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

Rapporto sui risultati della
procedura di consultazione
svoltasi da agosto a dicembre 2020

Numeri di riferimento/incarto: Q324-0774

20 maggio 2021

Indice

1	Introduzione	3
1.1	Situazione iniziale	3
1.2	Procedura di consultazione	4
2	Pareri	4
2.1	Pareri pervenuti.....	4
2.2	Analisi dei pareri.....	5
3	Valutazione generale degli avamprogetti di legge	7
4	Pareri sulle singole domande	25
4.1	Promozione di tecnologie ecologiche	25
4.2	Guida autonoma.....	27
4.3	Attuazione di interventi parlamentari	38
4.3.1	Annullamento della licenza di condurre in prova (mozione 15.3574).....	38
4.3.2	Riduzione e aumento del peso totale dei veicoli utilitari (mozione 13.3572).....	39
4.3.3	Adeguamento di «Via sicura» (mozione 17.3632).....	40
4.4	Ulteriori modifiche	48
4.4.1	Deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale	48
4.4.2	Assetto e caratteristiche dei passaggi pedonali	49
4.4.3	Deroghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito	50
4.4.4	Sanzioni penali per infrazioni con veicoli di potenza o velocità minime	51
4.4.5	Competenza dell'USTRA di disporre in casi specifici deroghe a singole disposizioni	53
4.4.6	Competenza del Consiglio federale di stipulare trattati internazionali.....	54
4.4.7	Estensione della responsabilità del titolare per le multe disciplinari alle persone giuridiche (modifica della legge del 18 marzo 2016 sulle multe disciplinari)	56
5	Osservazioni e proposte supplementari	57
Allegato:	Partecipanti alla consultazione	61

1 Introduzione

1.1 Situazione iniziale

La vigente legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)¹ contrasta con determinati sviluppi tecnologici (ad es. i veicoli a guida autonoma che non richiedono più alcun obbligo di attenzione e controllo del veicolo permanenti) ed è in parte considerata troppo severa dal Parlamento (ad es. alcune misure «Via sicura» contro i «conducenti spericolati»). Il presente progetto, avviato su incarico del legislatore, introduce gli opportuni adeguamenti già prospettati dal Consiglio federale nella risposta a diversi interventi parlamentari e soddisfa altre richieste delle Camere, ponendo in discussione ulteriori punti oggetto di revisione e adeguamenti della legge sulle multe disciplinari (LMD)².

La revisione parziale della LCStr e della LMD comprende in particolare i seguenti elementi:

- **Promozione di tecnologie ecologiche:** il Consiglio federale potrà concedere deroghe a pesi e lunghezza massimi previsti dalla LCStr per i veicoli stradali qualora siano dotati di tecnologie ecologiche, purché non venga aumentata la capacità di carico.
- **Guida autonoma:** i continui sviluppi di cui sono oggetto i sistemi di assistenza alla guida permetteranno in futuro l'avanzamento dei veicoli 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. Per poter reagire tempestivamente a tali sviluppi, è concessa al Consiglio federale la competenza di emanare disposizioni concrete, definendo al contempo le condizioni quadro da rispettare per esercitarla. In particolare si dovrà stabilire in quale misura i conducenti possano essere esonerati dagli obblighi legati alla guida, ad esempio per svolgere altre attività. Inoltre, è previsto che anche i veicoli autonomi privi di conducente a bordo possano, entro certi limiti, circolare come veicoli sperimentali su strade pubbliche.
- **Ulteriori adeguamenti:**
 - Alcuni aspetti specifici delle misure «Via sicura» saranno adeguati come segue:

In relazione ai reati di guida spericolata le autorità esecutive e i tribunali ottengono maggiore potere discrezionale per valutare le singole circostanze ed evitare sanzioni eccessive. A tal fine è eliminato l'automatismo secondo il quale la citata fattispecie di reato sussiste sempre in presenza di uno degli eccessi di velocità menzionati nella legge. È inoltre abrogata la pena detentiva minima di un anno e la durata minima del ritiro della licenza di condurre è ridotta da 24 a sei mesi.

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.
 - Attualmente il peso totale di veicoli a motore e rimorchi può essere modificato solo una volta all'anno o in occasione di un passaggio di proprietà. In futuro i titolari potranno sempre richiedere una modifica presso l'ufficio della circolazione.
 - Il periodo di prova dei neoconducenti sarà prorogato solo se durante lo stesso la licenza è revocata in seguito a infrazione di entità media o grave. Parimenti, la licenza scadrà solo se durante il periodo di prova è commessa un'altra infrazione medio grave o grave, garantendo in tal modo il principio della proporzionalità.

¹ Legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCStr).

² Legge sulle multe disciplinari del 18 marzo 2016 (LMD).

- È esplicitata la competenza del Collegio di stabilire deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale.
- La responsabilità del titolare del veicolo ai sensi della legge sulle multe disciplinari è estesa alle persone giuridiche.

1.2 Procedura di consultazione

Il 12 agosto 2020 il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione, a cui sono stati invitati i Cantoni, conferenze e organizzazioni intercantonali, partiti rappresentati nell'Assemblea federale, associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia nonché altre associazioni, organizzazioni e cerchie interessate. La consultazione si è conclusa il 12 dicembre 2020. I destinatari della consultazione avevano a disposizione i seguenti documenti:

- lettera di accompagnamento relativa all'avvio della procedura di consultazione;
- due avamprogetti di legge (LCStr, LMD) e otto avamprogetti di ordinanza;
- due rapporti esplicativi: LCStr/LMD e ordinanze;
- due questionari: LCStr/LMD e ordinanze;
- elenco dei destinatari della consultazione.

Sono state oggetto di consultazione anche proposte di revisione relative a otto ordinanze. Al termine della consultazione, tuttavia, l'ulteriore elaborazione delle modifiche di legge e di ordinanza si svolge in due procedure separate e vengono stilati due distinti rapporti sui risultati. Il presente rapporto si limita ai pareri concernenti le modifiche di legge.

2 Pareri

2.1 Pareri pervenuti

Nel corso della consultazione è stato invitato a esprimere il proprio parere sulla revisione parziale della LCStr/LMD un totale di 189 soggetti, tra Cantoni, partiti, associazioni mantello e altre cerchie interessate. Degli interpellati, 81 – tra cui tutti i 26 Cantoni e 6 partiti – hanno presentato un parere entro il termine previsto, mentre 108 hanno preferito non esprimersi, tra questi la Conferenza dei Governi cantonali (CdC), l'Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS) e 10 organizzazioni intercantonali. In taluni casi le loro valutazioni sono comunque confluite nei pareri espressi dai Cantoni o dalle organizzazioni di pronto intervento cantonali. Anche 6 delle 7 istituzioni di ricerca e formazione contattate nell'ambito della consultazione non hanno presentato alcun parere. Oltre agli 81 contributi dei destinatari interpellati sono pervenuti altri 126 pareri di cerchie interessate che non erano state espressamente invitate. Nel corso della consultazione, quindi, sono pervenuti complessivamente 207 pareri.

Di questi 207 partecipanti, 175 si sono espressi sugli avamprogetti di legge. I restanti 32 hanno invece preso posizione esclusivamente in merito alle modifiche di ordinanza e non verranno più menzionati nel presente rapporto. Un elenco dettagliato di tutti i 175 partecipanti è disponibile in allegato.

I pareri sono stati presentati a mezzo dei due questionari predisposti «Leggi» e «Ordinanze» e/o sotto forma di lettera di accompagnamento. I questionari sono composti da una parte quantitativa (in cui si approva o rifiuta l'adeguamento) e una parte qualitativa (dove si formulano osservazioni e proposte di modifica). Alcuni partecipanti hanno espresso la propria opinione solo nella lettera di accompagnamento (senza questionario), mentre altri l'hanno ribadita più volte (ad es. come osservazione nel questionario e nella lettera di accompagnamento). Su alcuni raggruppamenti tematici (ad es. automobili, biciclette, commercio al dettaglio, ambiente)

i pareri di alcuni partecipanti sono risultati a livello di contenuto molto simili, se non pressoché identici.

2.2 Analisi dei pareri

Dall'analisi dei 207 pareri totali pervenuti emerge che 145 partecipanti hanno compilato (almeno parzialmente) la parte quantitativa del questionario «Revisione parziale leggi», indicando se approvassero o rifiutassero le modifiche previste oppure se non volessero esprimersi al riguardo o non fossero interessati dai cambiamenti. Per altri 17 partecipanti (tra cui 4 partiti su 6) che non avevano presentato il questionario si è proceduto a integrare la parte quantitativa per analogia, sulla base delle osservazioni formulate nella lettera di accompagnamento. Sono quindi in totale 162 i partecipanti in relazione ai quali si dispone di dati quantitativi riguardanti almeno una delle domande del questionario (cfr. capitolo 3).

Oltre a prendere posizione in termini quantitativi, nel formulario era possibile indicare osservazioni e proposte di modifica in merito alle singole domande nonché avanzare richieste di taglio generale riguardo alla tematica della consultazione. 13 partecipanti hanno formulato esclusivamente commenti supplementari, senza rispondere alle domande del questionario «Revisione parziale leggi». Nel complesso, quindi, si sono espressi in merito alla revisione delle leggi 175 partecipanti (cfr. capitolo 2).

Le 1268 osservazioni e proposte di modifica complessivamente pervenute in merito alle 25 domande del questionario «Revisione parziale leggi» sono state analizzate nell'ambito di un processo a più livelli, che ha permesso di condensare tutti gli input in 267 «dichiarazioni centrali» (cfr. punto 4). In aggiunta sono stati presentati 124 commenti e suggerimenti che hanno un'affinità tematica con la consultazione in oggetto, ma non riguardano esplicitamente aspetti trattati nel questionario. Queste ulteriori osservazioni sono state riassunte in 28 «dichiarazioni centrali» (cfr. capitolo 5).

Le «dichiarazioni centrali» raggruppano per analogia i pareri di contenuto affine espressi da diversi partecipanti, tenendo in considerazione un'unica volta le richieste e le osservazioni equivalenti ripetute a più riprese. In questo modo si ottiene una visione d'insieme proporzionata e trasparente sulla grande varietà di pareri pervenuti. L'operazione di sintesi che ha portato alla formulazione delle «dichiarazioni centrali» e la successiva attribuzione di queste ultime ai singoli partecipanti hanno comportato inevitabilmente un certo grado di imprecisione. Il testo esatto dei singoli pareri può essere consultato nella documentazione completa relativa alla procedura di consultazione, disponibile sul sito web della Cancelleria federale (www.admin.ch/ch/i/gg/pc/ind2020.html#DATEC).

Per consentire un'interpretazione più agevole dei risultati, i 175 partecipanti sono stati suddivisi sia in base all'elenco dei destinatari che per raggruppamenti tematici (cfr. fig. 2.1 e fig. 2.2).

