

numero			Bellinzona
6547	fr	0	9 dicembre 2020
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

trasmessa per email: svg@astra.admin.ch

Procedura di consultazione concernente la Revisione parziale della Legge sulla circolazione stradale, della Legge sulle multe disciplinari e di otto Ordinanze

Gentili signore,
Egredi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 12 agosto 2020 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e, ringraziando per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio, formuliamo le nostre osservazioni per il tramite degli allegati questionari.

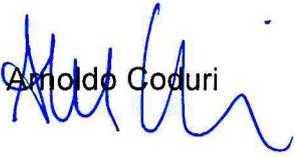
Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:


Norman Gobbi

Il Cancelliere:


Arnoldo Coduri

Allegati:

- questionari

Copia per conoscenza a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch);
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg.ap@ti.ch);
- Sezione della circolazione (di-sc.direzione@ti.ch);
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch);
- Pubblicazione in Internet.



Revisione parziale della legge sulla circolazione stradale e della legge sulle multe disciplinari

(suddivisione analoga a quella del rapporto esplicativo)

Parere presentato da:

<input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input type="checkbox"/> Associazione <input type="checkbox"/> Organizzazione <input type="checkbox"/> Altri
Mittente: Consiglio di Stato Del Cantone Ticino 6500 Bellinzona
Importante: Inviare il parere in formato Word e PDF entro il 12.12.2020 al seguente indirizzo e-mail: svg@astra.admin.ch

1. Promozione di tecnologie ecologiche

1. Accettate la proposta di inserire una disposizione nella LCStr che conceda al Consiglio federale la facoltà di autorizzare a livello di ordinanza, per motivi di tutela ambientale, il superamento delle dimensioni e dei pesi massimi consentiti di cui all'articolo 9 capoverso 1 LCStr, purché non venga incrementata la capacità di carico? (art. 9 cpv. 2 ^{bis} P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: a condizione che le modifiche alle norme tecniche (dimensioni, peso) per i veicoli siano conformi alle norme UE.		

2. Guida autonoma

2. Approvate la definizione di veicoli a guida autonoma? (art. 25a cpv. 1 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3. Accettate la proposta di autorizzare il Consiglio federale a esentare i conducenti di veicoli a guida autonoma dagli obblighi di controllo del veicolo ai sensi dell'articolo 31 capoverso 1 LCStr? (art. 25a cpv. 2 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: di principio siamo favorevoli, anche se la mancanza dei dettagli non permette una valutazione definitiva.		

4. Acconsentite che il Consiglio federale stabilisca i requisiti di immatricolazione necessari affinché i veicoli a guida autonoma che non necessitano di conducente possano essere autorizzati su determinati tratti? (art. 25a cpv. 3 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

5. Approvate le condizioni quadro menzionate nell'articolo 25a capoverso 4 (sicurezza stradale, elaborazione da parte dei sistemi di automazione di dati rilevati da terzi) relative alle competenze del Consiglio federale proposte nell'articolo 25a capoversi 2 e 3? (art. 25a cpv. 4 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

6. Approvate le condizioni quadro menzionate nell'articolo 25b (registratore di modalità di guida) relative alle competenze del Consiglio federale proposte nell'articolo 25a capoversi 2 e 3? (art. 25b P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

7. Approvate le condizioni quadro menzionate nell'articolo 25c (protezione dei dati) relative alle competenze del Consiglio federale proposte nell'articolo 25a capoversi 2 e 3? (art. 25c P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

8. Acconsentite alla possibilità per l'Ufficio federale delle strade (USTRA) di autorizzare deroghe alle disposizioni vigenti per lo svolgimento di esperimenti di durata limitata con veicoli a guida autonoma? (art. 25d P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: è fondamentale che gli esperimenti siano autorizzati sulla base di criteri uniformi e vengano valutati in modo uniforme. Per questo motivo vi invitiamo a rivalutare la possibilità di delegare ai Cantoni l'autorizzazione di esperimenti che non superano i confini regionali. Qualora si decidesse di mantenere la delega è indispensabile fissare con precisione requisiti, procedure e criteri di valutazione.		

