14	Va esaminata l'estensione dell'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno a tutte le biciclette, le e-bike e i ciclomotori.	BE
222.15	L'esecuzione della misura da parte della polizia è difficoltosa.	TI

#### Contrari

LU, SZ, GL, ZG, motosuisse, 2rad, Bikesharing, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, CBS, velosuisse, ASMAS, MpA, BBGR, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, D.Wettstein, P.Peterhans, S.Attia

222.20	Circolare con i fari accesi di giorno per tutte le e-bike non ha senso e non è tecnicamente sempre fattibile (in caso di corsa a motore spento, controproducente in caso di e-bike ad uso sportivo, soluzione unilaterale non in linea con UE, richiesta di stralcio).	CBS, velosuisse, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way,
--------	--	--

		Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pederie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, Velolukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, D.Wettstein, S.Attia
222.21	L'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno può comportare svantaggi per gli utenti della strada sprovvisti di fari (tendenza a prestare minore attenzione a pedoni e bici senza fari).	Bikesharing, NewRide, CBS, FutureBike, Nextbike
222.22	Le biciclette con velocità fino a 25 km/h in caso di pedalata assistita devono essere equiparate alle biciclette a propulsione muscolare (non tenute ad accendere luci di giorno).	ProVelo, SvizzeraMobile, MpA
222.23	La decisione di tenere i fari accesi di giorno come misura di protezione personale va lasciata alla responsabilità individuale dei singoli conducenti.	ZG, motosuisse, 2rad

#### Osservazioni / Proposta di modifica

222.40	Proposta di modifica art. 30 cpv. 2 P-ONC (adeguare): « <sup>2</sup> Per il resto, sui veicoli a motore si devono accendere le luci di circolazione diurna, i fari a luce anabbagliante o le luci prescritte per il tipo di veicolo in questione. Sono esclusi: a. veicoli a motore guidati da una persona a piedi; b. veicoli a motore con velocità massima di 10 km/h; <del>nonché</del> c. <i>veicoli a motore utilizzati come attrezzatura sportiva; nonché</i> d. veicoli a motore immatricolati per la prima volta prima del 1° gennaio 1970.»	SwissCycling
--------	--	--------------

### Eccezioni all'obbligo di circolare con fari accesi di giorno (domanda 23)

Siete d'accordo con le eccezioni proposte all'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno (in particolare per veicoli fino a 10 km/h, quali le sedie a rotelle motorizzate)?

(art. 30 cpv. 2 lett. a – c P-ONC)

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

ZH, LU, UR, SZ, NW, GL, FR, SO, BL, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, SSV, usam, ACVS, KSSD, asa, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, SVLT, SVI, Bikesharing, Mobilità pedonale, NewRide, CBS, Iniziativa Alpi, VCS, CargoForum, KEP+Mail, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, SUVA, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, Posta, AutoPostale, PubliBike, D.Schriber, P.Peterhans

223.10	I rampichini elettrici vanno esclusi dall'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno.	PSS, Iniziativa Alpi, VCS, Greenpeace, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF
--------	---	---

223.11 Le eccezioni all'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno vanno applicate in maniera restrittiva. GR, TG, ACVS

#### Contrari

BE, OW, ZG, BS, SH, AR, VK-KKPKS/SVSP, 2rad, IMBA, SwissCycling, velosuisse, upi, RoadCross, ASMAS, BBGR, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fhradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli

223.20 Tutte le e-bike a pedalata assistita (con velocità fino a 25 e a 45 km/h) vanno escluse dall'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno. 2rad, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fhradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli

223.21 L'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno va esteso a tutti i veicoli. BE, OW, AR, VK-KKPKS/SVSP, velosuisse, upi, RoadCross

223.22 I ciclomotori esplicitamente utilizzati come attrezzatura sportiva vanno esclusi dall'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno (ad es. rampichini elettrici). IMBA, SwissCycling

223.23 Vanno concesse eccezioni all'obbligo di tenere i fari accesi di giorno solo ai veicoli che circolano sui marciapiedi. BS

223.24 Bisogna rinunciare in generale all'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno. FutureBike

#### Osservazioni / Proposta di modifica

223.40 «<sup>2</sup>Per il resto, sui veicoli a motore si devono accendere le luci di circolazione diurna, i fari a luce anabbagliante o le luci prescritte per il tipo di veicolo in questione. Sono esclusi:  
 a. veicoli a motore guidati da una persona a piedi;  
 b. veicoli a motore con velocità massima di 10 km/h; ~~nonché~~  
 c. *veicoli a motore utilizzati come attrezzatura sportiva; nonché*  
 d. veicoli a motore immatricolati per la prima volta prima del 1° gennaio 1970.» IMBA

### 5.1.3 Rispetto dei limiti di velocità massima generali o segnalati

#### Rispetto limiti di velocità (domanda 24)

Siete d'accordo con l'introduzione dell'obbligo per i conducenti di ciclomotori e risciò elettrici la cui larghezza non supera 1,00 metro di rispettare i limiti di velocità generali o segnalati?

(art. 42 cpv. 4 P-ONC)

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

ZH, BE, UR, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, SSV, usam, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, asa, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, SVLT, SVI, 2rad, Mobilità pedonale, IMBA, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, SwissCycling, CBS, velosuisse, Iniziativa Alpi, VCS, upi, RoadCross, spc, KEP+Mail, ASMAS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, VASOS, SUVA, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, Posta, BBGR, AutoPostale, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, D.Schriber, S.Attia, T.Dagonnier

224.10 Tutti i tipi di veicoli motorizzati devono fundamentalmente rispettare i limiti di velocità segnalati, l'attuazione della regolamentazione è tuttavia problematica e onerosa (equipaggiamento per controlli di polizia costoso, tachimetro troppo impreciso, divergenza rispetto a norma UE, tachimetro talvolta non applicabile e impreciso, due ruote adeguano già oggi velocità in base a circostanze, utilità/sicurezza stradale ridotte in rapporto a oneri/costi.

BE, 2rad, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli

224.11 Le e-bike veloci (fino a 45 km/h) devono rispettare i limiti di velocità massima segnalati e la velocità nelle situazioni di traffico misto deve essere uniforme (percorsi ciclabili, zone d'incontro/zone a 30 km/h).

OW, FR, BS, GR, TG, PSS, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, Mobilità pedonale, ProVelo, SvizzeraMobile, SwissCycling, CBS, Iniziativa Alpi, VCS, upi, Greenpeace, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, VASOS, StadtLuzern, SA-UR, Nextbike, S.Attia

224.12 L'obbligo di rispettare i limiti di velocità massima va introdotto esclusivamente per le e-bike veloci (secondo art 18 lett. a OETV).

ZH, AI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PVL, asa, Klimaschutz, SBV

224.13	L'obbligo di rispettare i limiti di velocità massima accresce la sicurezza stradale.	PLR, SSR
224.14	Dall'ordinanza non risulta chiaro se la regolamentazione si applichi solo ai ciclomotori o anche ai ciclomotori leggeri.	NW, SA-UR
224.15	È possibile esigere il rispetto dei limiti di velocità massima solo se viene implementato l'obbligo di equipaggiamento con tachimetro.	NW
224.16	La sorveglianza automatica della velocità è inefficace nel caso dei ciclomotori leggeri (assenza di targa).	KSSD
224.17	L'equiparazione tra e-bike «veloci» e ciclomotori è benvenuta.	TCS
<b>Contrari</b>		
LU, SZ, GL, AR, TI, motosuisse, MpA, P.Peterhans		
224.20	L'obbligo di rispettare i limiti di velocità massima va introdotto esclusivamente per le e-bike veloci (secondo art 18 lett. a OETV).	AR, MpA
224.21	Le e-bike veloci (fino a 45 km/h) devono rispettare i limiti di velocità massima segnalati e la velocità nelle situazioni di traffico misto deve essere uniformata (percorsi ciclabili, zone d'incontro/zone a 30 km/h).	LU
224.22	È possibile esigere il rispetto dei limiti di velocità massima solo se viene implementato l'obbligo del tachimetro.	GL
224.23	La sorveglianza automatica della velocità è inefficace nel caso dei ciclomotori leggeri (assenza di targa).	TI
224.24	I ciclomotori non devono essere penalizzati rispetto alle biciclette non motorizzate.	motosuisse
224.25	Invece di obbligare al rispetto dei limiti di velocità va ulteriormente incentivato il principio secondo cui bisogna «adattare la propria velocità alle circostanze».	TI

## 5.2 Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)

### 5.2.1 Obbligo di equipaggiamento con tachimetro

#### Tachimetro (domanda 25)

Siete d'accordo con l'introduzione dell'obbligo di dotare di tachimetro i ciclomotori aventi velocità massima superiore a 20 km/h con il solo motore oppure oltre i 25 km/h in caso di pedalata assistita?