Fig. 2.1 Pareri pervenuti: partecipanti suddivisi in base all'elenco dei destinatari

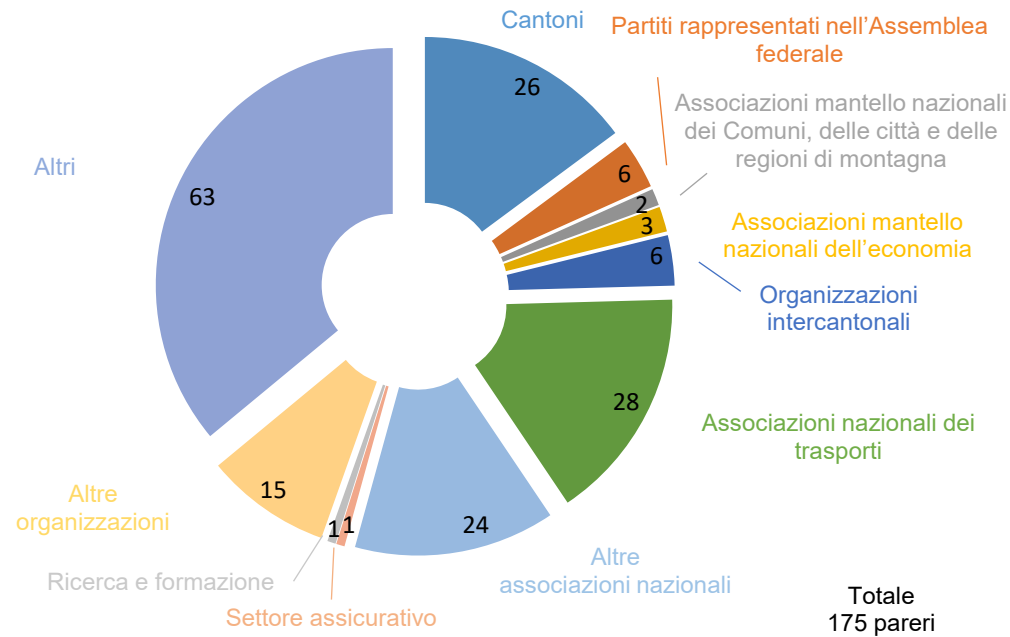
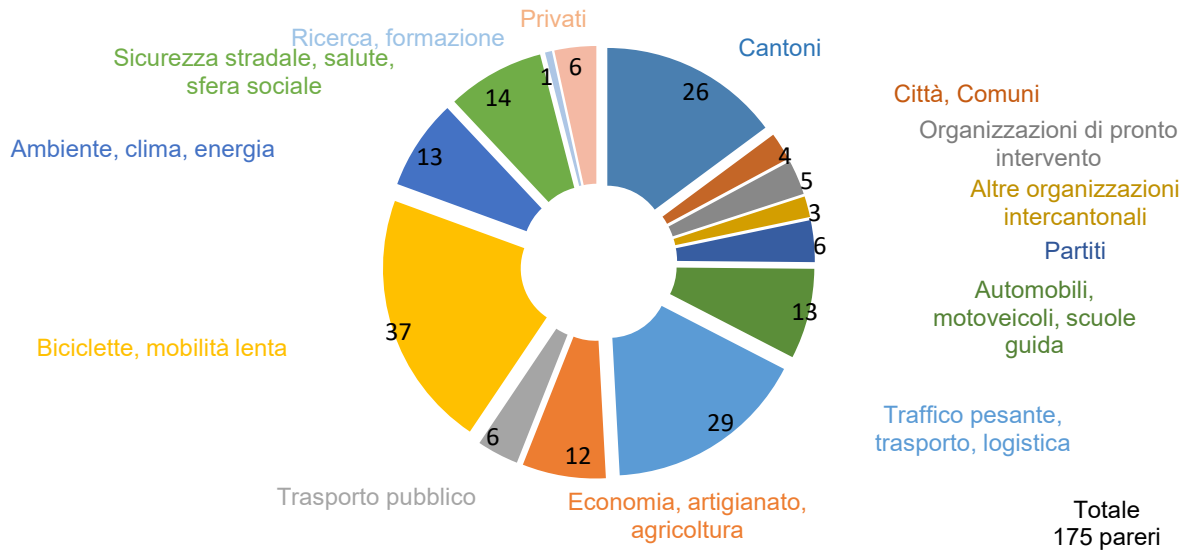


Fig. 2.2 Pareri pervenuti: partecipanti suddivisi per raggruppamenti tematici



3 Valutazione generale degli avamprogetti di legge

Nella parte quantitativa del questionario «Revisione parziale leggi» i partecipanti potevano apporre una crocetta per indicare se fossero d'accordo o meno con le modifiche proposte oppure se non volessero esprimersi al riguardo o non fossero interessati dai cambiamenti. A seconda della domanda, un numero di partecipanti variabile da 74 a 132 su un totale di 175 (o meglio 162 con dati quantitativi) si è espresso a favore o contro l'adeguamento. Questi riscontri quantitativi restituiscono un primo quadro della posizione generale rispetto agli avamprogetti di legge. Si presume che le questioni più controverse saranno quelle relative a «Via sicura» e alle gare di velocità su circuito. Rispetto alla promozione di tecnologie ecologiche, alla guida autonoma nonché alle altre proposte di modifica di vario tipo (divieto di circolazione notturna e domenicale, passaggi pedonali, competenza dell'USTRA in merito a disposizioni derogatorie, trattati internazionali, multe disciplinari), ci si attende in generale un consenso relativamente ampio, sebbene siano pervenuti al riguardo numerosi suggerimenti, osservazioni e proposte di modifica.

Tab. 3.1 Valutazione quantitativa: partecipanti suddivisi in base all'elenco dei destinatari

Partecipanti alla consultazione in base all'elenco dei destinatari			Pareri	
			Numero	Quota (%)
	D'accordo	Non d'accordo	Totale	D'accordo Non d'accordo
1 Il Consiglio federale ha la facoltà di autorizzare, per motivi di tutela ambientale, il superamento delle dimensioni e dei pesi massimi consentiti, purché non venga incrementata la capacità di carico				
1 Cantoni	24	2	26	92,3 7,7
2 Partiti 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	5	0	5	100,0 0,0
6 Associazioni nazionali dei trasporti	14	5	19	73,7 26,3
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	5	2	7	71,4 28,6
11 Altri	23	5	28	82,1 17,9
Totale	91	19	110	82,7 17,3
2 Definizione di veicoli a guida autonoma				
1 Cantoni	25	1	26	96,2 3,8
2 Partiti 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	3	0	3	100,0 0,0
5 Organizzazioni intercantonali	5	0	5	100,0 0,0
6 Associazioni nazionali dei trasporti	19	1	20	95,0 5,0
7 Altre associazioni nazionali	12	0	12	100,0 0,0
8 Settore assicurativo	1	0	1	100,0 0,0
9 Ricerca e formazione	0	0	0	
10 Altre organizzazioni	7	0	7	100,0 0,0
11 Altri	10	3	13	76,9 23,1
Totale	89	5	94	94,7 5,3

Partecipanti alla consultazione in base all'elenco dei destinatari			Pareri			
			Numero		Quota (%)	
	D'ac- cordo	Non d'ac- cordo	Totale	D'ac- cordo	Non d'ac- cordo	
3 Il Consiglio federale è autorizzato a esentare i conducenti di veicoli a guida autonoma dagli obblighi di controllo del veicolo						
1	Cantoni	23	3	26	88,5	11,5
2	Partiti 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	3	0	3	100,0	0,0
5	Organizzazioni intercantionali	4	0	4	100,0	0,0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	15	9	24	62,5	37,5
7	Altre associazioni nazionali	9	4	13	69,2	30,8
8	Settore assicurativo	1	0	1	100,0	0,0
9	Ricerca e formazione	0	0	0		
10	Altre organizzazioni	5	2	7	71,4	28,6
11	Altri	9	4	13	69,2	30,8
	Totale	76	22	98	77,6	22,4
4 Il Consiglio federale stabilisce i requisiti necessari affinché i veicoli a guida autonoma che non necessitano di conducente possano essere autorizzati su determinati tratti						
1	Cantoni	25	1	26	96,2	3,8
2	Partiti 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	3	0	3	100,0	0,0
5	Organizzazioni intercantionali	4	1	5	80,0	20,0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	14	7	21	66,7	33,3
7	Altre associazioni nazionali	10	3	13	76,9	23,1
8	Settore assicurativo	1	0	1	100,0	0,0
9	Ricerca e formazione	0	0	0		
10	Altre organizzazioni	5	2	7	71,4	28,6
11	Altri	8	4	12	66,7	33,3
	Totale	77	18	95	81,1	18,9
5 Condizioni quadro (sicurezza stradale, elaborazione da parte dei sistemi di automazione di dati rilevati da terzi) relative alle competenze del Consiglio federale						
1	Cantoni	25	1	26	96,2	3,8
2	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	4	1	5	80,0	20,0
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	5	0	5	100,0	0,0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	17	6	23	73,9	26,1
7	Altre associazioni nazionali	11	3	14	78,6	21,4
8	Settore assicurativo	0	1	1	0,0	100,0
9	Ricerca e formazione	0	0	0		
10	Altre organizzazioni	5	2	7	71,4	28,6
11	Altri	18	3	21	85,7	14,3
	Totale	90	17	107	84,1	15,9

Partecipanti alla consultazione in base all'elenco dei destinatari				Pareri		
				Numero		Quota (%)
		D'ac- cordo	Non d'ac- cordo	Totale	D'ac- cordo	Non d'ac- cordo
6 Condizioni quadro (registratore di modalità di guida) relative alle competenze del Consiglio federale						
1	Cantoni	17	9	26	65,4	34,6
2	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	4	1	5	80,0	20,0
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	17	5	22	77,3	22,7
7	Altre associazioni nazionali	11	2	13	84,6	15,4
8	Settore assicurativo	1	0	1	100,0	0,0
9	Ricerca e formazione	0	0	0		
10	Altre organizzazioni	4	3	7	57,1	42,9
11	Altri	15	2	17	88,2	11,8
	Totale	75	25	100	75,0	25,0
7 Condizioni quadro (protezione dei dati) relative alle competenze del Consiglio federale						
1	Cantoni	17	9	26	65,4	34,6
2	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	5	0	5	100,0	0,0
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	3	0	3	100,0	0,0
5	Organizzazioni intercantionali	1	3	4	25,0	75,0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	20	1	21	95,2	4,8
7	Altre associazioni nazionali	10	1	11	90,9	9,1
8	Settore assicurativo	1	0	1	100,0	0,0
9	Ricerca e formazione	0	0	0		
10	Altre organizzazioni	6	1	7	85,7	14,3
11	Altri	9	2	11	81,8	18,2
	Totale	72	18	90	80,0	20,0
8 L'USTRA può autorizzare deroghe alle disposizioni vigenti per lo svolgimento di esperimenti di durata limitata con veicoli a guida autonoma						
1	Cantoni	23	3	26	88,5	11,5
2	Partiti 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	3	0	3	100,0	0,0
5	Organizzazioni intercantionali	4	1	5	80,0	20,0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	15	6	21	71,4	28,6
7	Altre associazioni nazionali	10	2	12	83,3	16,7
8	Settore assicurativo	1	0	1	100,0	0,0
9	Ricerca e formazione	0	0	0		
10	Altre organizzazioni	4	3	7	57,1	42,9
11	Altri	17	3	20	85,0	15,0
	Totale	84	18	102	82,4	17,6

Partecipanti alla consultazione in base all'elenco dei destinatari				Pareri	
				Numero	
	D'ac- cordo	Non d'ac- cordo	Totale	D'ac- cordo	Non d'ac- cordo
9 L'USTRA è autorizzato a concedere contributi per la promozione di soluzioni innovative					
1 Cantoni	21	0	21	100,0	0,0
2 Partiti 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	1	2	50,0	50,0
5 Organizzazioni intercantionali	1	0	1	100,0	0,0
6 Associazioni nazionali dei trasporti	19	3	22	86,4	13,6
7 Altre associazioni nazionali	13	1	14	92,9	7,1
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	25	2	27	92,6	7,4
Totale	94	7	101	93,1	6,9
10 Per i titolari di una licenza di condurre in prova si prevede 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					
1 Cantoni	25	1	26	96,2	3,8
2 Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	3	1	4	75,0	25,0
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	1	2	50,0	50,0
5 Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100,0	0,0
6 Associazioni nazionali dei trasporti	14	5	19	73,7	26,3
7 Altre associazioni nazionali	2	7	9	22,2	77,8
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	5	5	10	50,0	50,0
Totale	62	20	82	75,6	24,4
11 Il titolare può modificare in qualsiasi momento il peso totale del proprio veicolo o rimorchio (nei limiti del peso garantito) presso le autorità esecutive cantonali					
1 Cantoni	21	5	26	80,8	19,2
2 Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	3	1	4	75,0	25,0
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	2	1	3	66,7	33,3
5 Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100,0	0,0
6 Associazioni nazionali dei trasporti	11	2	13	84,6	15,4
7 Altre associazioni nazionali	4	7	11	36,4	63,6
8 Settore assicurativo	0	0	0		
9 Ricerca e formazione	0	0	0		
10 Altre organizzazioni	7	0	7	100,0	0,0
11 Altri	21	2	23	91,3	8,7
Totale	73	18	91	80,2	19,8