9. Accettate la proposta di autorizzare l'USTRA a concedere contributi per la promozione di soluzioni innovative? (art. 105 ^{bis} P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3. Attuazione di interventi parlamentari

3.1 Mozione 15.3574 – Annullamento della licenza di condurre in prova

10. Accettate la proposta di prevedere la proroga del periodo di prova dopo la prima infrazione e l'annullamento della licenza dopo la seconda solo per infrazioni medio gravi e gravi di titolari di una licenza di condurre in prova? (art. 15a cpv. 3 e 4 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3.2 Mozione 13.3572 – Riduzione e aumento del peso totale dei veicoli utilitari

11. Accettate la proposta di consentire al titolare di modificare in qualsiasi momento il peso totale del proprio veicolo o rimorchio (nei limiti del peso garantito) presso le autorità esecutive cantonali? (art. 9 cpv. 2 ^{bis} e 3 ^{bis} P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
<p>Osservazioni / Proposta di modifica:</p> <p>lo scopo della proposta è chiaro: la tassa sul traffico pesante deve essere calcolata in base al carico trasportato e non in base al peso massimo ammesso. I vantaggi economici per il settore sono evidenti.</p> <p>Attiriamo però l'attenzione su alcuni aspetti problematici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indiscutibile aumento del lavoro per l'autorità di immatricolazione. - Riduzione delle entrate dovute alla Tassa sul traffico pesante. - Soluzione abbastanza pesante per i detentori dal punto di vista amministrativo (maggior burocrazia). <p>Riteniamo quindi che, sfruttando l'esistente sistema di controllo per la tassa sul traffico pesante, vi siano soluzioni digitali più semplici, meno burocratiche e che soddisfino meglio le esigenze dei detentori.</p>		

3.3 Mozione 17.3632 – Adeguamento di «Via sicura»

3.3.1 Provvedimenti in materia di guida spericolata

12. Accettate la proposta di concedere ai tribunali penali un maggiore margine discrezionale nel giudicare i «reati di guida spericolata»? (art. 90 cpv. 3 e 4 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

13. Accettate la proposta di abrogare la pena minima di un anno di detenzione per il «reato di guida spericolata»? (art. 90 cpv. 3 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

14. Accettate la proposta di prevedere per chi incorre per la prima volta nel «reato di guida spericolata» la revoca della licenza di condurre per almeno sei mesi (e non più per almeno 24 mesi)? (art. 16c cpv. 2 lett. a ^{bis} P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
<p>Osservazioni / Proposta di modifica:</p> <p>La proposta prevede di ridurre a 6 mesi (anziché 24) la durata minima della revoca della licenza per reato di guida spericolata.</p> <p>Questa riduzione sminuisce la portata del reato, non permettendo più una chiara distinzione con altre infrazioni meno gravi. Ad esempio un eccesso di velocità di 25 km/h, 75 sul 50, in caso di infrazione medio-grave (es. 81 su 60 in località) nei 5 anni precedenti, viene sanzionato con 6 mesi di minimo legale.</p> <p>Il rischio è quindi di avere un ridimensionamento generalizzato della prassi applicata per le altre infrazioni minori.</p> <p>La necessità di modificare la legge per ridurre il minimo legale è indubbia.</p> <p>Per i motivi sopra citati riteniamo però che una soluzione di compromesso di 12 mesi tenga meglio conto delle varie esigenze.</p> <p>Si segnala inoltre che la modifica dell'art. 16c cpv. 2 lett a^{bis} dovrebbe in ogni caso comportare a nostro parere un adeguamento dell'art. 16d cpv. 3 lett. b.</p>		

3.3.2 Regresso obbligatorio delle assicurazioni di responsabilità civile per veicoli a motore

15. Accettate la proposta di non obbligare più l'assicuratore a esercitare l'azione di regresso sul conducente che abbia provocato un danno per aver guidato in stato di ebbrezza o di inattitudine o aver commesso un «reato di guida spericolata»? (art. 65 cpv. 3 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3.3.3 Etilometri blocca-motore e apparecchi di registrazione dei dati (scatole nere o black box)

16. Accettate la proposta di abrogare la base legale per rendere obbligatorio l'utilizzo di apparecchi di registrazione dei dati (scatole nere) riconosciuti dopo l'accertamento di determinati reati per eccesso di velocità? (art. 17a; in particolare cpv. 1; art. 99 cpv. 1 lett. h-j P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