(art. 178b cpv. 3 P-OETV)

Commenti, osservazioni e richieste

Favorevoli		
ZH, BE, UR, OW, NW, FR, SO, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, SSV, usam, ACVS, KSSD, asa, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, LRS, SVLT, Mobilità pedonale, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, CBS, Iniziativa Alpi, VCS, upi, RoadCross, spc, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, SUVA, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, Posta, BBGR, AutoPostale, AirBie, Nextbike, PubliBike, D.Schriber, S.Attia, T.Dagonnier		
225.10	Le situazioni di conflitto nelle zone a 30 km/h e nelle zone di incontro e sui percorsi, i collegamenti e le strade ciclabili vanno mitigati inducendo i ciclomotori «veloci» al rispetto dei limiti di velocità.	PSS, Iniziativa Alpi, VCS, Greenpeace, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, StadtLuzern
225.11	L'obbligo di equipaggiamento con tachimetro deve applicarsi unicamente ai ciclomotori «veloci» (secondo art. 18 lett. a OETV).	BL, GR, TG, ACVS, KSSD, MpA
225.12	L'obbligo di equipaggiamento con tachimetro e il rispetto dei limiti di velocità per i ciclomotori accrescono la sicurezza stradale.	PPD, PLR, PVL, UDC, SSR
225.13	È possibile esigere il rispetto dei limiti di velocità massima solo se viene implementato l'obbligo di equipaggiamento con tachimetro (certezza del diritto, semplificazione dei controlli).	TCS, Mobilità pedonale, upi, SBV
225.14	Ai tachimetri non deve essere imposto alcun particolare requisito (utilizzare comuni tachimetri in commercio).	KSSD, CBS, Nextbike
225.15	Tutti i tipi di veicoli motorizzati devono fondamentalmente rispettare i limiti di velocità segnalati, l'attuazione della regolamentazione è tuttavia problematica e onerosa (equipaggiamento per controlli di polizia costoso, tachimetro troppo impreciso, divergenza rispetto a norma UE, tachimetro talvolta non applicabile e impreciso, due ruote adeguano già oggi velocità in base a circostanze, utilità/sicurezza stradale ridotte in rapporto a oneri/costi).	BE
225.16	Per l'obbligo di equipaggiamento con tachimetro va emanata una regolamentazione unitaria valida per tutti i ciclomotori.	SUVA
225.17	Non deve esserci alcun obbligo di equipaggiamento con tachimetro e nessuna regolamentazione ad hoc in materia di omologazione (non attuabile dal punto di vista tecnico, tachimetri troppo imprecisi, maggiori costi per fabbricanti causa divergenza rispetto a norma internazionale).	BBGR
225.18	Se si aumenta la velocità massima delle e-bike «lente» a 30 km/h, anche l'obbligo di equipaggiamento con tachimetro deve applicarsi solo a partire dai 30 km/h.	NewRide

**Contrari**

LU, SZ, GL, ZG, BS, AR, motosuisse, VFAS, SVI, 2rad, IMBA, SwissCycling, velosuisse, SwissEMobility, ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans

225.20	Non vanno introdotti né l'obbligo di equipaggiamento con tachimetro né le relative regolamentazioni in materia di omologazione (non attuabile dal punto di tecnico, maggiori costi per fabbricanti causa divergenza da standard internazionale, tachimetri non abbastanza affidabili). In caso di necessità del tachimetro, per le e-bike veloci va prescritto solo un comune tachimetro per biciclette.	2rad, velosuisse, ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli
225.21	L'obbligo di equipaggiamento con tachimetro va esteso a tutti i ciclomotori (obbligo generale, ad eccezione dei veicoli che possono circolare solo sul marciapiede).	BS, SVI
225.22	L'obbligo di equipaggiamento con tachimetro deve applicarsi unicamente ai ciclomotori «veloci» (secondo art. 18 lett. a OETV).	IMBA, SwissCycling
225.23	I ciclomotori devono essere dotati di tachimetro solo se devono rispettare i limiti di velocità.	AR, motosuisse
225.24	Il rispetto dei limiti di velocità deve essere assicurato contando sulla responsabilità individuale dei conducenti (nessun obbligo, neanche in caso di prescrizione della velocità massima).	ZG, FutureBike

**5.2.2 Obbligo di equipaggiamento a posteriori con tachimetro****Obbligo equipaggiamento a posteriori con tachimetro (domanda 26)**

Siete d'accordo con l'obbligo di dotare di tachimetro secondo l'articolo 178b capoverso 3 P-OETV entro cinque anni dalla sua entrata in vigore anche i ciclomotori già in circolazione?  
(art. 222q cpv. 1 P-OETV)

Commenti, osservazioni e richieste

**Favorevoli**

BE, UR, OW, NW, FR, SO, SH, AI, AG, TI, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, SSV, ACVS, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, LRS, SVI, Mobilità pedonale, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, CBS, Iniziativa Alpi, VCS, upi, RoadCross, spc, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, SUVA, ASA, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, Posta, AutoPostale, AirBie, Nextbike, PubliBike, D.Schriber, S.Attia

226.10	Non è chiaro se l'obbligo di equipaggiamento a posteriori con tachimetro sia conveniente, attuabile e verificabile.	BE, TI, ACVS
--------	---	--------------

226.11	La misura è giustificata e il termine di equipaggiamento a posteriori è adeguato.	OW, Mobilità pedonale, upi
226.12	Il termine per l'equipaggiamento a posteriori con tachimetro va ridotto (proposte: 1 anno, 3 anni).	SO, SVI
226.13	L'obbligo di equipaggiamento a posteriori accresce la sicurezza stradale.	UDC
<b>Contrari</b>		
ZH, LU, SZ, GL, ZG, BS, BL, AR, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU, usam, KSSD, asa, motosuisse, VFAS, SVLT, 2rad, IMBA, SwissCycling, velosuisse, SwissEMobility, ASMAS, StadtLuzern, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fhradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans, T.Dagonnier		
226.20	Non deve esserci alcun obbligo di equipaggiamento a posteriori con tachimetro (equipaggiamento a posteriori non possibile su vecchie biciclette, divergenza rispetto a standard internazionale, tachimetri non affidabili, garanzia diritti acquisiti).	2rad, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fhradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli
226.21	La fattibilità tecnica dell'equipaggiamento a posteriori di tutti i ciclomotori con indicatori di velocità è dubbia (l'equipaggiamento entro i termini dovrebbe essere di responsabilità dei detentori).	ZH, SZ, GR, VD, VS, NE, GE, JU, asa, SVLT
226.22	La proporzionalità, l'attuabilità e la possibilità di controllo dell'obbligo di equipaggiamento a posteriori con tachimetro non sono pacifiche.	ZG, BL, SG, TG
226.23	Non deve esserci alcun obbligo retroattivo di equipaggiamento con tachimetro.	AR, usam, motosuisse
226.24	La proporzionalità, l'attuabilità e la possibilità di controllo dell'obbligo di equipaggiamento a posteriori con tachimetro non sono pacifiche.	BS, StadtLuzern
226.25	Sia l'obbligo di equipaggiamento sia l'obbligo di equipaggiamento a posteriori con tachimetro vanno applicati solo ai ciclomotori «veloci» (secondo art. 18 lett. a OETV).	IMBA, SwissCycling
226.26	I veicoli d'epoca devono essere esclusi dall'obbligo di equipaggiamento a posteriori.	KSSD, FutureBike

### 5.3 Ordinanza del 16 gennaio 2019 concernente le multe disciplinari (OMD)

#### 5.3.1 Passeggeri di ciclomotori senza casco

##### Circolare senza casco (domanda 27)

Siete d'accordo con la possibilità di sanzionare con una multa disciplinare pari a 30 franchi i passeggeri di ciclomotori che non indossano un casco?