Partecipanti alla consultazione in base all'elenco dei destinatari			Pareri			
			Numero		Quota (%)	
		D'ac- cordo	Non d'ac- cordo	Totale	D'ac- cordo	Non d'ac- cordo
12 Ai tribunali penali viene concesso un maggiore margine discrezionale nel giudicare i «reati di guida spericolata»						
1	Cantoni	19	7	26	73,1	26,9
2	Partiti 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	1	2	50,0	50,0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100,0	0,0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	16	5	21	76,2	23,8
7	Altre associazioni nazionali	2	8	10	20,0	80,0
8	Settore assicurativo	1	0	1	100,0	0,0
9	Ricerca e formazione	1	0	1	100,0	0,0
10	Altre organizzazioni	7	2	9	77,8	22,2
11	Altri	5	4	9	55,6	44,4
	Totale	59	30	89	66,3	33,7
13 La pena minima di un anno di detenzione per il «reato di guida spericolata» viene abrogata						
1	Cantoni	20	6	26	76,9	23,1
2	Partiti 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	1	2	50,0	50,0
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100,0	0,0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	15	6	21	71,4	28,6
7	Altre associazioni nazionali	2	8	10	20,0	80,0
8	Settore assicurativo	1	0	1	100,0	0,0
9	Ricerca e formazione	1	0	1	100,0	0,0
10	Altre organizzazioni	8	0	8	100,0	0,0
11	Altri	5	4	9	55,6	44,4
	Totale	60	28	88	68,2	31,8
14 Per chi incorre per la prima volta nel «reato di guida spericolata» è prevista la revoca della licenza di condurre per almeno sei mesi (anziché per almeno 24 mesi come previsto finora)						
1	Cantoni	8	18	26	30,8	69,2
2	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	2	3	5	40,0	60,0
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	1	2	50,0	50,0
5	Organizzazioni intercantionali	2	2	4	50,0	50,0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	10	11	21	47,6	52,4
7	Altre associazioni nazionali	2	8	10	20,0	80,0
8	Settore assicurativo	0	1	1	0,0	100,0
9	Ricerca e formazione	1	0	1	100,0	0,0
10	Altre organizzazioni	4	3	7	57,1	42,9
11	Altri	3	6	9	33,3	66,7
	Totale	34	54	88	38,6	61,4

Partecipanti alla consultazione in base all'elenco dei destinatari				Pareri	
			Numero	Quota (%)	
	D'ac- cordo	Non d'ac- cordo	Totale	D'ac- cordo	Non d'ac- cordo
15 L'assicuratore non è più obbligato 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»					
1 Cantoni	19	3	22	86,4	13,6
2 Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	2	2	4	50,0	50,0
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	1	2	50,0	50,0
5 Organizzazioni intercantionali	1	1	2	50,0	50,0
6 Associazioni nazionali dei trasporti	9	10	19	47,4	52,6
7 Altre associazioni nazionali	1	7	8	12,5	87,5
8 Settore assicurativo	0	1	1	0,0	100,0
9 Ricerca e formazione	0	0	0		
10 Altre organizzazioni	4	3	7	57,1	42,9
11 Altri	3	7	10	30,0	70,0
Totale	41	36	77	53,2	46,8
16 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 viene abrogata					
1 Cantoni	21	5	26	80,8	19,2
2 Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	2	3	5	40,0	60,0
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	5	0	5	100,0	0,0
6 Associazioni nazionali dei trasporti	13	5	18	72,2	27,8
7 Altre associazioni nazionali	1	7	8	12,5	87,5
8 Settore assicurativo	0	0	0		
9 Ricerca e formazione	0	1	1	0,0	100,0
10 Altre organizzazioni	6	1	7	85,7	14,3
11 Altri	4	3	7	57,1	42,9
Totale	54	26	80	67,5	32,5
17 Il riferimento normativo per rendere obbligatorio l'utilizzo di etilometri blocca-motore in seguito a determinati reati di guida in stato di ebbrezza viene abrogato					
1 Cantoni	22	4	26	84,6	15,4
2 Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	2	3	5	40,0	60,0
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	4	0	4	100,0	0,0
6 Associazioni nazionali dei trasporti	9	9	18	50,0	50,0
7 Altre associazioni nazionali	1	8	9	11,1	88,9
8 Settore assicurativo	0	1	1	0,0	100,0
9 Ricerca e formazione	0	1	1	0,0	100,0
10 Altre organizzazioni	5	3	8	62,5	37,5
11 Altri	3	4	7	42,9	57,1
Totale	48	34	82	58,5	41,5

Partecipanti alla consultazione in base all'elenco dei destinatari				Pareri	
				Numero	Quota (%)
	D'ac- cordo	Non d'ac- cordo	Totale	D'ac- cordo	Non d'ac- cordo
18 Viene esplicitata la facoltà del Consiglio federale di stabilire deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale					
1 Cantoni	26	0	26	100,0	0,0
2 Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	4	1	5	80,0	20,0
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	4	0	4	100,0	0,0
6 Associazioni nazionali dei trasporti	15	3	18	83,3	16,7
7 Altre associazioni nazionali	10	2	12	83,3	16,7
8 Settore assicurativo	0	0	0		
9 Ricerca e formazione	0	0	0		
10 Altre organizzazioni	7	0	7	100,0	0,0
11 Altri	20	5	25	80,0	20,0
Totale	91	11	102	89,2	10,8
19 L'obbligo per il Consiglio federale di emanare prescrizioni riguardanti «l'assetto e le caratteristiche» dei passaggi pedonali viene abrogato					
1 Cantoni	24	0	24	100,0	0,0
2 Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	4	0	4	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	2	0	2	100,0	0,0
5 Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100,0	0,0
6 Associazioni nazionali dei trasporti	17	4	21	81,0	19,0
7 Altre associazioni nazionali	9	1	10	90,0	10,0
8 Settore assicurativo	0	1	1	0,0	100,0
9 Ricerca e formazione	0	0	0		
10 Altre organizzazioni	5	2	7	71,4	28,6
11 Altri	2	7	9	22,2	77,8
Totale	68	15	83	81,9	18,1
20 La competenza del Consiglio federale di prevedere deroghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito e di renderle autorizzabili viene estesa					
1 Cantoni	22	2	24	91,7	8,3
2 Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	1	3	4	25,0	75,0
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	12	8	20	60,0	40,0
7 Altre associazioni nazionali	2	11	13	15,4	84,6
8 Settore assicurativo	0	0	0		
9 Ricerca e formazione	0	0	0		
10 Altre organizzazioni	4	1	5	80,0	20,0
11 Altri	2	7	9	22,2	77,8
Totale	48	33	81	59,3	40,7

Partecipanti alla consultazione in base all'elenco dei destinatari			Numero		Pareri Quota (%)	
			D'ac- cordo	Non d'ac- cordo	Totale	D'ac- cordo
21 Per le infrazioni con veicoli a motore di potenza o velocità minime è prevista sostanzialmente solo una «multa» (fino a 10 000 CHF) e non più una «sanzione pecuniaria o detentiva»						
1	Cantoni	22	1	23	95,7	4,3
2	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	3	1	4	75,0	25,0
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	3	17	82,4	17,6
7	Altre associazioni nazionali	3	2	5	60,0	40,0
8	Settore assicurativo	0	1	1	0,0	100,0
9	Ricerca e formazione	0	0	0		
10	Altre organizzazioni	5	2	7	71,4	28,6
11	Altri	34	5	39	87,2	12,8
	Totale	87	15	102	85,3	14,7
22 Il Consiglio federale può autorizzare l'USTRA, mediante ordinanza, a disporre deroghe a singole disposizioni di ordinanza in casi specifici						
1	Cantoni	19	7	26	73,1	26,9
2	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	4	0	4	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	5	0	5	100,0	0,0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	13	6	19	68,4	31,6
7	Altre associazioni nazionali	11	1	12	91,7	8,3
8	Settore assicurativo	1	0	1	100,0	0,0
9	Ricerca e formazione	0	0	0		
10	Altre organizzazioni	3	4	7	42,9	57,1
11	Altri	50	5	55	90,9	9,1
	Totale	108	24	132	81,8	18,2
23 Il Consiglio federale può stipulare con altri Stati (ad es, UK) accordi analoghi a quello concluso con il Principato del Liechtenstein						
1	Cantoni	26	0	26	100,0	0,0
2	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	3	1	4	75,0	25,0
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	3	0	3	100,0	0,0
6	Associazioni nazionali dei trasporti	15	1	16	93,8	6,3
7	Altre associazioni nazionali	10	0	10	100,0	0,0
8	Settore assicurativo	0	0	0		
9	Ricerca e formazione	0	0	0		
10	Altre organizzazioni	5	0	5	100,0	0,0
11	Altri	22	2	24	91,7	8,3
	Totale	89	4	93	95,7	4,3

Partecipanti alla consultazione in base all'elenco dei destinatari				Pareri			
				Numero		Quota (%)	
				D'ac- cordo	Non d'ac- cordo	Totale	D'ac- cordo
24 Il Consiglio federale può approvare o proporre modifiche a determinati accordi internazionali nonché a trattati internazionali sul traffico transfrontaliero di veicoli a motore							
1	Cantoni	26	0	26	100,0	0,0	
2	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	3	1	4	75,0	25,0	
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	2	0	2	100,0	0,0	
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100,0	0,0	
6	Associazioni nazionali dei trasporti	14	1	15	93,3	6,7	
7	Altre associazioni nazionali	2	0	2	100,0	0,0	
8	Settore assicurativo	1	0	1	100,0	0,0	
9	Ricerca e formazione	0	0	0			
10	Altre organizzazioni	7	0	7	100,0	0,0	
11	Altri	10	2	12	83,3	16,7	
	Totale	70	4	74	94,6	5,4	
25 La responsabilità del titolare per le multe disciplinari viene estesa alle persone giuridiche							
1	Cantoni	24	1	25	96,0	4,0	
2	Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	4	1	5	80,0	20,0	
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	1	2	50,0	50,0	
5	Organizzazioni intercantionali	3	0	3	100,0	0,0	
6	Associazioni nazionali dei trasporti	18	2	20	90,0	10,0	
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	7	0	7	100,0	0,0	
11	Altri	37	2	39	94,9	5,1	
	Totale	106	8	114	93,0	7,0	

Tab. 3.2 Valutazione quantitativa: partecipanti suddivisi per raggruppamenti tematici

Partecipanti alla consultazione per raggruppamenti tematici				Pareri			
				Numero		Quota (%)	
				D'accordo	Non d'accordo	D'accordo	Non d'accordo
1	Il Consiglio federale ha la facoltà di autorizzare, per motivi di tutela ambientale, il superamento delle dimensioni e dei pesi massimi consentiti, purché non venga incrementata la capacità di carico						
1.1	Cantoni	24	2	26	92,3	7,7	
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100,0	0,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0	0,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	2	0	2	100,0	0,0	
2.1	Partiti	6	0	6	100,0	0,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	6	4	10	60,0	40,0	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	25	1	26	96,2	3,8	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	7	1	8	87,5	12,5	
5.1	Trasporto pubblico	3	0	3	100,0	0,0	
5.2	Biciclette, mobilità lenta	2	2	4	50,0	50,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	8	2	10	80,0	20,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	1	3	4	25,0	75,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	0	4	4	0,0	100,0	
	Totale	91	19	110	82,7	17,3	
2	Definizione di veicoli a guida autonoma						
1.1	Cantoni	25	1	26	96,2	3,8	
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0	0,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0	0,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	2	0	2	100,0	0,0	
2.1	Partiti	5	0	5	100,0	0,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	10	0	10	100,0	0,0	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	8	1	9	88,9	11,1	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	9	0	9	100,0	0,0	
5.1	Trasporto pubblico	6	0	6	100,0	0,0	
5.2	Biciclette, mobilità lenta	3	1	4	75,0	25,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	9	0	9	100,0	0,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	3	0	3	100,0	0,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	1	2	3	33,3	66,7	
	Totale	89	5	94	94,7	5,3	