17. Accettate la proposta di abrogare il riferimento normativo per rendere obbligatorio l'utilizzo di etilometri blocca-motore in seguito a determinati reati di guida in stato di ebbrezza? (art. 17a, in particolare cpv. 2; art. 99 cpv. 1 lett. h-j P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4 Ulteriori modifiche

4.1 Deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale

18. Accettate la proposta di esplicitare la facoltà del Consiglio federale di stabilire deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale? (art. 2 cpv. 2 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: Accettiamo la proposta nella misura in cui il nuovo articolo si limita a sopperire alla mancanza di una copertura legale formare, esplicitando la possibilità di “stabilire eccezioni” al divieto di circolazione notturna e domenicale, senza prevedere un’estensione delle stesse.		

4.2 Configurazione dei passaggi pedonali

19. Accettate la proposta di abrogare l’obbligo per il Consiglio federale di emanare prescrizioni riguardanti «l’assetto e le caratteristiche» dei passaggi pedonali? (art. 6a cpv. 2 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4.3 Deroghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito

20. Accettate la proposta di estendere la competenza del Consiglio federale di prevedere deroghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito e di renderle autorizzabili? (art. 52 cpv. 1 e 2 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: La proposta viene accettata in quanto l’articolo dell’Ordinanza che prevede le eccezioni non viene modificato. Di conseguenza l’unico tipo di manifestazione motoristica in circuito che può attualmente essere autorizzata (deroga già fissata a livello di Ordinanza) restano le gare di formula E.		

4.4 Sanzioni penali per infrazioni con veicoli di potenza o velocità minime

21. Accettate la proposta di prevedere per le infrazioni con veicoli a motore di potenza o velocità minime sostanzialmente solo una «multa» (fino a 10 000 CHF) e non più una «sanzione pecuniaria o detentiva»? (art. 99a P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4.5 Competenza dell'USTRA di disporre in casi specifici deroghe a singole disposizioni

22. Accettate la possibilità per il Consiglio federale di autorizzare l'USTRA, mediante ordinanza, a disporre deroghe a singole disposizioni di ordinanza in casi specifici? (art. 106 cpv. 2 ^{bis} P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4.6 Competenza del Consiglio federale di stipulare trattati internazionali

23. Acconsentite alla possibilità per il Consiglio federale di stipulare con altri Stati (ad es. UK) accordi analoghi a quello concluso con il Principato del Liechtenstein ¹ ? (art. 106a cpv. 1 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

¹ RS 0.741.531.951.4

24. Acconsentite alla possibilità per il Consiglio federale di approvare o proporre modifiche a determinati accordi internazionali elencati nella LCStr nonché a trattati internazionali sul traffico transfrontaliero di veicoli a motore? La competenza riguarda questioni che lo stesso Consiglio federale può disciplinare a livello di ordinanza (nazionale). (art. 106a cpv. 2 P-LCStr)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

4.7 Estensione della responsabilità del titolare per le multe disciplinari alle persone giuridiche (modifica della legge del 18 marzo 2016 sulle multe disciplinari)

25. Accettate la proposta di estendere alle persone giuridiche la responsabilità del titolare per le multe disciplinari? (art. 7 cpv. 1 P-LMD)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

Osservazioni supplementari relative al capitolo «Adeguamento Via Sicura»

Fra le norme già approvate ma non ancora messe in vigore vi sono quelle relative agli etilometri blocca-motore e agli apparecchi di registrazione dei dati (scatole nere), ma anche quella concernente l'obbligo di corsi di formazione complementare per le persone a cui è stata revocata la licenza di condurre (art. 16e).

Mentre nella presente consultazione, alle domande 16 e 17, si propone l'abrogazione dell'art. 17a (base legale per l'introduzione degli etilometri e delle scatole nere), nulla si dice a proposito dell'obbligo dei corsi.

A nostro parere anche in questo caso il rapporto costi-benefici è negativo. Infatti da un lato vi sono seri dubbi che l'introduzione di questo obbligo abbia effetti positivi sulla sicurezza stradale. Dall'altro riteniamo che visto l'elevato numero di presumibili partecipanti e la necessità di offrire tempestivamente un numero sufficiente di corsi, è facile prevedere grosse difficoltà operative e mancanza di risorse.