(allegato 1 n. 800.3 E-OMD)

Commenti, osservazioni e richieste

##### Favorevoli

ZH, BE, LU, UR, ZG, SO, BS, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PPD, UDC, SAB, SSV, usam, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, LRS, SVLT, 2rad, Mobilità pedonale, IMBA, SwissCycling, upi, RoadCross, spc, SBV, SSR, ASA, StadtLuzern, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, StromveloCH, D.Schriber, S.Attia

227.10 Se si introduce l'obbligo di indossare il casco, la multa è indicata e l'importo proposto adeguato. KSSD, IMBA, upi, SSR, StadtLuzern, StromveloCH

227.11 Una multa di 30 franchi è troppo bassa. S.Attia

##### Contrari

SZ, OW, NW, GL, FR, BL, AR, PLR, PVL, PSS, motosuisse, VFAS, SVI, Bikesharing, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, CBS, velosuisse, Iniziativa Alpi, VCS, ASMAS, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SA-UR, Posta, BBGR, AutoPostale, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans, T.Dagonnier

227.20 L'obbligo di indossare il casco non va introdotto, ergo non devono esserci neanche multe per chi circola senza casco. OW, BL, AR, PLR, PVL, PSS, SVI, Bikesharing, NewRide, ProVelo, velosuisse, Iniziativa Alpi, VCS, ASMAS, Greenpeace, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, Posta, BBGR, AutoPostale, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, T.Dagonnier

227.21	Le multe dovrebbero essere inflitte solo ai conducenti, poiché per definizione i passeggeri di ciclomotori possono essere solo bambini (multe non comminabili a bambini); si dovrebbe inoltre utilizzare il termine «ciclomotori leggeri» (solo questi possono essere a due posti secondo l'art. 18 cpv. 1 lett. b OETV).	SZ, NW, GL, FR, SA-UR
227.22	A livello di fanciulli dai 12 ai 15 anni vi è una lacuna normativa (multe disciplinari secondo n. 601.2. P-OMD e multe a minori di 15 anni secondo art. 24 DPM non sono possibili).	NW, GL, SA-UR
227.23	Le e-bike lente vanno esentate.	MpA

### 5.3.2 Trasporto di bambini di età inferiore ai 12 anni senza casco

#### Bambini senza casco (domanda 28)

Siete d'accordo con la possibilità di sanzionare con una multa disciplinare pari a 30 franchi chi trasporta su ciclomotori bambini di età inferiore a 12 anni senza casco?

(allegato 1 n. 601.2 P-OMD)

#### Commenti, osservazioni e richieste

##### Favorevoli

ZH, BE, LU, UR, NW, ZG, FR, SO, BS, SH, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PPD, PVL, UDC, SAB, SSV, usam, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, LRS, SVLT, 2rad, Mobilità pedonale, IMBA, upi, RoadCross, spc, SBV, SSR, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, D.Schriber, S.Attia

228.10	A livello di fanciulli dai 12 ai 15 anni vi è una lacuna normativa (multe disciplinari secondo n. 601.2. P-OMD e multe a minori di 15 anni secondo art. 24 DPM non sono possibili).	NW, VD, SA-UR
228.11	La multa deve essere più alta.	BE, ACVS
228.12	La multa è adeguata.	upi
228.13	La sicurezza dei bambini è un bene prezioso.	PVL

##### Contrari

SZ, OW, GL, BL, AR, AI, PLR, PSS, motosuisse, VFAS, SVI, Bikesharing, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, SwissCycling, CBS, velosuisse, Iniziativa Alpi, VCS, ASMAS, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, Posta, BBGR, AutoPostale, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans, T.Dagonnier

228.20	L'obbligo di indossare il casco per i bambini trasportati su e-bike non va introdotto, ergo non devono esserci neanche multe per chi non lo indossa.	OW, PLR, PSS, SVI, Bikesharing, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, velosuisse, Iniziativa Alpi, VCS, ASMAS, Greenpeace, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, Posta, BBGR, AutoPostale, 47Grad-
--------	--	--

		Nord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fhradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, T.Dagonnier
228.21	A livello di fanciulli dai 12 ai 15 anni vi è una lacuna normativa (molte disciplinari secondo n. 601.2. P-OMD e multe a minori di 15 anni secondo art. 24 DPM non sono possibili).	SZ, GL
228.22	La multa deve essere più bassa.	AI, StromveloCH
228.23	Le bici cargo di nuovo tipo dotate di motore ausiliario elettrico devono essere escluse dall'obbligo di indossare il casco (migliore protezione rispetto a comuni seggiolini per bici).	FutureBike
228.24	Le e-bike lente vanno esentate.	MpA

### 5.3.3 Circolazione a luci spente

#### Circolare a luci spente (domanda 29)

Siete d'accordo con la possibilità di sanzionare con una multa disciplinare pari a 20 franchi chi circola su un ciclomotore a luci spente di giorno?

(allegato 1 n. 604.4 P-OMD)

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

ZH, BE, UR, OW, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, SSV, usam, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, ASTAG, LRS, SVLT, Mobilità pedonale, SwissCycling, Iniziativa Alpi, VCS, upi, RoadCross, spc, CargoForum, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, Posta, AutoPostale, PubliBike, D.Schriber, T.Dagonnier

229.11 La multa è adeguata e promuove un comportamento ligio alle regole. PSS, upi, StadtLuzern

229.12 Nel caso di rampichini elettrici fuoristrada (attrezzi sportivi) senza impianto di luci fisso non deve essere comminabile alcuna multa disciplinare. PVL, SwissCycling

#### Contrari

LU, SZ, GL, ZG, motosuisse, VFAS, 2rad, Bikesharing, IMBA, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, CBS, velosuisse, ASMAS, MpA, BBGR, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fhradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike,

RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans, S.Attia	
229.20	L'obbligo di circolare con i fari accessi di giorno non va introdotto per le e-bike (inopportuno, non attuabile dal punto di vista tecnico), ergo non devono esservi neanche multe per chi circola a luci spente di giorno.
	2rad, Bikesharing, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, velosuisse, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli
229.21	Le e-bike lente vanno esentate.
	MpA
229.22	L'obbligo di circolare con i fari accesi di giorno deve essere esteso alle e-bike lente e veloci, ma non è attuabile nel caso dei rampichini elettrici fuoristrada.
	IMBA
<b>Osservazioni / Proposta di modifica</b>	
229.30	I giubbotti catarifrangenti sortirebbero un miglior effetto dell'obbligo di accendere i fari.
	UR, VD, VS, JU, asa

### 5.3.4 Superamento dei limiti di velocità generali o segnalati

#### Eccesso di velocità (domanda 30)

Siete d'accordo con la possibilità di infliggere una multa di 30 franchi ai conducenti di ciclomotori che superano i limiti di velocità generali o segnalati?

(allegato 1 n. 625 P-OMD)

Commenti, osservazioni e richieste

#### Favorevoli

ZH, BE, UR, OW, ZG, FR, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, VD, NE, GE, JU, PPD, PVL, PSS, SAB, usam, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, LRS, SVLT, Mobilità pedonale, IMBA, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, SwissCycling, CBS, Iniziativa Alpi, VCS, upi, RoadCross, spc, ASMAS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, ASA, FREC, KBAV, FER, FZL, Kyburz, Posta, BBGR, AutoPostale, 47GradNord, AirBie, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, FutureBike, Herzroute, m-way, Nextbike, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, PubliBike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, D.Schriber, S.Attia, T.Dagonnier