Partecipanti alla consultazione per raggruppamenti tematici				Pareri	
			Numero	Quota (%)	
			D'accordo	Non d'accordo	Totale
			D'accordo	Non d'accordo	Totale
3 Il Consiglio federale è autorizzato a esentare i conducenti di veicoli a guida autonoma dagli obblighi di controllo del veicolo					
1.1	Cantoni	23	3	26	88,5
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100,0
2.1	Partiti	5	0	5	100,0
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	5	5	10	50,0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	7	2	9	77,8
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	9	0	9	100,0
5.1	Trasporto pubblico	6	0	6	100,0
5.2	Biciclette, mobilità lenta	1	4	5	20,0
6.1	Ambiente, clima, energia	8	2	10	80,0
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	2	3	5	40,0
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0	
9.1	Privati	1	3	4	25,0
	Totale	76	22	98	77,6
4 Il Consiglio federale stabilisce i requisiti necessari affinché i veicoli a guida autonoma che non necessitano di conducente possano essere autorizzati su determinati tratti					
1.1	Cantoni	25	1	26	96,2
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	1	2	50,0
2.1	Partiti	5	0	5	100,0
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	5	5	10	50,0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	7	1	8	87,5
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	9	0	9	100,0
5.1	Trasporto pubblico	6	0	6	100,0
5.2	Biciclette, mobilità lenta	1	3	4	25,0
6.1	Ambiente, clima, energia	8	2	10	80,0
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	2	2	4	50,0
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0	
9.1	Privati	0	3	3	0,0
	Totale	77	18	95	81,1
5 Condizioni quadro (sicurezza stradale, elaborazione da parte dei sistemi di automazione di dati rilevati da terzi) relative alle competenze del Consiglio federale					
1.1	Cantoni	25	1	26	96,2
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	2	0	2	100,0
2.1	Partiti	4	1	5	80,0
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	7	3	10	70,0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	18	1	19	94,7
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	8	1	9	88,9
5.1	Trasporto pubblico	6	0	6	100,0
5.2	Biciclette, mobilità lenta	1	3	4	25,0
6.1	Ambiente, clima, energia	8	2	10	80,0
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	3	2	5	60,0
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0	
9.1	Privati	0	3	3	0,0
	Totale	90	17	107	84,1

Partecipanti alla consultazione per raggruppamenti tematici				Pareri			
				Numero		Quota (%)	
				D'accordo	Non d'accordo	Totale	D'accordo
6	Condizioni quadro (registratore di modalità di guida) relative alle competenze del Consiglio federale						
1.1	Cantoni	17	9	26	65,4	34,6	
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0	0,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	0	5	5	0,0	100,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100,0	0,0	
2.1	Partiti	4	1	5	80,0	20,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	8	2	10	80,0	20,0	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	14	1	15	93,3	6,7	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	8	1	9	88,9	11,1	
5.1	Trasporto pubblico	6	0	6	100,0	0,0	
5.2	Biciclette, mobilità lenta	2	2	4	50,0	50,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	9	0	9	100,0	0,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	3	2	5	60,0	40,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	0	2	2	0,0	100,0	
	Totale	75	25	100	75,0	25,0	
7	Condizioni quadro (protezione dei dati) relative alle competenze del Consiglio federale						
1.1	Cantoni	17	9	26	65,4	34,6	
1.2	Città, Comuni	1	1	2	50,0	50,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	1	4	5	20,0	80,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100,0	0,0	
2.1	Partiti	5	0	5	100,0	0,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	10	0	10	100,0	0,0	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	8	0	8	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	9	0	9	100,0	0,0	
5.1	Trasporto pubblico	6	0	6	100,0	0,0	
5.2	Biciclette, mobilità lenta	3	1	4	75,0	25,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	8	0	8	100,0	0,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	3	1	4	75,0	25,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	0	2	2	0,0	100,0	
	Totale	72	18	90	80,0	20,0	
8	L'USTRA può autorizzare deroghe alle disposizioni vigenti per lo svolgimento di esperimenti di durata limitata con veicoli a guida autonoma						
1.1	Cantoni	23	3	26	88,5	11,5	
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0	0,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	4	1	5	80,0	20,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	1	2	50,0	50,0	
2.1	Partiti	5	0	5	100,0	0,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	5	5	10	50,0	50,0	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	17	1	18	94,4	5,6	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	9	0	9	100,0	0,0	
5.1	Trasporto pubblico	6	0	6	100,0	0,0	
5.2	Biciclette, mobilità lenta	2	2	4	50,0	50,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	8	1	9	88,9	11,1	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	1	2	3	33,3	66,7	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	0	2	2	0,0	100,0	
	Totale	84	18	102	82,4	17,6	

Partecipanti alla consultazione per raggruppamenti tematici				Pareri	
				Numero	Quota (%)
				D'accordo	Non d'accordo
				Totale	D'accordo
					Non d'accordo
9 L'USTRA è autorizzato a concedere contributi per la promozione di soluzioni innovative					
1.1	Cantoni	21	0	21	100,0
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	2	0	2	100,0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0	
2.1	Partiti	5	0	5	100,0
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	9	1	10	90,0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	25	1	26	96,2
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	8	1	9	88,9
5.1	Trasporto pubblico	6	0	6	100,0
5.2	Biciclette, mobilità lenta	4	1	5	80,0
6.1	Ambiente, clima, energia	9	0	9	100,0
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	1	1	2	50,0
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0	
9.1	Privati	1	2	3	33,3
	Totale	94	7	101	93,1
10 Per i titolari di una licenza di condurre in prova si prevede 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					
1.1	Cantoni	25	1	26	96,2
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	3	0	3	100,0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100,0
2.1	Partiti	3	1	4	75,0
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	11	0	11	100,0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	7	0	7	100,0
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	4	1	5	80,0
5.1	Trasporto pubblico	0	0	0	
5.2	Biciclette, mobilità lenta	2	2	4	50,0
6.1	Ambiente, clima, energia	0	9	9	0,0
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	1	2	3	33,3
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0	
9.1	Privati	2	4	6	33,3
	Totale	62	20	82	75,6
11 Il titolare può modificare in qualsiasi momento il peso totale del proprio veicolo o rimorchio (nei limiti del peso garantito) presso le autorità esecutive cantonali					
1.1	Cantoni	21	5	26	80,8
1.2	Città, Comuni	2	0	2	100,0
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	4	0	4	100,0
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100,0
2.1	Partiti	3	1	4	75,0
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	9	0	9	100,0
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	26	0	26	100,0
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	4	1	5	80,0
5.1	Trasporto pubblico	1	0	1	100,0
5.2	Biciclette, mobilità lenta	2	0	2	100,0
6.1	Ambiente, clima, energia	0	9	9	0,0
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	0	0	0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0	
9.1	Privati	0	2	2	0,0
	Totale	73	18	91	80,2

Partecipanti alla consultazione per raggruppamenti tematici				Pareri			
				Numero			Quota (%)
				D'accordo	Non d'accordo	Totale	D'accordo
12 Ai tribunali penali viene concesso un maggiore margine discrezionale nel giudicare i «reati di guida spericolata»							
1.1	Cantoni	19	7	26	73,1	26,9	
1.2	Città, Comuni	3	1	4	75,0	25,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	4	1	5	80,0	20,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0			
2.1	Partiti	2	3	5	40,0	60,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	12	0	12	100,0	0,0	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	7	0	7	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	4	2	6	66,7	33,3	
5.1	Trasporto pubblico	0	0	0			
5.2	Biciclette, mobilità lenta	2	3	5	40,0	60,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	0	9	9	0,0	100,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	3	1	4	75,0	25,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	1	0	1	100,0	0,0	
9.1	Privati	2	3	5	40,0	60,0	
	Totale	59	30	89	66,3	33,7	
13 La pena minima di un anno di detenzione per il «reato di guida spericolata» viene abrogata							
1.1	Cantoni	20	6	26	76,9	23,1	
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0	0,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0	0,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0			
2.1	Partiti	2	3	5	40,0	60,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	12	0	12	100,0	0,0	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	7	0	7	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	4	2	6	66,7	33,3	
5.1	Trasporto pubblico	0	0	0			
5.2	Biciclette, mobilità lenta	2	3	5	40,0	60,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	0	9	9	0,0	100,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	2	2	4	50,0	50,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	1	0	1	100,0	0,0	
9.1	Privati	2	3	5	40,0	60,0	
	Totale	60	28	88	68,2	31,8	
14 Per chi incorre per la prima volta nel «reato di guida spericolata» è prevista la revoca della licenza di condurre per almeno sei mesi (anziché per almeno 24 mesi come previsto finora)							
1.1	Cantoni	8	18	26	30,8	69,2	
1.2	Città, Comuni	1	2	3	33,3	66,7	
1.3	Organizzazioni 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	2	3	5	40,0	60,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	7	5	12	58,3	41,7	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	7	0	7	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	3	3	6	50,0	50,0	
5.1	Trasporto pubblico	0	0	0			
5.2	Biciclette, mobilità lenta	0	5	5	0,0	100,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	0	9	9	0,0	100,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	1	3	4	25,0	75,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	1	0	1	100,0	0,0	
9.1	Privati	1	4	5	20,0	80,0	
	Totale	34	54	88	38,6	61,4	

Partecipanti alla consultazione per raggruppamenti tematici				Pareri			
				Numero		Quota (%)	
				D'accordo	Non d'accordo	Totale	D'accordo
15	L'assicuratore non è più obbligato 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»						
1.1	Cantoni	19	3	22	86,4	13,6	
1.2	Città, Comuni	1	2	3	33,3	66,7	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	2	1	3	66,7	33,3	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0			
2.1	Partiti	2	2	4	50,0	50,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	7	4	11	63,6	36,4	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	6	1	7	85,7	14,3	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	3	3	6	50,0	50,0	
5.1	Trasporto pubblico	1	0	1	100,0	0,0	
5.2	Biciclette, mobilità lenta	0	4	4	0,0	100,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	0	8	8	0,0	100,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	0	3	3	0,0	100,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	0	5	5	0,0	100,0	
	Totale	41	36	77	53,2	46,8	
16	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 viene abrogata						
1.1	Cantoni	21	5	26	80,8	19,2	
1.2	Città, Comuni	1	2	3	33,3	66,7	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0	0,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	2	0	2	100,0	0,0	
2.1	Partiti	2	3	5	40,0	60,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	10	0	10	100,0	0,0	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	6	0	6	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	3	0	3	100,0	0,0	
5.1	Trasporto pubblico	0	0	0			
5.2	Biciclette, mobilità lenta	2	2	4	50,0	50,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	0	8	8	0,0	100,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	2	2	4	50,0	50,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	1	1	0,0	100,0	
9.1	Privati	0	3	3	0,0	100,0	
	Totale	54	26	80	67,5	32,5	
17	Il riferimento normativo per rendere obbligatorio l'utilizzo di etilometri blocca-motore in seguito a determinati reati di guida in stato di ebbrezza viene abrogato						
1.1	Cantoni	22	4	26	84,6	15,4	
1.2	Città, Comuni	1	2	3	33,3	66,7	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0	0,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100,0	0,0	
2.1	Partiti	2	3	5	40,0	60,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	8	2	10	80,0	20,0	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	6	0	6	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	3	1	4	75,0	25,0	
5.1	Trasporto pubblico	0	0	0			
5.2	Biciclette, mobilità lenta	0	4	4	0,0	100,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	0	8	8	0,0	100,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	0	6	6	0,0	100,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	1	1	0,0	100,0	
9.1	Privati	0	3	3	0,0	100,0	
	Totale	48	34	82	58,5	41,5	