Di conseguenza riteniamo che l'art. 16e possa essere abrogato (continuando con la soluzione attualmente in vigore di corsi su base volontaria, a fronte di una riduzione della durata della revoca).



Questionario sulla modifica di otto ordinanze in relazione con la revisione parziale della legge sulla circolazione stradale

Parere presentato da:

<input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input type="checkbox"/> Associazione <input type="checkbox"/> Organizzazione <input type="checkbox"/> Altre cerchie interessate
Mittente: Consiglio di Stato del Cantone Ticino 6500 Bellinzona
Importante: Inviare il parere in formato Word e PDF entro il 12.12.2020 al seguente indirizzo e-mail: svg@astra.admin.ch

A) Misure volte a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli stradali

1. Approvazione sostanziale

1. Siete fondamentalmente d'accordo con il recepimento delle disposizioni UE relative alla riduzione delle emissioni di CO ₂ 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)?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

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)?		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: di regola norme tecniche di diritto svizzero che differiscono dalle corrispondenti norme UE finiscono per creare problemi e difficoltà nell'applicazione (traffico transfrontaliero, disponibilità del mercato a fornire veicoli conformi alle norme CH, costi supplementari, difficoltà nel controllo, ...).		
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?		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: cfr. domanda 2		
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 ^{bis} 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 ₂ , senza aumento della capacità di carico)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: a condizione sia compatibile con il diritto UE.		

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 ₂)?		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: di principio l'impostazione è condivisibile, ma a condizione che sia conforme alle norme UE (in realtà non vi è un regolamento internazionale corrispondente).		

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

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

2.1. Cabine di guida aerodinamiche più lunghe

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 ^{ter} lett. a P-OETV e art. 65 cpv. 5 e P-ONC)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

2.2. Spoiler sporgenti sul retro di veicoli commerciali pesanti

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 ₂ ? (art. 38 cpv. 1 lett. s e cpv. 1 ^{bis} lett. o P-OETV)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

2.3. Norme di utilizzo in relazione alla chiusura di spoiler di lunghezza eccedente di autocarri e trattori a sella

8. Siete d'accordo che gli spoiler volti a migliorare l'efficienza in fatto di CO ₂ 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)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

2.4. Compensazione della lunghezza del serbatoio dell'idrogeno

<p>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^{ter} lett. b P-OETV e art. 65 cpv. 5 e 6 P-ONC)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
<p>Osservazioni / Proposta di modifica:</p>		

2.5. Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione alternativa

<p>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^{bis} e 1^{ter} P-OETV e art. 67 cpv. 1^{ter} e 1^{quater} P-ONC)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
<p>Osservazioni / Proposta di modifica: al massimo fino al peso di 40 tonnellate, rispettivamente 44 nell'ambito del trasporto combinato.</p>		

2.6. Compensazione del peso aggiuntivo di sistemi di propulsione a emissioni zero

<p>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^{bis} e 1^{ter} P-OETV e art. 67 cpv. 1^{ter} e 1^{quater} P-ONC)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
<p>Osservazioni / Proposta di modifica: al massimo fino al peso di 40 tonnellate, rispettivamente 44 nell'ambito del trasporto combinato.</p>		

3. Ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione (OAC)

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

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)		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: - una possibilità "semplificata" di guidare tali veicoli esiste già nel diritto vigente (C1); - la proposta sarebbe di principio condivisibile, se vi fosse conformità con le norme UE (problemi nel traffico internazionale); - la limitazione di questa facoltà al traffico interno e ai veicoli a propulsione alternativa non ha senso dal punto di vista della sicurezza stradale.		

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 ₂)? (art.4 cpv. 5 lett. f n. 2 e lett. h P-OAC)		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: - cfr. domanda 12 - la limitazione di questa facoltà al traffico interno e ai veicoli a propulsione alternativa non ha senso né dal punto di vista della sicurezza stradale, né da quello pratico.		

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

Ordinanza del 19 giugno 1995 sulla durata del lavoro e del riposo (OLR 1)

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

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)		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: nessuna compatibilità con le norme UE.		

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 consegue 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)

<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
-----------------------------	--	---

Osservazioni / Proposta di modifica:
la categorizzazione e la classificazione dei veicoli non dovrebbe essere diversa da quanto prevedono le norme UE.