230.10	La multa è adeguata e promuove un comportamento ligio alle regole.	PSS, ProVelo, upi, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fhradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli
230.11	L'entità della sanzione deve essere graduata in base all'entità dell'infrazione (multa disciplinare forfettaria non in linea con sistema sanzionatorio per superamento velocità consentite secondo LCStr).	UR, ACVS, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, Mobilità pedonale, FREC, FZL
230.12	La multa per superamento dei limiti di velocità deve essere prevista solo per le e-bike «veloci» (fino a 45 km/h) e per i veicoli a motore soggetti all'obbligo di equipaggiamento con tachimetro.	ZH, IMBA, SwissCycling
230.13	La multa deve essere almeno pari a 40 franchi (secondo n. 303.1.a OMD).	BE
<b>Contrari</b>		
LU, SZ, NW, GL, SO, BS, AR, TI, PLR, UDC, SSV, motosuisse, SVI, 2rad, velosuisse, MpA, StadtLuzern, SA-UR, CentrePatronal, P.Peterhans		
230.20	L'entità della sanzione deve essere graduata in base all'entità dell'infrazione (multa disciplinare forfettaria non in linea con sistema sanzionatorio per superamento velocità consentite secondo LCStr).	SO, BS, PLR, SSV, SVI, StadtLuzern, CentrePatronal
230.21	La disposizione va esemplificata (nessuna sanzione per e-bike «lente» senza tachimetro).	NW, MpA, SA-UR
230.22	La regolamentazione è in contrasto con l'approccio del Tribunale federale (ciclomotori ed e-bike veloci sono considerati veicoli a motori, devono rispettare già oggi le velocità massime segnalate e sono multate in caso di contravvenzione).	AR
230.23	In caso di sanzione per guida in stato di ebbrezza o di eccesso di velocità i conducenti di e-bike devono essere trattati come quelli di altri veicoli.	UDC
230.24	Invece che sulle multe bisogna puntare sulla responsabilità individuale dei ciclisti e su una infrastruttura più sicura (multe generano elevati oneri amministrativi).	velosuisse
230.25	Invece di obbligare al rispetto dei limiti di velocità va ulteriormente incentivato il principio secondo cui bisogna «adattare la propria velocità alle circostanze».	TI
230.26	Il tachimetro non va introdotto per le e-bike, ergo non devono esserci neanche multe per eccesso di velocità.	2rad

### 5.3.5 Circolazione senza il tachimetro richiesto

#### Mancanza di tachimetro (domanda 31)

Siete d'accordo con la possibilità di sanzionare con una multa disciplinare pari a 20 franchi i conducenti di ciclomotori aventi velocità massima superiore a 20 km/h con il solo motore oppure oltre i 25 km/h in caso di pedalata assistita, che circolano sprovvisti di tachimetro?

(allegato 1 n. 703.4 P-OMD)

Commenti, osservazioni e richieste

<b>Favorevoli</b>		
ZH, BE, UR, OW, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, usam, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, auto-svizzera, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, LRS, SVLT, Mobilità pedonale, NewRide, ProVelo, SvizzeraMobile, CBS, Iniziativa Alpi, VCS, upi, RoadCross, spc, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, SBV, SSR, ASA, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, Kyburz, Posta, AutoPostale, AirBie, Nextbike, PubliBike, D.Schriber, S.Attia, T.Dagonnier		
231.10	La multa disciplinare per chi circola sprovvisto di tachimetro è adeguata (solo per ciclomotori soggetti ad obbligo di equipaggiamento con tachimetro).	ZH, BS, PSS, ProVelo, upi
231.11	Punendo i superamenti di velocità solo in presenza di un tachimetro si creano disparità di trattamento (multa con tachimetro 30 franchi, multa senza tachimetro 20 franchi).	BE, ACVS
231.12	La multa deve essere più alta.	SA-UR
231.13	Se si aumenta a 30 km/h la velocità massima delle e-bike «lente», si deve anche multarle di conseguenza (superamento velocità, mancanza di tachimetro).	NewRide
<b>Contrari</b>		
LU, SZ, GL, ZG, SG, GR, SSV, motosuisse, VFAS, 2rad, IMBA, SwissCycling, velosuisse, ASMAS, StadtLuzern, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, P.Peterhans		
231.20	La mancanza di tachimetro non deve essere multata (tachimetro non soddisfa requisito regolamento UE, regolamentazione difficilmente attuabile).	2rad, ASMAS, BBGR, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, Reuteler, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli

---

231.21	La multa deve essere più alta.	SSV, StadtLuzern
231.22	La proporzionalità, l'attuabilità e la possibilità della regolamentazione non sono pacifiche.	SG, GR
231.23	L'obbligo di equipaggiamento con tachimetro non va introdotto per le e-bike, ergo non devono esservi neanche multe per mancanza di tachimetro.	ZG

---

## 6 Ulteriori osservazioni e richieste

Oltre alle osservazioni relative alle domande del «questionario ordinanze», sono riportate qui di seguito anche 361 fra osservazioni e suggerimenti su questioni che mostravano affinità tematiche con la presente consultazione ma che non erano tuttavia esplicitamente trattate nel questionario. Queste ulteriori osservazioni sono state riassunte in 32 «affermazioni chiave».

Altre osservazioni e richieste in parte tematicamente affini sono raccolte nel rapporto sui risultati della consultazione relativa alla LCStr e alla LMD<sup>4</sup> (ad es. abrogazione/mantenimento dell'obbligo di post-formazione, introduzione del limite generale di 30 km/h all'interno delle località, misurazione e lotta al rumore, delimitazioni di prestazione per le corse di scuola guida, neutralità tecnologica, addetti ai trasporti eccezionali, trasporto professionale e non professionale di persone, mescolta di alcolici nelle aree di servizio, giubbotti segnaletici, conformità con norme UE e protezione dei dati).

### Parte A: Misure volte a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli stradali (cfr. cap. 4)

#### Veicoli leggeri delle organizzazioni di pronto intervento

- |        |   |   |
|--------|---|---|
| 400.10 | I veicoli leggeri (autofurgoni fino a 3.5 t) delle organizzazioni di pronto intervento (vigili del fuoco, sanità, protezione civile, militare) devono continuare a poter essere equipaggiati con 9 posti a sedere nel traffico interno. | ZH, LU, OW, GL, SO, BL, SH, SG, VD, CSP, FW-UR, GV-AG, GV-SO, GVTG, KP-OW, ECAP |
|--------|---|---|

#### Errore di rimando relativo alla designazione del tipo di motore

- |        |  |    |
|--------|--|----|
| 400.15 | Nell'ultima revisione della legislazione in materia di circolazione stradale è stato modificato l'articolo 51 OETV, ma non è stato (inavvertitamente) adeguato l'articolo 176 OETV che rimanda all'articolo 51 OETV.<br>Proposta di modifica art. 176 OETV (adeguare): stralciare lett. c e sostituire con lett. b.<br>Proposta di modifica art. 176 cpv. 2 OETV (adeguare): « <sup>2</sup> I pezzi dei motori a combustione interna che non possono essere cambiati facilmente devono recare la designazione del tipo di motore, l'indicazione della cilindrata e il nome del costruttore o il marchio di fabbrica. Al contrassegno dei motori elettrici si applica l'articolo 51 capoverso 1 lettere a e e b.» | BS |
|--------|--|----|

### Parte B: Misure per aumentare la sicurezza stradale delle e-bike (cfr. cap. 5)

#### Critiche generali agli adeguamenti delle misure «Via sicura»

- |        |   |  |
|--------|---|--|
| 400.20 | Critiche generali agli adeguamenti delle misure «Via sicura»: da una parte si allentano efficaci misure di prevenzione dei pericoli generati a terzi (regolamentazioni e sanzioni per guida spericolata e protezione contro guida in stato di ebbrezza), dall'altra si introducono nuove prescrizioni per comportamenti di guida da cui non derivano pericoli a terzi (casco obbligatorio per ciclisti). La responsabilità della sicurezza viene sempre più trasferita sulle vittime, cosa ritenuta molto problematica. Il compito dello Stato dovrebbe consistere nel creare le condizioni quadro affinché tutti gli utenti della strada possano muoversi nel traffico senza mettere in pericoli terzi, preservando per quanto possibile la responsabilità individuale e la libertà privata. | VCS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF |
|--------|---|--|

<sup>4</sup> USTRA, Revisione parziale della legge sulla circolazione stradale e della legge sulle multe disciplinari, Rapporto sui risultati della consultazione svoltasi tra agosto e dicembre 2020, 25 marzo 2021.