Partecipanti alla consultazione per raggruppamenti tematici				Pareri			
				Numero			Quota (%)
				D'accordo	Non d'accordo	Totale	D'accordo
18 Viene esplicitata la facoltà del Consiglio federale di stabilire deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale							
1.1	Cantoni	26	0	26	100,0	0,0	
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0	0,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0	0,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	1	0	1	100,0	0,0	
2.1	Partiti	4	1	5	80,0	20,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	10	1	11	90,9	9,1	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	24	0	24	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	7	0	7	100,0	0,0	
5.1	Trasporto pubblico	1	1	2	50,0	50,0	
5.2	Biciclette, mobilità lenta	1	2	3	33,3	66,7	
6.1	Ambiente, clima, energia	8	1	9	88,9	11,1	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	1	1	2	50,0	50,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	0	4	4	0,0	100,0	
	Totale	91	11	102	89,2	10,8	
19 L'obbligo per il Consiglio federale di emanare prescrizioni riguardanti «l'assetto e le caratteristiche» dei passaggi pedonali viene abrogato							
1.1	Cantoni	24	0	24	100,0	0,0	
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0	0,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0	0,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0			
2.1	Partiti	4	0	4	100,0	0,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	6	5	11	54,5	45,5	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	7	0	7	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	5	1	6	83,3	16,7	
5.1	Trasporto pubblico	0	0	0			
5.2	Biciclette, mobilità lenta	3	2	5	60,0	40,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	8	1	9	88,9	11,1	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	3	1	4	75,0	25,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	0	5	5	0,0	100,0	
	Totale	68	15	83	81,9	18,1	
20 La competenza del Consiglio federale di prevedere deroghe al divieto di svolgere gare di velocità su circuito e di renderle autorizzabili viene estesa							
1.1	Cantoni	22	2	24	91,7	8,3	
1.2	Città, Comuni	1	1	2	50,0	50,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	4	0	4	100,0	0,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0			
2.1	Partiti	1	3	4	25,0	75,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	6	5	11	54,5	45,5	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	6	1	7	85,7	14,3	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	3	1	4	75,0	25,0	
5.1	Trasporto pubblico	0	0	0			
5.2	Biciclette, mobilità lenta	3	2	5	60,0	40,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	0	11	11	0,0	100,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	2	2	4	50,0	50,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	0	5	5	0,0	100,0	
	Totale	48	33	81	59,3	40,7	

Partecipanti alla consultazione per raggruppamenti tematici				Pareri			
				Numero		Quota (%)	
				D'accordo	Non d'accordo	Totale	D'accordo
21	Per le infrazioni con veicoli a motore di potenza o velocità minime è prevista sostanzialmente solo una «multa» (fino a 10 000 CHF) e non più una «sanzione pecuniaria o detentiva»						
1.1	Cantoni	22	1	23	95,7	4,3	
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0	0,0	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0	0,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0			
2.1	Partiti	3	1	4	75,0	25,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	8	3	11	72,7	27,3	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	8	0	8	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	3	1	4	75,0	25,0	
5.1	Trasporto pubblico	0	0	0			
5.2	Biciclette, mobilità lenta	33	1	34	97,1	2,9	
6.1	Ambiente, clima, energia	0	1	1	0,0	100,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	2	2	4	50,0	50,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	0	5	5	0,0	100,0	
	Totale	87	15	102	85,3	14,7	
22	Il Consiglio federale può autorizzare l'USTRA, mediante ordinanza, a disporre deroghe a singole disposizioni di ordinanza in casi specifici						
1.1	Cantoni	19	7	26	73,1	26,9	
1.2	Città, Comuni	2	1	3	66,7	33,3	
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	3	1	4	75,0	25,0	
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	2	0	2	100,0	0,0	
2.1	Partiti	4	0	4	100,0	0,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	5	6	11	45,5	54,5	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	26	0	26	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	5	0	5	100,0	0,0	
5.1	Trasporto pubblico	1	0	1	100,0	0,0	
5.2	Biciclette, mobilità lenta	31	2	33	93,9	6,1	
6.1	Ambiente, clima, energia	8	1	9	88,9	11,1	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	1	2	3	33,3	66,7	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	1	4	5	20,0	80,0	
	Totale	108	24	132	81,8	18,2	
23	Il Consiglio federale può stipulare con altri Stati (ad es. UK) accordi analoghi a quello concluso con il Principato del Liechtenstein						
1.1	Cantoni	26	0	26	100,0	0,0	
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0	0,0	
1.3	Organizzazioni 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	3	1	4	75,0	25,0	
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	7	1	8	87,5	12,5	
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	26	0	26	100,0	0,0	
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	5	0	5	100,0	0,0	
5.1	Trasporto pubblico	1	0	1	100,0	0,0	
5.2	Biciclette, mobilità lenta	3	0	3	100,0	0,0	
6.1	Ambiente, clima, energia	8	0	8	100,0	0,0	
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	1	0	1	100,0	0,0	
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0			
9.1	Privati	1	2	3	33,3	66,7	
	Totale	89	4	93	95,7	4,3	

Partecipanti alla consultazione per raggruppamenti tematici				Pareri				
				Numero			Quota (%)	
				D'accordo	Non d'accordo	Totale	D'accordo	Non d'accordo
24 Il Consiglio federale può approvare o proporre modifiche a determinati accordi internazionali nonché a trattati internazionali sul traffico transfrontaliero di veicoli a motore								
1.1	Cantoni	26	0	26	100,0	0,0		
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0	0,0		
1.3	Organizzazioni 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	3	1	4	75,0	25,0		
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	10	1	11	90,9	9,1		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	8	0	8	100,0	0,0		
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	6	0	6	100,0	0,0		
5.1	Trasporto pubblico	2	0	2	100,0	0,0		
5.2	Biciclette, mobilità lenta	4	0	4	100,0	0,0		
6.1	Ambiente, clima, energia	0	0	0				
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	1	0	1	100,0	0,0		
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0				
9.1	Privati	2	2	4	50,0	50,0		
	Totale	70	4	74	94,6	5,4		
25 La responsabilità del titolare per le multe disciplinari viene estesa alle persone giuridiche								
1.1	Cantoni	24	1	25	96,0	4,0		
1.2	Città, Comuni	3	0	3	100,0	0,0		
1.3	Organizzazioni di pronto intervento	5	0	5	100,0	0,0		
1.4	Altre organizzazioni intercantionali	0	0	0				
2.1	Partiti	4	1	5	80,0	20,0		
3.1	Automobili, motoveicoli, scuole guida	9	2	11	81,8	18,2		
3.2	Traffico pesante, trasporto, logistica	7	1	8	87,5	12,5		
4.1	Economia, artigianato, agricoltura	5	1	6	83,3	16,7		
5.1	Trasporto pubblico	1	0	1	100,0	0,0		
5.2	Biciclette, mobilità lenta	33	0	33	100,0	0,0		
6.1	Ambiente, clima, energia	8	0	8	100,0	0,0		
7.1	Sicurezza stradale, salute, sfera sociale	4	0	4	100,0	0,0		
8.1	Ricerca, formazione, centri di test	0	0	0				
9.1	Privati	3	2	5	60,0	40,0		
	Totale	106	8	114	93,0	7,0		

4 Pareri sulle singole domande

Il capitolo 4 si basa sostanzialmente sulla struttura del questionario «Revisione parziale leggi». Per ogni domanda è riportato l'elenco dei partecipanti che sostanzialmente hanno approvato o rifiutato la modifica proposta. I partecipanti non elencati non si sono espressi esplicitamente a tale riguardo. Per ogni domanda vengono inoltre riportate le osservazioni pervenute, riassunte sotto forma di «dichiarazioni centrali» (cfr. punto 1.3); anche qui vengono menzionati di volta in volta i soggetti a cui sono riconducibili i commenti. L'elenco di tutti i partecipanti con le relative sigle e denominazioni complete è disponibile nell'allegato.

4.1 Promozione di tecnologie ecologiche

Dimensioni e pesi massimi consentiti (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PES, PSS, UDC, UCS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, ARVAG, ASA, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, SVI, UTP, Mobilità pedonale, AlpenInitiative, ATA, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, PUSCH, FSE, WWF, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, La Posta, AutoPostale, TPF, Vitelli

101.10	È necessario che le modifiche alle prescrizioni tecniche per i veicoli (dimensioni, pesi) siano in linea con le norme dell'UE.	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE, JU, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, ASA, KP-OW
101.11	L'aumento delle dimensioni e dei pesi non deve incrementare le capacità di carico (è opportuno che i veicoli a propulsione alternativa rimangano equiparabili ai veicoli con motore tradizionale); si richiede alle autorità di mostrare grande flessibilità rispetto alle innovazioni tecniche.	H2, LRS, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Swisscofel, FSE, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
101.12	Si vuole evitare che l'aumento delle dimensioni e dei pesi determini un trasferimento dei trasporti dalla ferrovia alla strada (disposizioni relative alla possibilità di carico sulla strada viaggiante, ulteriori misure finalizzate al trasferimento dei trasporti dalla strada alla ferrovia).	TG, PES, PSS, UTP, AlpenInitiative, ATA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, PUSCH, FSE, WWF

101.13	Occorre evitare che l'aumento delle dimensioni e dei pesi determini conseguenze negative (nessun aggravio per le autorità nello svolgimento dei controlli, nessun congestionamento del traffico, dimensioni ragionevoli, nessuna promozione di tecnologie di transizione, garantire sicurezza stradale e bilancio energetico, limite di peso complessivo 44 tonnellate).	BE, ZG, SG, PPD, Mobilità pedonale, AlpenInitiative, upi, StadtLuzern
101.14	L'aumento delle dimensioni e dei pesi apporta vantaggi (riduzione delle emissioni di CO ₂ , progresso tecnologico).	PLR, PVL, UDC
101.15	La possibilità di derogare alle dimensioni e ai pesi massimi deve avere durata limitata.	Vitelli
101.16	La regola va applicata a tutti i veicoli utilitari, agricoli e da cantiere che verrebbero penalizzati dall'introduzione di tecnologie più efficienti dal punto di vista ambientale.	AutoSchweiz, FMS, CentrePatronal
101.17	L'orizzonte temporale per la competenza normativa (fino almeno all'inizio del decennio 2030-2040) è troppo lungo.	USS
Rifiuto		
BS, BL, ACS, ASMC, 2ruote, Velosuisse, RoadCross, EcoSwiss, MpA, Klimastreik, FRC, FSC, FREC, KBAV, SBB-Recht, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans, S.Attia		
101.20	Nell'ottica della sicurezza stradale non è opportuno aumentare le dimensioni e i pesi (più sono grandi e pesanti i veicoli, più è difficile guidarli in modo sicuro, mantenere la distinzione tra veicoli leggeri = fino a 3,5 t e veicoli pesanti = oltre 3,5 t).	ASMC, 2ruote, Velosuisse, RoadCross, EcoSwiss, MpA, FSC, FREC, KBAV, G.Fellay, S.Attia
101.21	I pesi massimi indicati all'art. 9 cpv. 1 LCStr vanno mantenuti e le prescrizioni tecniche devono essere in linea con le norme dell'UE.	BS, BL
101.22	Per gli autocarri a batteria non occorre prevedere un aumento delle dimensioni e dei pesi (più leggeri di quelli con motore a combustione); va data priorità al trasferimento dei trasporti dalla strada alla ferrovia.	Klimastreik
101.23	Nel definire le disposizioni applicabili ai veicoli elettrici va tenuto in considerazione il bilancio delle emissioni di CO ₂ lungo l'intera durata di vita.	A.Mine
101.24	È necessario che le modifiche alle prescrizioni tecniche per i veicoli (dimensioni, pesi) siano in linea con le norme dell'UE.	SBB-Recht
101.25	Si vuole evitare che l'aumento delle dimensioni e dei pesi determini un trasferimento dei trasporti dalla ferrovia alla strada (disposizioni relative alla possibilità di carico sulla strada viaggiante, ulteriori misure finalizzate al trasferimento dei trasporti dalla strada alla ferrovia).	SBB-Recht
Osservazioni e proposte		
101.30	Circa l'80 per cento dei ponti nel Cantone di Appenzello Esterno è stato realizzato in base a norme e ipotesi di carico risalenti a prima del 1970 e non soddisfa i requisiti posti attualmente per i trasporti pesanti > 44 tonnellate (in taluni casi sarà necessario introdurre ulteriori limitazioni di peso e lunghezza).	AR
101.31	Occorre tenere in considerazione anche l'impatto negativo sull'ambiente che avranno le modifiche infrastrutturali rese necessarie dall'aumento delle dimensioni dei veicoli.	VD
101.32	In relazione al divieto di guida sotto l'effetto di alcol, si chiede l'applicazione delle medesime regole tanto per i veicoli a propulsione alternativa quanto per quelli con motore tradizionale.	Mobilità pedonale