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)

<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
--	-----------------------------	---

Osservazioni / Proposta di modifica:

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)

<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
-----------------------------	--	---

Osservazioni / Proposta di modifica:
cfr. domanda 15.

5. Ordinanza del 6 marzo 2000 sul traffico pesante (OTTP)**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**

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

B) Misure per aumentare la sicurezza stradale delle e-bike

1. Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC)

1.1. Porto del casco

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

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)		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: il numero di ciclisti è aumentato in modo importante soprattutto grazie all'introduzione della bicicletta elettrica. Questo fatto ha indubbi vantaggi di politica generale: riduzione del traffico, contributo alla protezione del clima, promozione dell'attività fisica. I dati dimostrano che l'obbligo del casco anche per le biciclette elettriche lente avrebbe una ripercussione favorevole sulla gravità degli incidenti. Gli inconvenienti però sono tali per cui l'utilizzo di questo mezzo di trasporto verrebbe fortemente ridimensionato con conseguenza sugli obiettivi politici sopra citati. In particolare verrebbe messa in dubbio la sopravvivenza dei vari progetti di bikesharing, che grande successo hanno in particolare negli agglomerati. D'altro canto, pensare di esentare dall'obbligo del casco solo le e-bike condivise è problematico dal punto di vista dei controlli nonché difficilmente giustificabile dal profilo della sicurezza, in quanto non ci sarebbe parità di trattamento tra i diversi utilizzatori di e-bike (di proprietà o condivise).		

21. Sareste favorevoli a introdurre l'obbligo di indossare il casco su biciclette non motorizzate fino a 16 anni? (Domanda senza proposta di modifica)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: favorevoli al principio. Considerato però che l'utilizzo fra i giovani secondo le indicazioni di Pro Velo è già del 74%, il margine di miglioramento con l'obbligo sarebbe comunque abbastanza limitato. Ci si potrebbe quindi chiedere se tale misura sia veramente utile e opportuna.		

--	--

1.2. Obbligo di circolare con i fari accesi di giorno

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: l'obiettivo della proposta è chiaro e condiviso. Non possiamo però esimerci dal segnalare dubbi sull'efficacia della misura e le difficoltà di controllo da parte delle autorità di polizia.		

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

1.3. Rispetto dei limiti di velocità massima generali o segnalati

24. Siete d'accordo con l'introduzione dell'obbligo per i conducenti di ciclomotori e rischio elettrici la cui larghezza non supera 1,00 metro di rispettare i limiti di velocità generali o segnalati? (art. 42 cpv. 4 P-ONC)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: le difficoltà evidenziate nel rapporto relative ai problemi per accertare le infrazioni citate sono assodate. Riteniamo però eccessivo generalizzare il rispetto dei limiti a queste categorie di veicoli (anche in considerazione del fatto che solo una minima parte degli stessi sono dotati di tachimetro). Inoltre, questo creerebbe una disparità di trattamento rispetto agli utenti che si spostano con una bicicletta a trazione muscolare i quali possono – in determinate circostanze – raggiungere comunque delle velocità ragguardevoli (si pensi alle zone d'incontro). Riteniamo semmai sensato incentivare ulteriormente la prevenzione nei confronti dei conducenti di ciclomotori sui pericoli e sul fatto che gli stessi sono soggetti al principio generale di dover adattare la propria velocità alle circostanze e alle condizioni.		

--	--

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

2.1. Obbligo di equipaggiamento con tachimetro

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

2.2. Obbligo di equipaggiamento a posteriori con tachimetro

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: nutriamo però grossi dubbi sulla fattibilità tecnica di una simile operazione e sull'effettiva possibilità di controllo da parte dell'autorità di polizia.		

3. Ordinanza del 16 gennaio 2019 concernente le multe disciplinari (OMD)

3.1. Passeggeri di ciclomotori senza casco

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3.2. Trasporto di bambini di età inferiore ai 12 anni senza casco

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3.3. Circolazione a luci spente

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		

3.4. Superamento dei limiti di velocità generali o segnalati

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)		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica: cfr. domanda 24.		

3.5. Circolazione senza il tachimetro richiesto

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? <i>(allegato 1 n. 703.4 P-OMD)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
Osservazioni / Proposta di modifica:		