### Svantaggi per bici cargo

- |   |  |
|---|--|
| <p>400.22 Le regolamentazioni svizzere riducono il potenziale delle bici cargo. Per non svantaggiare questi veicoli vanno operati i seguenti adeguamenti:</p> <p>a) il limite di peso va aumentato a 250 kg come nell'UE;</p> <p>b) vanno autorizzati i rimorchi di biciclette ad assistenza elettrica;</p> <p>c) sulle bici cargo si devono poter trasportare più di 2 bambini.</p>  | <p>ZH, BS, PES, PSS, PVL, SSV, KSSD, ProVelo, FutureBike, 2rad, SwissCycling, Iniziativa Alpi, SwissEMobility, VCS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, StadtBern</p>  |
| <p>400.26 Le prescrizioni svizzere sulle bici cargo sono troppo severe rispetto a quelle dell'UE. L'attuale legislazione non tiene inoltre conto di alcune categorie di ciclomotori leggeri apparse di recente (la rigorosa limitazione legale di tandem elettrici, bici per bambini elettriche e velomobili è troppo restrittiva). Un allineamento delle leggi sarebbe benvenuto in un'ottica di trasferimento del traffico improntato a motivi di pianificatori, ecologici e sociali.</p> | <p>ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk</p> |

### Limitazioni di età per le e-bike

- |  |  |
|--|--|
| <p>400.30 L'età minima per utilizzare ciclomotori leggeri va abbassata. Proposta di modifica art. 5 cpv. 2 lett. d OAC (adeguare): «[...] d. conducono un ciclomotore leggero, <i>per la cui guida ai giovani dai 10 ai 16 anni è richiesta una licenza di condurre della categoria M;</i>».</p>   | <p>2rad, ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk</p> |
| <p>400.35 I bambini dovrebbero poter essere trasportati sulle S-Pedelec. Proposta di modifica art. 215 OETV (adeguare): «<sup>2</sup> I velocipedi possono avere soltanto un numero di posti pari a quello delle coppie di pedali o di unità meccaniche di propulsione equivalenti. Fanno eccezione i velocipedi appositamente predisposti con al massimo <i>quattro</i> sedili protetti per fanciulli o con un posto per disabili. <i>Se si trasporta un secondo adulto, il numero massimo di fanciulli trasportabili è ridotto a due.</i>» Proposta di modifica art. 18 lett. b. OETV (adeguare): «i «ciclomotori leggeri» [...], vale a dire veicoli a propulsione elettrica aventi una potenza del motore complessiva di 0,50 kW al massimo e una velocità massima per costruzione di 20 km/h oppure di 25 km/h in caso di pedalata assistita e che: 4. sono appositamente predisposti per trasportare al massimo <i>quattro</i> fanciulli collocati su sedili protetti; <i>se il ciclomotore leggero è combinato con un</i></p> | <p>ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk</p>       |

*rimorchio per fanciulli o un velocipede a pedali, il numero di bambini autorizzato è ridotto del numero di bambini trasportati nel rimorchio o sul velocipede a pedali in modo tale che complessivamente un adulto non possa mai trasportare più di quattro fanciulli.»*

Proposta di modifica art. 63 ONC (adeguare): «<sup>1</sup> sono appositamente predisposti per trasportare al massimo due fanciulli sistemati su sedili protetti».

- 400.36 Proposta di modifica art. 63 cpv. 3 ONC (adeguare): «I ciclisti di almeno 16 anni possono trasportare: [...] d. su un rimorchio per velocipedi collegato a un velocipede a uno o due posti oppure su un velocipede appositamente predisposto: al massimo due fanciulli sistemati su sedili protetti; e. (nuovo) su un velocipede appositamente predisposto: tanti bambini quanti sono i sedili protetti.»
- ZH, BS, PVL, PSS, SwissCycling, Iniziativa Alpi, SES

#### Sistemi di propulsioni ausiliari e limitatori di velocità

- 400.40 Le velomobili e le bici cabinate devono poter essere equipaggiate con un sistema di propulsione ausiliario.  
Proposta di modifica art. 18 OETV (adeguare): «Sono «ciclomotori»: a. [...] ; le carrozzerie chiuse sono ammesse purché siano configurate in modo tale da non restringere la visuale che consente una guida sicura.»
- ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fataba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
- 400.41 Anche i tricicli e i veicoli pluritraccia devono essere immatricolati come ciclomotori.  
Proposta di modifica art. 18 OETV (adeguare): «Sono «ciclomotori»: a. i veicoli monotraccia a un posto con una velocità massima per costruzione di 30 km/h e una potenza del motore complessiva di 1,00 kW al massimo e i «ciclomotori leggeri», vale a dire veicoli a propulsione elettrica aventi una potenza del motore complessiva di 0,50 kW al massimo e una velocità massima per costruzione di 20 km/h oppure di 25 km/h in caso di pedalata assistita e che: 1. sono a uno o più posti, purché il numero di coppie di pedali sia pari a quello dei sedili a disposizione,».
- ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fataba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
- 400.42 I rimorchi di velocipedi con sistema di propulsione ausiliario vanno autorizzati.
- PVL, PSS, SwissCycling, Iniziativa Alpi, Obst-Gemüse
- 400.45 Per i veicoli classificati in una categoria esentata da approvazione del tipo, occorre anche imporre l'obbligo di fornire la prova della riduzione di potenza.  
Proposta di modifica art. 46 P-OETV (adeguare): cpv. 5 (nuovo) «Se la riduzione della potenza determinante per la classificazione fa sì che il veicolo rientri in una categoria esentata da approvazione del tipo, occorre portare sempre con sé il verbale di misurazione della potenza. Se non si presenta il verbale all'autorità di controllo malgrado la richiesta, la riduzione non è riconosciuta.»
- BS

400.46	<p>La mancanza di indicazione della potenza del motore elettrico deve essere punibile.</p> <p>Proposta di modifica all. 1 n. 705 OMD: 705. <i>(nuovo) Mancanza di indicazione della potenza sul motore (art. 51 cpv. 1, art. 176 cpv. 2 OETV) Fr. 50»</i></p>	BS
400.47	<p>I ciclomotori leggeri pongono diverse difficoltà a livello di controlli del traffico: nel corso di tali controlli non si riesce a verificare se un veicolo abbia effettivamente una potenza di soli 0,5 kW e se il limitatore di velocità funzioni correttamente, il che rende impossibile un efficace controllo del veicolo. Per far fronte a queste difficoltà occorre procedere a degli adeguamenti a tre livelli: a. approvazione del tipo; b. targa obbligatoria; c. età minima per condurre questi veicoli.</p> <p>Richiesta di modifica all. 1 n. 1.2 OATV (adeguare): stralciare i ciclomotori leggeri dall'allegato 1 numero 1.2 dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali: «Fanno eccezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- filobus;</li> <li>- veicoli militari giusta l'ordinanza dell'11 febbraio 2004 sulla circolazione stradale militare (OCSM), se sono previste deroghe all'OETV;</li> <li>- veicoli di persone che fruiscono di privilegi e immunità diplomatici;</li> <li>- rimorchi agricoli e forestali;</li> <li>- rimorchi a slitta;</li> <li>- monoassi e loro rimorchi;</li> <li>- carri a mano provvisti di motore;</li> <li>- ciclomotori leggeri;</li> <li>- sedie a rotelle con dispositivo di propulsione elettrica e una velocità massima di 10 km/h.»</li> </ul> <p>Lo stralcio è necessario per sottoporre questi veicoli all'obbligo di recare la targa. Proposta di modifica art. 72 cpv 1 lett. k OAC (adeguare): «<del>ciclomotori leggeri</del>».</p> <p>Vanno inoltre mantenuti i limiti d'età per la guida dei ciclomotori leggeri (16 anni senza licenza di condurre, 14 anni con licenza di condurre).</p>	BS
400.48	<p>Le regolamentazioni in materia di limitazione della velocità nei ciclomotori devono essere in linea con quelle degli altri veicoli a motore.</p> <p>Proposta di modifica art. 48 cpv. 2 OETV (adeguare): «Se la velocità massima di un veicolo, determinante per la sua classificazione o per la categoria della licenza di condurre, è limitata da un regolatore della velocità o del numero dei giri oppure sono previsti dispositivi di limitazione della velocità giusta l'articolo 99, questi devono essere costruiti in modo tale da non potere essere resi inutilizzabili. I dispositivi necessari per limitare la velocità o il numero dei giri devono essere adeguatamente protetti contro regolazioni non autorizzate o muniti di una piombatura ufficiale. Se sono attuate modifiche al cambio oppure vengono bloccate marce o rapporti, tali trasformazioni devono essere protette in modo altrettanto efficace. <i>In particolare, non sono adeguati i limitatori di velocità che possono essere disinseriti attraverso un interruttore o tramite una combinazione di tasti sul cruscotto o su un telecomando.</i>»</p> <p>Proposta di modifica art. 177 cpv. 2 OETV (adeguare): «Il veicolo, in particolare il motore, il cambio e la trasmissione, deve essere costruito in modo da impedire, nella misura del possibile, che vengano aumentate la potenza del motore e la velocità massima apportando successivamente modificazioni oppure cambiando pezzi. <i>In particolare, non sono adeguati i limitatori di velocità che possono essere disinseriti attraverso un interruttore o tramite una combinazione di tasti sul cruscotto o su un telecomando.</i>»</p>	BS