101.40	Proposta di adeguamento dell'art. 9 cpv. 2bis P-LCStr: «Può autorizzare un superamento del peso massimo consentito e della lunghezza massima per veicoli e combinazioni di veicoli che presentano particolari caratteristiche costruttive e accessori ecologici a beneficio di sistemi di propulsione alimentati da fonti rinnovabili e a emissioni zero. Il superamento massimo consentito è pari all'eccedenza di peso e lunghezza richiesta in tal senso. La capacità di carico non può essere incrementata.»	ÖkostromSchweiz
--------	--	-----------------

4.2 Guida autonoma

Definizione di veicoli a guida autonoma (domanda 2)

Approvate la definizione di veicoli a guida autonoma?
(art. 25a cpv. 1 P-LCStr)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UCS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, ASA, Privatim, ACS, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, Mobilità pedonale, ProVelo, Velosuisse, AlpenInitiative, ATA, upi, CargoForum, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, FRC, FSC, ASA, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, H2Energy, Kyburz, swisscombi, La Posta, AutoPostale, TPF, TPG, S.Attia		
102.10	Vanno definite ulteriori condizioni quadro (non pregiudicare la sicurezza di altri utenti della strada, autorizzazione solo se in linea con gli obiettivi della mobilità sostenibile, chiarire i vuoti di responsabilità, evitare trasferimento dei trasporti dalla ferrovia alla strada).	PSS, ProVelo, AlpenInitiative, ATA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF
102.11	Si chiede di precisare la definizione: il concetto di «guida autonoma» deve corrispondere ai livelli SAE 3 e 4, che prevedono, almeno in determinati ambiti di impiego (Operational Design Domains, ODDs), l'esonero dei conducenti dalla funzione dinamica della guida e dai conseguenti obblighi.	Mobilità pedonale, upi, ASA
102.12	Nella definizione si deve parlare di motore «elettrico a idrogeno» anziché di motore «elettrico a celle a combustibile» (nei motori «elettrici a batteria» l'accumulo di energia ha luogo tramite un meccanismo elettromotore, per mezzo delle batterie e del sistema di propulsione).	H2Energy
102.13	In caso di incidenti è più complicato addossare la responsabilità penale (malgrado il registratore di modalità di guida nel sistema di automazione).	SA-UR
102.14	Si appoggia l'attribuzione al Consiglio federale della facoltà di emanare disposizioni a livello di ordinanza (in questo modo sarà possibile rilasciare velocemente i nullaosta per le innovazioni tecnologiche e recepire in tempi rapidi gli standard internazionali).	PLR, VK-KKPKS/SVSP
102.15	La definizione di veicoli a guida autonoma deve rispettare il principio della neutralità tecnologica (applicando quale unico criterio l'utilizzo di una fonte di energia pulita e rigenerativa).	CDS
102.16	Nell'ambito dell'introduzione dei veicoli a guida autonoma va messa in primo piano la sicurezza stradale, pur senza ritardare inutilmente lo sviluppo tecnologico.	BE

Rifiuto		
VD, LRS, Vitelli, A.Mine, P.Peterhans		
102.20	La definizione è troppo riduttiva ed equivocabile (i sistemi di automazione vengono utilizzati già dai livelli SAE 1 e 2), il concetto di «guida autonoma» deve corrispondere ai livelli SAE 3 e 4, che prevedono, almeno in determinati ambiti di impiego (Operational Design Domains, ODDs), l'esonero dei conducenti dalla funzione dinamica della guida e dai conseguenti obblighi.	VD, A.Mine
102.21	Vanno innanzitutto definite nuove condizioni quadro (non pregiudicare la sicurezza degli altri utenti della strada, non accrescere la responsabilità gravante su altri utenti della strada).	LRS

Obblighi di controllo del veicolo (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UCS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, ASA, ACS, AutoSchweiz, FMS, TCS, VFAS, ASTAG, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, AlpenInitiative, ATA, upi, VfV, CargoForum, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, ASA, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, CDS, Kyburz, swisscombi, La Posta, AutoPostale, TPF, TPG, Vitelli, S.Attia		
103.10	La portata della disposizione non è valutabile in assenza di norme concrete (differente livello di attenzione richiesto ai conducenti) e le questioni aperte vanno chiarite preliminarmente (responsabilità, perseguimento penale, accesso ai dati del registratore di modalità di guida).	ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, SH, AR, AI, SG, GR, TI, VS, NE, JU, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, ASA, KP-OW, S.Attia
103.11	Indipendentemente dalla posizione assunta dalla Svizzera, l'automazione sta prendendo piede (con i rischi, ma anche le opportunità che ne derivano), pertanto è necessario definire condizioni quadro a livello giuridico (trasferimento della responsabilità dai conducenti ai veicoli, ai costruttori e agli organismi di controllo).	PSS, AlpenInitiative, ATA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF
103.12	Occorre creare certezza del diritto a beneficio di tutti i soggetti coinvolti e definire in modo chiaro le questioni relative alla responsabilità (perseguimento penale, accesso ai dati del registratore di modalità di guida, possibilità di regresso sul costruttore secondo la mozione 17.4039); le necessarie azioni di polizia devono essere avviate o eseguite sul luogo del controllo o dell'incidente, come in precedenza.	SO, PVL, UDC, ASA, La Posta, AutoPostale
103.13	Si chiede che l'entità dell'esonero venga stabilita in base al sistema di automazione di cui è dotato il veicolo.	SA-UR, La Posta, AutoPostale
103.14	Per la formazione di guida, l'attuazione di questa disposizione comporterà una grande sfida (nuove competenze richieste ai conducenti).	TG, upi
103.15	Si chiede che la guida autonoma venga consentita solo sulle autostrade e su strade in cui non circolano pedoni e biciclette.	Vitelli

103.16	Le disposizioni internazionali vanno recepite in massima misura.	TG
103.17	I veicoli del livello SAE 3 vanno autorizzati a circolare solo se viene garantito al guidatore un tempo di preavviso sufficiente per riprendere la funzione di guida e l'obbligo di controllo viene sostituito da un obbligo di pronta ripresa dei comandi (esonero totale solo per i veicoli a guida autonoma dal livello SAE 4).	upi
Rifiuto		
LU, BS, VD, IG-WAB, ASMC, LRS, SLV, 2ruote, Mobilità pedonale, ProVelo, Velosuisse, RoadCross, MpA, Klimaschutz, FRC, FSC, FREC, KBAV, FZL, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans		
103.20	Non è opportuno che nel diritto svizzero venga allentato l'obbligo di controllo per i conducenti di veicoli prima che si faccia chiarezza sulla direzione che prenderanno le disposizioni internazionali relative alla guida autonoma (non è sensato che la Svizzera adotti una soluzione unilaterale).	ASMC, SLV, Velosuisse, RoadCross, FREC, KBAV
103.21	Prima di concedere l'esonero dall'obbligo di controllo occorre definire disposizioni chiare e applicabili (portata non ancora valutabile, diverso livello di attenzione in base al grado e al sistema di automazione, responsabilità dei costruttori, non scalfire il principio del «controllo del veicolo»).	LU, BS, LRS, ProVelo, FRC
103.22	I conducenti devono avere la possibilità di assumere in qualsiasi momento il controllo del veicolo e quindi devono disporre delle competenze per farlo (l'esonero dall'obbligo di controllo al livello SAE 3 potrebbe determinare condizioni non sicure).	2ruote, Mobilità pedonale, FSC, FREC, A.Mine
103.23	L'esonero dall'obbligo di controllo è irrealistico per i prossimi anni (i sistemi sono troppo poco maturi).	IG-WAB, FZL
103.24	Occorre adottare preliminarmente misure che limitino l'aumento di attrattiva del TMP determinato dalla guida autonoma.	Klimaschutz
103.25	I veicoli dei livelli SAE 4 e 5 non vanno disciplinati a livello di ordinanza.	VD
103.26	L'esonero dall'obbligo di controllo non deve essere contemplato (i sistemi sono immaturi e non ne è stata ancora verificata l'effettiva validità, la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti non è garantita, la questione relativa alla responsabilità per danno da prodotti non è chiara).	MpA
103.27	Il monitoraggio dei veicoli va garantito per l'intera durata di vita (incl. aggiornamenti, obbligo di richiamo per il costruttore).	Mobilità pedonale
Osservazioni e proposte		
103.30	Al fine di stabilire i presupposti per poter sollevare il guidatore dai suoi obblighi attuali occorre tenere in debita considerazione le conoscenze relative alle potenzialità e ai limiti umani (Human Factor, ergonomia).	upi
103.40	Proposta di adeguamento dell'art. 25a cpv. 2 P-LCStr: «Il Consiglio federale stabilisce le condizioni alle quali e la misura in cui il conducente di un veicolo a guida autonoma a partire dal livello SAE 4 è dispensato dagli obblighi di cui all'articolo 31 capoverso 1 qualora questi vengano trasferiti al costruttore del veicolo, al costruttore del software operativo o ad altri responsabili del sistema.»	Mobilità pedonale
103.41	Proposta di integrazione dell'art. 25a cpv. 3 ^{bis} LCStr: introdurre la possibilità di regresso per le assicurazioni affinché il costruttore risponda di eventuali problemi tecnici del veicolo.	PVL

Requisiti di immatricolazione (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UCS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, ASA, ACS, AutoSchweiz, FMS, TCS, VFAS, ASTAG, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, AlpenInitiative, ATA, upi, CargoForum, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, FRC, ASA, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, CDS, Kyburz, swisscombi, La Posta, AutoPostale, TPF, TPG, Vitelli		
104.10	L'automazione può favorire anche l'ulteriore sviluppo del trasporto pubblico (prosecuzione dell'esercizio di linee poco redditizie).	PSS, AlpenInitiative, ATA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF
104.11	Per il rilascio di autorizzazioni occorre definire in modo chiaro il tipo di sistema di automazione, il tratto interessato e le misure di sicurezza da introdurre (la norma legislativa è troppo astratta).	BE, SZ, NW, FR, SH, SG, TG, SA-UR
104.12	Il concetto di «determinati tratti» va definito senza lasciare margini di interpretazione, in modo tale che i progetti pilota possano essere condotti nel modo più semplice ed esteso possibile (ad es. definizione generale di «determinati tratti/zone»).	ASA, La Posta, AutoPostale, TPG
104.13	Si chiede che per il momento l'autorizzazione venga concessa limitatamente a tratti specifici, ancora da definire (autostrade, strade precluse ai pedoni e alle biciclette).	PVL, Vitelli
104.14	Nel definire i requisiti di ammissione alla circolazione occorre considerare il potenziale di pericolo e l'affidabilità dei vari sistemi di automazione.	ACVS, VK-KKPKS/SVSP
104.15	La connessione fra veicoli e tra veicoli e infrastruttura deve rientrare tra gli obiettivi da raggiungere.	La Posta, AutoPostale
104.16	Per i veicoli a guida autonoma, si chiede di definire oltre ai tratti anche il perimetro d'esercizio (definire criteri per l'«Operational Design Domain ODD», come regime di traffico, corsie di marcia, all'interno/all'esterno delle località, regime di velocità).	UTP, upi
Rifiuto		
VD, Privatim, IG-WAB, ASMC, LRS, Mobilità pedonale, ProVelo, Velosuisse, RoadCross, MpA, Klimaschutz, FSC, FREC, KBAV, FZL, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans		
104.20	I requisiti di ammissione alla circolazione vanno definiti a livello di legge e non dal Consiglio federale.	Privatim, ASMC, ProVelo, Velosuisse, RoadCross, FREC, KBAV
104.21	Al momento attuale i sistemi di automazione non sono ancora in grado di funzionare in situazioni di traffico complesse né di soddisfare i requisiti per circolare all'interno delle località.	IG-WAB, Mobilità pedonale, FSC, FZL
104.22	Il concetto di «determinati tratti» è troppo generico e va descritto in modo più dettagliato (limitare alla rete delle autostrade nazionali, tratti preclusi ai pedoni o alle persone prive di veicoli a motore).	Mobilità pedonale, MpA