**Limitazioni del peso di e-bike e rimorchi di biciclette**

- |  |  |
|--|--|
| <p>400.50 Il peso effettivo dei rimorchi trainati da velocipedi deve essere aumentato. Proposta di modifica art. 65 ONC (adeguare): Il peso effettivo (rimorchio e carico utile) è limitato a 80 chili nel caso di rimorchi sprovvisti di freni. Se il rimorchio dispone di un sistema di frenatura (freno a inerzia azionabile dal veicolo trattore), il peso effettivo massimo dell'intera combinazione (veicolo trattore, conducente, rimorchio e carico utile) deve essere pari a 300 chili. I valori di decelerazione richiesti per la categoria di veicolo in questione devono essere ottenuti con il peso massimo dell'intero treno (freni veicolo trattore e freni rimorchio).</p> | <p>ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fafteba, Flyer, Herzroute, mway, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk</p> |
| <p>400.55 Il peso totale dei ciclomotori e dei ciclomotori leggeri va aumentato. Proposta di modifica art. 175 cpv. 4 OETV (adeguare): Il peso totale del veicolo, del conducente e del carico trasportato non deve superare 300 chili.</p>  | <p>ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fafteba, Flyer, Herzroute, mway, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk</p> |
| <p>400.56 Proposta di modifica art. 175 cpv. 4 OETV: «Il peso totale non deve superare 200 kg, tranne che per le sedie a rotelle. <i>Il Consiglio federale autorizza i rimorchi trainati da velocipedi ad assistenza elettrica e ne regola i dettagli nell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali.</i>»</p>   | <p>ZH, PVL, PSS, SwissCycling, Iniziativa Alpi, SES</p>  |

**Ciclomotori (leggeri) a più posti**

- |  |  |
|--|--|
| <p>400.60 Sui ciclomotori leggeri deve essere consentito il trasporto di due disabili invece che uno. Proposta di modifica art. 215 OETV (adeguare): «<sup>2</sup> I velocipedi possono avere soltanto un numero di posti pari a quello delle coppie di pedali o di unità meccaniche di propulsione equivalenti. Fanno eccezione i velocipedi appositamente predisposti <i>con sedili protetti per al massimo due fanciulli o due disabili.</i>»</p> | <p>ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fafteba, Flyer, Herzroute, mway, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk</p> |
| <p>400.61 I tandem elettrici devono essere autorizzati a trasportare anche persone non disabili. Proposta di modifica art. 18 OETV (adeguare): «Sono «ciclomotori»: a. i veicoli <i>mono- o pluritraccia</i> con una velocità massima per costruzione di 30 km/h, una potenza del motore complessiva di 1,00 kW al massimo e:</p>  | <p>ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fafteba, Flyer, Herzroute, mway, OutdoorPublishing,</p>  |

[...];

b. i «ciclomotori leggeri», vale a dire veicoli a propulsione elettrica aventi una potenza del motore complessiva di 0,50 kW al massimo e una velocità massima per costruzione di 20 km/h oppure di 25 km/h in caso di pedalata assistita e che:

1. sono a uno o più posti, purché il numero di coppie di pedali sia pari a quello dei sedili a disposizione,
2. sono appositamente predisposti per trasportare fino a due persone,
3. sono composti di una combinazione velocipede/sedia a rotelle, oppure
4. sono appositamente predisposti per trasportare al massimo quattro fanciulli collocati su sedili protetti;».

Pedale, Pedalerie, Prime-bike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, TDS, Topaz, TropicalBike, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk

#### Distanza minima per il sorpasso di biciclette

400.65 Per sorpassare le biciclette bisogna osservare una distanza minima di 1,5 m.

Proposta di modifica art. 11 cpv. 5 (nuovo) ONC (adeguare): «<sup>5</sup>Su strade pianeggianti o in salita i veicoli monotraccia sprovvisti di motore\* possono essere sorpassati anche oltrepassando le linee di sicurezza secondo l'articolo 73 capoverso 1 OSStr. In caso di sorpasso va obbligatoriamente rispettato l'articolo 35 capoverso 2 LCStr, in particolare per quanto riguarda la distanza laterale e il non impedimento della circolazione in senso inverso.»

\* La categoria dei veicoli va eventualmente definita in modo più preciso (secondo art. 3 cpv. 1 OAC).

PVL, PSS, ASMC, SwissCycling, Iniziativa Alpi, VCS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, SES, WWF, KBAV, T.Dagonnier

#### Velocità delle e-bike

400.70 La velocità delle biciclette a pedalata assistita va ridotta.

Proposta di modifica art. 18 lett. a e b OETV (adeguare):

«Sono «ciclomotori»: a. i veicoli monotraccia a un posto con una velocità massima per costruzione di 30 km/h, una potenza del motore complessiva di 1,00 kW al massimo e:

1. un motore a combustione interna con una cilindrata massima di 50 cm<sup>3</sup>, oppure
2. propulsione elettrica nonché una velocità massima di ~~45~~ 30 km/h in caso di pedalata assistita;

b. i «ciclomotori leggeri», vale a dire veicoli a propulsione elettrica aventi una potenza del motore complessiva di 0,50 kW al massimo e una velocità massima per costruzione di 20 km/h oppure di ~~25~~ 20 km/h in caso di pedalata assistita e che:

1. sono al massimo a due posti,
2. sono appositamente predisposti per trasportare una persona disabile,
3. sono composti di una combinazione velocipede/sedia a rotelle, oppure
4. sono appositamente predisposti per trasportare al massimo due fanciulli collocati su sedili protetti; [...].».

BS

400.71	La velocità delle e-bike va limitata a 30 km/h. Proposta di modifica art. 5 cpv. 1 lett. d n. 4 ONC (nuovo): « <i>ciclomotori con velocità massima per costruzione di oltre 20 km/h o di oltre 25 km/h in caso di pedalata assistita nelle località.</i> »	U.Arbenz
<b>Segnaletica e demarcazioni</b>		
400.75	È necessario fare maggiore chiarezza quanto alle demarcazioni (specie le superfici stradali colorate nelle zone a 30 km/h e nelle zone d'incontro all'interno delle località). Proposta di modifica art. 72 cpv. 1 bis OSStr (adeguare): « <sup>1bis</sup> Sono vietati gli elementi costruttivi e d'arredo colorati simili alle demarcazioni che possono essere confusi con esse, che ne compromettono l'effetto o che in altro modo possono dare l'impressione di avere un significato attinente alle norme della circolazione stradale.	ASMC, KBAV, CentrePatronal
400.76	È necessario fare maggiore chiarezza quanto ai passaggi a livello applicando adesso il diritto in materia di circolazione stradale invece del diritto ferroviario. Proposta di modifica art. 93 cpv. 1 OSStr (adeguare): « <sup>1</sup> Per segnalare i passaggi a livello sono adoperati barriere, semibarriere, barriere con apertura a richiesta, segnali a luci intermittenti (3.20; 3.21), croci di Sant'Andrea (3.22–3.24), segnali acustici, segnali «Tram» (1.18) e segnali luminosi (art. 68–71). Per l'aspetto e il collocamento dei segnali ai passaggi a livello <i>che concernono gli utenti della strada si applica il diritto in materia di circolazione stradale.</i> »	ASMC, KBAV
400.77	Le regolamentazioni vigenti secondo cui, in caso di segnale di divieto di circolazione sia per i velocipedi che per i ciclomotori, è permesso il passaggio per i ciclomotori con velocità fino a 20 km/h, mentre i ciclomotori più veloci possono passare solo a motore spento, non sono praticabili. Proposta di modifica art. 19 cpv. 1 lett. c OSStr (adeguare): «Il segnale «Divieto di circolazione per i velocipedi e i ciclomotori» (2.05) vieta la circolazione con velocipedi o ciclomotori; il segnale «Divieto di circolazione per i ciclomotori» (2.06) vieta l'uso di ciclomotori <del>con motore in marcia, ad eccezione dei ciclomotori la cui velocità massima per la loro costruzione è di 20 km/h oppure di oltre 25 km/h in caso di pedalata assistita; [...]</del> Proposta di modifica art. 64 cpv. 6 OSStr (adeguare): «L'indicazione «Ciclisti» su un cartello complementare vale per i conducenti di velocipedi <del>e di ciclomotori la cui velocità massima per la loro costruzione è di 20 km/h oppure di oltre 25 km/h in caso di pedalata assistita come anche per i conducenti degli altri ciclomotori purché il motore sia spento.</del> »	BS
400.78	Va introdotta una disposizione di legge concernente i divieti di guida per i conducenti di biciclette e di veicoli a motore per i quali non è richiesta una patente, che preveda esplicitamente la rispettiva estensione agli uni e agli altri tipi di veicolo.	BS
<b>Ulteriori suggerimenti e richieste</b>		
400.80	L'espressione «pronti all'esame di guida» è fuorviante. Proposta di modifica art. 27 cpv. 4 ONC (adeguare): « <sup>4</sup> Gli allievi conducenti possono circolare sulle strade a forte traffico solo se hanno una formazione sufficiente e sulle autostrade e semiautostrade soltanto quando <i>hanno acquisito le necessarie competenze e possiedono basi sufficienti.</i> »	ASMC, KBAV

400.81	<p>I neopatentati non devono più poter guidare veicoli di grossa cilindrata.</p> <p>Proposta di modifica art. 15 cpv. 1<sup>bis</sup> (nuovo) e 2<sup>bis</sup> OAC (adeguare):</p> <p>«<sup>1 bis</sup>La licenza per allievo conducente della categoria B è rilasciata <i>per autoveicoli*</i> con potenza del motore non superiore a 150 kW**.</p> <p>Tale limitazione non si applica a:</p> <p>a. apprendisti che seguono la formazione professionale di base di «meccanico di motoveicoli AFC» e sono formati da un maestro conducente della categoria A;</p> <p>b. persone formate su motoveicoli durante corsi di polizia;</p> <p>c. esperti della circolazione durante la propria formazione e perfezionamento.</p> <p><sup>2bis</sup> La licenza per allievo conducente <i>delle categorie B e A</i> senza limitazione della potenza è rilasciata a chi è in possesso da almeno due anni della licenza di condurre della categoria A con limitazione della potenza e può dimostrare una pratica di guida ineccepibile ai sensi dell'articolo 8 capoverso 6.»</p> <p>* La categoria dei veicoli va eventualmente definita in modo più preciso (secondo art. 3 cpv. 1 OAC). ** Questo valore va definito in modo più preciso, così come eventualmente il rapporto tra potenza del motore e peso a vuoto (kW/kg). *** Aggiungere eventualmente altre formazioni professionali interessate.</p>	ASMC, KBAV
400.90	<p>Il diritto di precedenza tra autobus di linea e ciclisti va disciplinato.</p> <p>Proposta di modifica art. 17 cpv. 5 ONC (adeguare): <i>«I ciclisti non devono superare gli autobus del servizio di linea alle fermate segnalate. Lo stesso vale per le fasce e i percorsi ciclabili segnalati. Il punto d'arresto per i ciclisti può essere segnalato da una riga gialla di stop. Fanno eccezione a questa norma le soste degli autobus in servizio di linea alla fermata di fine corsa nonché le soste in cui il conducente dell'autobus lascia l'indicatore di direzione destro acceso alla fermata.»</i></p>	U.Arbenz
400.91	<p>I veicoli del traffico lento che sono più grandi delle biciclette convenzionali devono poter posteggiare solo nelle aree di parcheggio appositamente previste.</p> <p>Proposta di modifica art. 48 cpv. 11, 79 cpv. 1<sup>bis</sup> e 1<sup>ter</sup> OSStr e nuovo art. 64 cpv. 6<sup>bis</sup> OSStr (adeguare): <i>«<sup>6bis</sup>L'indicazione «Veicoli speciali del traffico lento» su un cartello complementare vale per i conducenti di mezzi simili a velocipedi, velocipedi, velocipedi speciali, rimorchi di velocipedi e ciclomotori nonché riscio elettrici fino a 1 m di larghezza che non possono essere posteggiati in aree di parcheggio demarcate o stalli per velocipedi.»</i></p> <p>Proposta di modifica all. 5 n. 5.33<sup>bis</sup> (nuovo) OSStr: creare nuovo simbolo per i «veicoli speciali del traffico lento».</p>	U.Arbenz
400.92	<p>Vanno elaborate norme che obblighino i fabbricanti e i venditori di monopattini elettrici a informare i loro clienti sui pericoli di tali veicoli.</p>	FRC

**Allegato: Partecipanti alla consultazione**

Abbreviazione	Nome	Settore	Qst O
<b>Cantoni</b>			
ZH	Zurigo	11	x
BE	Berna	11	x
LU	Lucerna	11	x
UR	Uri	11	x
SZ	Svitto	11	x
OW	Obvaldo	11	x
NW	Nidvaldo	11	x
GL	Glarona	11	x
ZG	Zugo	11	x
FR	Friburgo	11	x
SO	Soletta	11	x
BS	Basilea Città	11	x
BL	Basilea Campagna	11	x
SH	Sciaffusa	11	x
AR	Appenzello Esterno	11	x
AI	Appenzello Interno	11	x
SG	San Gallo	11	x
GR	Grigioni	11	x
AG	Argovia	11	x
TG	Turgovia	11	x
TI	Ticino	11	x
VD	Vaud	11	x
VS	Vallese	11	x
NE	Neuchâtel	11	x
GE	Ginevra	11	x
JU	Giura	11	x
<b>Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale</b>			
PES	Partito ecologista svizzero	21	
PLR	PLR. I Liberali Radicali	21	
PPD	Partito popolare democratico	21	
PSS	Partito socialista svizzero	21	x
PVL	Partito verde liberale	21	x
UDC	Unione Democratica di Centro	21	
<b>Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna</b>			
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna	12	x
SSV	Unione delle città svizzere	12	x
<b>Associazioni mantello nazionali dell'economia</b>			
economiesuisse	Federazione delle imprese svizzere	41	x
usam	Unione svizzera delle arti e mestieri	41	x
USS	Unione sindacale svizzera	41	x
<b>Organizzazioni intercantionali</b>			
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtensteins	13	x
ARVAG	Associazione intercantionale ORL	14	x
asa	Associazione dei servizi della circolazione	14	x
CSP	Coordinazione svizzera dei pompieri	13	
KSSD	Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere	13	x
VK-KKPKS/SVSP	Commissione della circolazione della Conferenza dei Comandanti delle Polizie Cantionali della Svizzera e della Società dei capi di polizia delle città svizzere	13	x
<b>Associazioni nazionali dei trasporti</b>			
2rad	2rad Schweiz	52	x