104.23	Deve essere possibile ammettere alla circolazione solo veicoli del livello di automazione 4 nonché progetti pilota definiti e approvati.	VD
104.24	Occorre adottare preliminarmente misure che limitino l'aumento di attrattiva del TMP determinato dalla guida autonoma.	Klimaschutz
104.25	Vanno acquisite preliminarmente le necessarie esperienze (comportamento nel traffico, pregiudizio agli altri utenti della strada, esercizio sperimentale in cui sia presente un conducente).	LRS
Osservazioni e proposte		
104.40	Proposta di adeguamento dell'art. 25a cpv. 3 P-LCStr: «I veicoli a guida autonoma che non necessitano di un conducente possono essere autorizzati a circolare solo su determinati tratti della rete delle autostrade nazionali. Il Consiglio federale stabilisce le condizioni di autorizzazione.»	Mobilità pedonale

Sicurezza stradale e dati esterni (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, SAB, UCS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, ASA, Privatim, ACS, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, TCS, VFAS, ASTAG, H2, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, AlpenInitiative, ATA, upi, VfV, CargoForum, IG-Detailhandel, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, FRC, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M-Basel, Micarna, M-Neuendorf, Pfister, railCare, swisscombi, La Posta, AutoPostale, TPF, TPG, Vitelli		
105.10	Ai fini della certezza del diritto occorre definire quando siano garantite l'integrità e l'affidabilità dei dati esterni (per l'integrità dei dati servono prescrizioni valide sotto forma di norme ecc.).	Economiesuisse, USAM, VFAS, UTP, La Posta, AutoPostale, TPF
Rifiuto		
VD, UDC, ASMC, LRS, Mobilità pedonale, ProVelo, Velosuisse, RoadCross, MpA, Klimaschutz, FSC, ASA, FREC, KBAV, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans		
105.20	Si chiede che i conducenti di veicoli a guida autonoma sostengano un apposito esame e che siano garantite la sicurezza degli utenti della strada più deboli nonché la sicurezza dei dati (rilevamento e utilizzo di dati personali).	ASMC, Velosuisse, RoadCross, ASA, FREC, KBAV, A.Mine
105.21	L'introduzione dei veicoli a guida autonoma (per cui è necessaria una comunicazione uomo-macchina) non deve limitare il diritto alla libertà di movimento dei pedoni; occorre inoltre evitare il trasferimento della responsabilità dai conducenti a questi ultimi.	Mobilità pedonale, FSC
105.22	Il passaggio «affinché la sicurezza stradale non sia compromessa» è troppo generico e va elaborato in modo più dettagliato (questa condizione è obbligatoria per l'introduzione permanente di veicoli a guida autonoma senza conducente responsabile).	LRS, MpA

105.23	L'accesso ai dati relativi al veicolo deve avere luogo solo con il consenso del detentore o su ordine del giudice.	UDC
105.24	Ai fini della certezza del diritto occorre definire quando siano garantite l'integrità e l'affidabilità dei dati esterni (per l'integrità dei dati servono prescrizioni valide sotto forma di norme ecc., event. certificazione ai sensi dell'art. 11 della legge federale sulla protezione dei dati).	VD
Osservazioni e proposte		
105.30	Gli utenti della strada vulnerabili (bambini, persone con disabilità motoria e sensoriale, anziani) vanno protetti dai potenziali pericoli derivanti dai veicoli a guida autonoma nel traffico misto e le loro esigenze devono essere tenute pienamente in considerazione.	Mobilità pedonale, upi
105.40	Proposta di adeguamento dell'art. 25a cpv. 4 P-LCStr: «...e i sistemi di automazione possano trattare i dati ad essi necessari solo se ne sono garantite affidabilità e integrità.»	TPF
105.41	Proposta di adeguamento dell'art. 25a cpv. 4 P-LCStr: il termine «esattezza» è utilizzato nel diritto in materia di protezione dei dati (cfr. art. 5 LPD) e va preferito al termine «affidabilità».	BE, Privatim

Registratore di modalità di guida (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
BE, UR, GL, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, SAB, UCS, Economiesuisse, USS, USAM, ASA, ACS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, Velosuisse, AlpenInitiative, ATA, upi, RoadCross, VfV, CargoForum, EspaceMobilité, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, ASA, StadtLuzern, FREC, KBAV, FER, FZL, CDS, Kyburz, M, M-Luzern, M-NE-FR, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, swisscombi, La Posta, AutoPostale, TPF, TPG, Vitelli		
106.10	Per ottenere risposte affidabili in caso di evento vanno registrati ulteriori dati (garantire l'accesso ai dati già rilevati, conclusioni sul funzionamento del sistema di automazione, controlli sul sistema da parte del conducente o dello stesso sistema automatico).	SH, SG, NE, PSS, UTP, AlpenInitiative, ATA, upi, VfV, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, La Posta, AutoPostale
106.11	Si chiede che le condizioni quadro per l'accesso alle informazioni da parte di autorità esecutive, autorità di perseguimento penale e terzi nonché la qualità e i termini di conservazione dei dati vengano definiti a livello di legge (eventuali limitazioni all'utilizzo dei dati porrebbero le fattispecie di reato che coinvolgono veicoli a guida autonoma in una situazione di privilegio rispetto agli altri crimini) e che i dati vengano salvati presso un'istanza indipendente (per evitare una manipolazione dei dati a posteriori).	BE, UR, FR, BL, SH, AR, SG, AG, upi, AutoPostale
106.12	Il requisito del registratore di modalità di guida non deve rappresentare un ostacolo per la fase di test in un ambiente controllato.	Economiesuisse, USAM, VFAS

Rifiuto		
ZH, LU, SZ, OW, NW, ZG, BS, GR, TG, UDC, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, AutoSchweiz, FMS, ASETA, Mobilità pedonale, ProVelo, FRC, FSC, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, A.Mine, P.Peterhans		
106.20	Le condizioni quadro per la trasmissione di dati ad autorità esecutive, autorità di perseguimento penale e terzi non sono state definite e/o sono poco chiare (nessun obbligo di legge per il costruttore di mettere a disposizione delle autorità di perseguimento penale i dati registrati) e devono essere conformi ai principi del diritto in materia di protezione dei dati (principio della legalità, scopo della rilevazione e della trasmissione dei dati).	ZH, LU, OW, BS, GR, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, KP-OW
106.21	L'accesso ai dati relativi al veicolo deve avere luogo solo con il consenso del detentore o su ordine del giudice.	UDC, AutoSchweiz, FMS, ASETA, CentrePatronal
106.22	La registrazione della modalità di guida non è disciplinata con sufficiente chiarezza; inoltre, il passaggio da una modalità di guida all'altra non deve essere consentito in qualsiasi momento, bensì limitato (altrimenti le case automobilistiche scaricano la responsabilità sui conducenti).	Mobilità pedonale, FSC
106.23	La disposizione di cui all'art. 25b cpv. 1 è troppo restrittiva (per chiarire se all'origine dell'evento vi sia un errore umano o un guasto tecnico è necessario rilevare ulteriori dati).	SZ, NW, TG, SA-UR
106.24	La registrazione deve limitarsi ai dati che sono assolutamente necessari per ricostruire l'accaduto.	FRC
Osservazioni e proposte		
106.40	Proposta di precisazione dell'art. 25b cpv. 2 P-LCStr: «... ed estraibili dallo stesso. Il Consiglio federale disciplina i dettagli.»	ZG
106.41	Proposta di integrazione dell'art. 25b cpv. 3 P-LCStr: «Il Consiglio federale disciplina in considerazione di quanto sancito dall'art. 25c: a. i diritti di accesso e di trattamento del detentore del veicolo ai sensi del cpv. 2; b. attuale lettera a, c. attuale lettera b, d. attuale lettera c».	ZG
106.42	Proposta di integrazione dell'art. 25b P-LCStr: a) Va esplicitato che i dati rilevati e salvati devono essere inalterabili, b) Vanno esplicitati i termini minimi di conservazione dei dati rilevati e salvati (il formato dei dati deve essere uniforme).	AG
106.43	Proposta di integrazione dell'art. 25b cpv. 3 lett. a P-LCStr: prevede che il Consiglio federale disciplini la registrazione di altri dati oltre a quelli previsti all'art. 25b cpv. 1 P-LCStr. Si potrebbe precisare che il Consiglio federale non può disciplinare la registrazione di dati degni di particolare protezione o risultanti da una profilazione.	VD

Protezione dei dati (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
ZH, UR, NW, GL, FR, SO, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, Economiesuisse, USS, USAM, ASA, ACS, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, Mobilità pedonale, Velosuisse, AlpenInitiative, ATA, upi, RoadCross, CargoForum, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, FSC, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, La Posta, AutoPostale, TPF, TPG, Vitelli		
107.10	Tutti i dati vanno salvati in modo standardizzato, tracciabile e in un formato uniforme, vanno protetti in modo efficace dal rischio di cancellazione, manipolazione e accesso non autorizzato e deve esserne consentito l'utilizzo esclusivamente per lo scopo previsto.	SO, NE, LITRA, La Posta, AutoPostale
107.11	La disposizione è formulata in modo troppo generico e poco chiaro e va concretizzata (eventualmente solo in un momento successivo).	FR, AR, upi
107.12	Si chiede di definire in modo chiaro le conseguenze penali (sanzioni) e le norme penali (riflessioni approfondite su norme penali, responsabilità, onere della prova).	PVL, upi
107.13	Poiché nei sistemi con veicoli interconnessi ha luogo uno scambio costante di dati tra i suddetti veicoli e i centri di calcolo, è necessaria un'analisi d'impatto inerente alla protezione dei dati.	La Posta, AutoPostale
107.14	Si chiede di fornire precisazioni in merito alla gestione dei dati rilevati da parte delle case automobilistiche (tra le altre cose in riferimento ai veicoli di intervento della polizia).	SG
107.15	L'approccio alle problematiche relative alla connessione del sistema dei trasporti automatizzato è ritenuto ragionevole e mirato (trattare il tema della sicurezza IT in un contesto più ampio, gli aspetti civili e penali correlati ai sinistri sono certamente rilevanti, ma per il momento non rivestono ancora un ruolo così prominente).	VFAS
107.16	È opportuno che in determinate circostanze e/o per determinati lassi di tempo sussista la possibilità di guidare a distanza veicoli senza conducente a bordo (ad es. per gestire una situazione complessa).	UTP, TPF
Rifiuto		
BE, LU, SZ, OW, ZG, BS, BL, GR, VD, UCS, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, ProVelo, FRC, KP-OW, A.Mine, P.Peterhans		
107.20	La domanda non è chiara e la disposizione va formulata in modo più preciso (a livello di legge: luogo di salvataggio dei dati, principio dell'economia dei dati, responsabilità dei dati, accesso ai dati da parte di autorità/terzi senza il consenso del detentore del veicolo, durata di conservazione, allestimento di profili da parte dei sistemi di automazione).	BE, LU, SZ, OW, BS, BL, GR, VD, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, FRC, KP-OW
107.21	I Cantoni e le città interessati vanno consultati prima che l'USTRA rilasci le autorizzazioni.	UCS