Abbreviazione	Nome	Settore	Qst O
ASMC	Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti	31	x
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali	32	x
auto-svizzera	Associazione degli importatori svizzeri d'automobili	31	x
Bikesharing	Forum Bikesharing Suisse	52	x
CBS	Conferenza Bici Svizzera	52	x
FMS	Federazione Motociclistica Svizzera	31	x
H2	Förderverein H2 Mobilität Schweiz	32	x
IG-WAB	Interessengemeinschaft der WAB- Anbieter Schweiz	31	x
IMBA	International Mountain Bicycling Association	52	x
Iniziativa Alpi	Iniziativa delle Alpi	61	x
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici	51	
LRS	Les Routiers Suisses	32	x
Mobilità pedonale	Mobilità pedonale Svizzera	52	x
motosuisse	Associazione degli importatori svizzeri di motociclette e scooter	31	x
NewRide	Förderung von Elektroweirädern (EnergieSchweiz)	52	x
ProVelo	Pro Velo Svizzera	52	x
RoadCross	Stiftung für Verkehrssicherheit	71	x
spc	Società Svizzera di Psicologia della Circolazione	71	x
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten	41	x
SvizzeraMobile	Fondazione SvizzeraMobile	52	x
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik	32	x
SwissCycling	Swiss Cycling	52	x
SwissEMobility	Swiss eMobility	61	x
TCS	Touring Club Svizzera	31	x
upi	Ufficio prevenzione infortuni	71	x
UTP	Unione dei trasporti pubblici	51	x
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz	61	x
velosuisse	Associazione svizzera dei fornitori di biciclette	52	x
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz	31	x
<b>Altre associazioni nazionali</b>			
ASMAS	Verband Sportfachhandel Schweiz	52	x
CargoForum	Cargo Forum Schweiz	32	x
EcoSwiss	Schweizerische Organisation der Wirtschaft für Umweltschutz, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	41	x
EspaceMobilité	espace.mobilité	32	x
FRC	Fédération romande des consommateurs	71	
GastroSuisse	GastroSuisse	41	
Greenpeace	Greenpeace	61	x
IG-Detailhandel	CI Commercio al dettaglio Svizzera	32	x
KEP+Mail	Associazione dei fornitori Privati cittadini di servizi postali in Svizzera	32	x
Klima-Allianz	Alleanza Clima Svizzera	61	x
Klimaschutz	Associazione svizzera per la protezione del clima Svizzera	61	x
Klimastreik	Sciopero per il clima Svizzera	61	x
MpA	Medici per l'ambiente	61	x
ÖkostromSchweiz	Fachverband landwirtschaftliches Biogas	61	
ProSenectute	Pro Senectute Svizzera	71	
PUSCH	Fondazione per la protezione ambientale pratica	61	x
SBV	Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband	71	x
SES	Fondazione svizzera per l'energia	61	x
SSR	Schweizerischer Seniorenrat	71	x
Swisscofel	Associazione svizzera del commercio di frutta, verdura e patate	32	x
VASOS	Vereinigung aktiver Senioren- und Selbsthilfe-Organisationen der Schweiz	71	x
WWF	World Wide Fund for Nature Svizzera	61	x
<b>Settore assicurativo</b>			
ASA	Associazione Svizzera d'Assicurazioni	41	x
SUVA	Assicurazione svizzera contro gli infortuni	41	x

Abbreviazione	Nome	Settore	Qst O
<b>Ricerca e formazione</b>			
-	-	81	
<b>Altre associazioni</b>			
CentrePatronal	L'entreprise au service des entreprises et de l'économie privée en Suisse Romande	41	
ECAP	Établissement cantonal d'assurance et de prévention	14	
FER	Fédération des Entreprises Romandes	41	x
FREC	Fédération romande des écoles de conduite	31	x
FW-UR	Feuerwehrenspektorat Kanton Uri	13	
GV-AG	Aargauische Gebäudeversicherung AGV	13	
GV-SO	Solothurner Gebäudeversicherung SGV	13	
GVTG	Gebäudeversicherung Thurgau	13	
KBAV	Kantonalbernischer Autofahrlehrerverband	31	x
KP-OW	Kantonspolizei Obwalden	13	
SA-UR	Staatsanwaltschaft Kanton Uri	13	x
StadtBern	Città di Berna	12	
StadtLuzern	Città di Lucerna	12	x
<b>Altri</b>			
47GradNord	47 Grad Nord GmbH	52	x
AirBie	AirBie AG smart bike lock	52	x
AutoPostale	AutoPostale Svizzera SA	51	x
BBGR	Bergbahnen Graubünden	51	x
BikeFactory	Bike Factory Unterrassner GmbH	52	x
Bushandel	bushandel.ch AG	32	
CDS	Cargo Domizil AG	32	x
Coop	Coop Società Cooperativa	32	x
D.Schriber	Daniel Schriber	91	x
D.Wettstein	Daniel Wettstein	91	x
Dynamot	dynaMot Kommunikation GmbH	52	x
Erlebnismacher	Erlebnismacher AG	52	x
Fahradies	Fahradies	52	x
Fateba	Fateba AG	52	x
FFS	Ferrovie Federali Svizzere SA	32	x
Flyer	Flyer AG	52	x
FutureBike	Verein Future Bike CH	52	x
Futuricum	Futuricum / Designwerk Products AG	32	x
FZL	Fahrzentrum Lyss AG	31	x
H2Energy	H2 Energy AG	32	x
Herzroute	Herzroute E-Bike Shop	52	x
Hyundai	Hyundai Hydrogen Mobility AG	32	x
Kyburz	Kyburz Switzerland AG	32	x
Lime	Lime	52	x
M	Federazione delle cooperative Migros	32	x
M-Basel	Genossenschaft Migros Basel	32	x
Micarna	Micarna SA	32	x
M-Luzern	Genossenschaft Migros Luzern	32	x
M-NE-FR	Société coopérative Migros Neuchâtel-Fribourg	32	x
M-Neuendorf	Migros-Verteilbetrieb Neuendorf AG	32	x
M-Ostschweiz	Genossenschaft Migros Ostschweiz	32	x
M-Suhr	Migros Verteilzentrum Suhr AG	32	x
m-way	m-way AG	52	x
M-Zürich	Genossenschaft Migros Zürich	32	x
Nextbike	Nextbike	52	x
ObstGemüse	Obst & Gemüse jam GmbH	52	
OutdoorPublishing	Outdoor Publishing GmbH	52	x
P.Peterhans	Petra Peterhans	91	x

Abbreviazione	Nome	Settore	Qst O
Pedale	Pedale GmbH	52	x
Pedalerie	Pedalerie GmbH	52	x
Pfister	Mobili Pfister SA	32	x
Posta	Posta Svizzera SA	41	x
Primebike	Swiss Primebike AG	52	x
PubliBike	PubliBike AG	52	x
railCare	railCare AG	32	x
RandenBike	Randen Bike GmbH	52	x
RdA	Rue de l'Avenir	52	
Reuteler	Bikesport Reuteler GmbH	52	x
RieseMüller	Riese & Müller GmbH	52	x
S.Attia	Sascha Attia	91	x
Specialized	Specialized Europe GmbH	52	x
Sputnik	Sputnik Bikeshop	52	x
StromveloCH	Stromvelo Schweiz	52	x
StromveloRP	Stromvelo Rapperswil GmbH	52	x
swisscombi	Swiss Combi AG	32	x
T.Dagonnier	Thomas Dagonnier	91	x
TDS	Tour de Suisse Rad AG	52	x
TIER	TIER Mobility GmbH	52	x
Topaz	Abenteuer-Zeitreisen TOPAZ GmbH	52	x
TPF	Transports publics fribourgeois	51	x
TropicalBike	Tropical Bike & Fun Shop AG	52	x
U.Arbenz	Ueli Arbenz	91	
Unterwegs	Unterwegs gmbh	52	x
Velociped	Velociped AG	52	x
VeloLukas	Velo Lukas GmbH	52	x
Veloteria	Veloterie GmbH	52	x
VeloUeli	VeloUeli 2Rad & Sport GmbH	52	x
Velove	Velove	52	x
Vitelli	Vitelli Velobedarf AG	52	x
Voi	Voi Technology	52	x
Welowerk	Hasebikes Welowerk AG	52	x

**Legenda:**

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

- 11 Cantoni
- 12 Città, Comuni
- 13 Organizzazioni cantonali e intercantionali di pronto intervento
- 14 Organizzazioni intercantionali formazione, salute, trasporti, pianificazione, protezione dei dati
- 21 Partiti politici
- 31 Auto, moto, scuola guida
- 32 Traffico pesante, trasporto, logistica
- 41 Economia, industria, agricoltura
- 51 Trasporti pubblici
- 52 Ciclomobilità, traffico lento
- 61 Ambiente, clima, energia
- 71 Sicurezza della circolazione, salute, socialità
- 81 Ricerca, formazione, centri di prova
- 91 Privati cittadini

Qst O (questionario ordinanze); x = pervenuto questionario