Osservazioni e proposte

- | | | |
|--------|--|----|
| 107.40 | Proposta di precisazione dell'art. 25c P-LCStr: «La protezione dei dati e la sicurezza dei dati devono essere garantite nell'ambito dei sistemi di automazione, dei registratori di modalità di guida e degli esperimenti con veicoli a guida autonoma.» | ZG |
|--------|--|----|

Esperimenti di durata limitata (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UCS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, ASA, ACS, AutoSchweiz, FMS, TCS, VFAS, ASTAG, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, ProVelo, AlpenInitiative, ATA, upi, CargoForum, IG-Detailhandel, Swisscofel, GastroSuisse, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, ASA, StadtLuzern, KP-OW, CentrePatronal, FER, CDS, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, swisscombi, La Posta, AutoPostale, TPF, TPG, Vitelli

- | | | |
|--------|---|--|
| 108.10 | Gli esperimenti sono importanti e vanno autorizzati secondo criteri condivisi e valutati uniformemente nell'ottica della futura normazione legislativa (nel caso di esperimenti a livello regionale l'autorità deve rimanere in capo al legislatore e non essere delegata ai singoli Cantoni). | ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, FR, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TI, VD, VS, NE, JU, UCS, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, ASA, ASA, KP-OW |
| 108.11 | È auspicabile che si possano autorizzare deroghe alle disposizioni vigenti nel caso di esperimenti importanti per lo sviluppo di know-how nell'ambito dell'automazione. | PSS, ProVelo, AlpenInitiative, ATA, upi, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF |
| 108.12 | Si chiede un allentamento delle condizioni in riferimento alle nuove conoscenze (la durata prevista dell'autorizzazione è troppo breve per poter svolgere test significativi, la ripetuta presentazione di domande è molto onerosa, nel caso di domande di proroga si ritiene insensato e troppo severo richiedere la prova dell'«acquisizione di nuove conoscenze»). | GE, UTP, TPG |
| 108.13 | L'accesso ai dati ai sensi dell'art. 25b P-LCStr da parte della polizia deve essere garantito mediante deroghe alle disposizioni anche nel caso di esercizi sperimentali (precisare a quali «disposizioni vigenti» si può derogare nel caso di esperimenti). | BE |
| 108.14 | I Cantoni e le città interessati vanno consultati prima che gli esperimenti vengano autorizzati. | UCS |
| 108.15 | Si chiede che vengano definiti concretamente tratti di prova «ideali» e che non si conceda un'autorizzazione generica. | PVL |
| 108.16 | Particolare attenzione va dedicata a temi quali le conseguenze per l'ambiente e lo sviluppo territoriale, lo sviluppo delle nuove infrastrutture di trasporto, la sicurezza generale, il confronto con approcci simili a livello europeo e il rispetto dei principi della protezione dei dati. | SG, VD |

108.17	Occorre precisare a quali «disposizioni vigenti» si può derogare nel caso di esperimenti.	BE
Rifiuto		
ZG, BS, TG, Privatim, IG-WAB, ASMC, LRS, Mobilità pedonale, Velosuisse, RoadCross, MpA, FSC, SA-UR, FREC, KBAV, FZL, A.Mine, P.Peterhans		
108.20	Le deroghe alle disposizioni vigenti per scopi di test devono essere consentite solo qualora vengano definite condizioni quadro restrittive chiare da applicarsi nel caso specifico e tali deroghe siano limitate nel tempo e a determinati luoghi.	ASMC, Velosuisse, RoadCross, FSC, FREC, KBAV
108.21	La disposizione è troppo vaga e va concretizzata (consentire eccezioni solo in riferimento a prescrizioni in materia di equipaggiamento o norme della circolazione vigenti, garantire i diritti fondamentali e i diritti della personalità degli interessati, chiarire la responsabilità civile e penale in caso di incidenti, ad es. durante tragitti autorizzati dall'USTRA che aggirano le disposizioni della LCStr).	ZG, TG, Privatim, IG-WAB, SA-UR, FZL
108.22	Gli esperimenti sono importanti e vanno autorizzati secondo criteri condivisi e valutati uniformemente nell'ottica della futura normazione legislativa (nel caso di esperimenti a livello regionale l'autorità deve rimanere in capo al legislatore e non essere delegata ai singoli Cantoni).	ZG, BS
108.23	Vanno tenuti in considerazione in ugual modo anche i pedoni, i ciclisti e il trasporto pubblico.	MpA
108.24	Durante gli esperimenti deve essere presente a bordo anche un conducente che possa intervenire in caso di emergenza.	LRS
108.25	Prima di effettuare gli esperimenti su strada va sfruttato appieno il potenziale offerto dai training e dalle simulazioni virtuali.	A.Mine
Osservazioni e proposte		
108.40	Proposta art. 25d cpv. 4 P-LCStr (nuovo capoverso): «Gli esperimenti e le autorizzazioni dell'USTRA devono essere accompagnati da attività di ricerca indipendente che vadano a indagare le ripercussioni dell'esperimento sull'intero sistema dei trasporti e in particolare sugli utenti della strada non motorizzati. Nell'ambito di tale incarico di ricerca va coinvolto il settore Traffico lento. I richiedenti hanno l'obbligo di pagamento.»	Mobilità pedonale
108.41	Proposta di precisazione dell'art. 25d cpv. 2 P-LCStr: «... può prevedere deroghe alle prescrizioni in materia di equipaggiamento e alle norme della circolazione vigenti. ...»	ZG
108.42	Proposta di stralcio dell'art. 25d cpv. 3 P-LCStr.	ZG
108.43	Proposta di precisazione dell'art. 25d cpv. 1 P-LCStr: «L'USTRA individua appositi tratti da destinare a tale scopo, utilizzando prioritariamente quale criterio di scelta quello della sicurezza.»	PVL
108.44	Proposta di integrazione dell'art. 25d cpv. 1 e 3 P-LCStr: Cpv. 1: «L'USTRA può autorizzare esperimenti di durata limitata con veicoli a guida autonoma. Laddove questi esperimenti non si limitino a strade nazionali di prima e/o di seconda classe, vanno preliminarmente consultati i Cantoni, le città e i Comuni interessati. ((...))» Cpv. 3: «L'autorizzazione di esperimenti che non superano i confini regionali può in singoli casi essere delegata ai Cantoni. Questi ultimi consultano preliminarmente le città e i Comuni interessati.» Cpv. 4: «L'USTRA provvede affinché gli esperimenti di durata limitata con	UCS

veicoli a guida autonoma vengano documentati, analizzati e resi accessibili all'opinione pubblica in modo comprensibile e trasparente.»

Contributi di promozione (domanda 9)

Accettate la proposta di autorizzare l'USTRA a concedere contributi per la promozione di soluzioni innovative?

(art. 105^{bis} P-LCStr)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione

LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, PPD, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UCS, USS, VK-KPKS/SVSP, ACS, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, ASTAG, H2, ASETA, SVI, DriveSwitzerland, LITRA, UTP, 2ruote, Mobilità pedonale, Velosuisse, AlpenInitiative, ATA, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Swisscofel, EcoSwiss, GastroSuisse, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, ASA, StadtLuzern, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, La Posta, AutoPostale, TPF, TPG, Vitelli, G.Fellay

- | | | |
|--------|--|---|
| 109.10 | Le soluzioni innovative (impianti pilota e di dimostrazione) nonché i progetti o le sperimentazioni sul terreno di nuove tecnologie vanno sostenuti con contributi federali. | PVL, H2, LITRA, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, La Posta, AutoPostale |
| 109.11 | Si auspica che gli esperimenti con veicoli a guida autonoma vengano vincolati a un obbligo di documentazione. | VD, upi |
| 109.12 | Si chiede che nell'ambito della ricerca e della promozione si tengano in considerazione anche le conseguenze sul traffico non motorizzato (pedoni, trasporto pubblico) e altri aspetti (società, salute, sostenibilità). | UTP, Mobilità pedonale |
| 109.13 | Ci si attende che i contributi vengano finanziati con i supplementi riscossi sui carburanti. | Vitelli |

Rifiuto

USAM, VFAS, LRS, ProVelo, FSC, A.Mine, P.Peterhans

- | | | |
|--------|---|---------------------------------------|
| 109.20 | La promozione di soluzioni innovative non va finanziata dall'USTRA o con i soldi dei contribuenti (il finanziamento delle innovazioni è già in atto, meglio investire nella sicurezza stradale, si tratta prevalentemente di case automobilistiche estere). | USAM, VFAS, LRS, ProVelo, FSC, A.Mine |
|--------|---|---------------------------------------|

Osservazioni e proposte

- | | | |
|--------|--|-------------------|
| 109.40 | Proposta art. 105 ^{bis} cpv. 1 P-LCStr (ulteriore lettera): «c. attività di ricerca che vadano a indagare le ripercussioni delle nuove tecnologie su altri utenti della strada, in particolare quelli non motorizzati, e in riferimento ad altri settori rilevanti per la società.» | Mobilità pedonale |
|--------|--|-------------------|

4.3 Attuazione di interventi parlamentari

4.3.1 Annullamento della licenza di condurre in prova (mozione 15.3574)

Annullamento della licenza di condurre (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione

ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, PVL, UDC, SAB, UCS, USAM, ACVS, KSSD, ASA, ACS, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, 2ruote, Velosuisse, RoadCross, CargoForum, Swisscofel, ASA, StadtLuzern, KP-OW, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, swisscombi, D.Schuppli, U.Arbenz

110.10 La proposta di adeguamento permette di rispettare meglio il principio di proporzionalità rispetto al sistema attuale. LU, GL, SH, NE, PLR, PVL, UCS, AutoSchweiz, FMS, ASMC, TCS, Velosuisse, RoadCross, ASA, StadtLuzern, FREC, KBAV, CentrePatronal, U.Arbenz

110.11 Le prescrizioni finora vigenti sono troppo severe e vanno adeguate (periodo di attesa, perizia di psicologia del traffico che accerti l'idoneità alla guida, ripetizione di tutti gli esami, costi ecc.); per la prassi si chiede che vengano definite a livello di legge disposizioni transitorie chiare. BE, BL, ACVS, D.Schuppli

Rifiuto

UR, PSS, USS, Mobilità pedonale, AlpenInitiative, ATA, upi, VfV, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, Vitelli, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans, S.Attia

110.20 In considerazione della scarsa esperienza di guida dei neoconducenti e del numero di incidenti sproporzionatamente elevato che li vede coinvolti, si ritiene giustificato un periodo di prova con regole severe (provvedimenti per la protezione personale/dei giovani, prevenzione degli incidenti, obbligo di formazione). PSS, AlpenInitiative, ATA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, S.Attia

110.21 Con l'adeguamento si perde l'effetto dissuasivo che la norma esercitava sui neoconducenti e quindi l'effetto di prevenzione generale correlato. UR, Mobilità pedonale, upi, MpA, G.Fellay

110.22 L'ordine di successione in cui sono commesse le infrazioni non deve avere rilevanza per la scadenza della licenza di condurre in prova. upi

4.3.2 Riduzione e aumento del peso totale dei veicoli utilitari (mozione 13.3572)

Riduzione e aumento del peso totale dei veicoli utilitari (domanda 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 cantionali?

(art. 9 cpv. 2^{bis} e 3^{bis} P-LCStr)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione

UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, PVL, UDC, UCS, Economiesuisse, USAM, ACVS, KSSD, ASA, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, ASETA, Velosuisse, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Swisscofel, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, TPF, Vitelli

111.10	La soluzione proposta è complicata e onerosa dal punto di vista amministrativo, pertanto deve costituire solo un passaggio intermedio (integrare nel sistema di rilevamento TTPCP il peso totale effettivo nel lungo termine, sgravio degli organi cantionali, maggiore efficienza complessiva nel trasporto merci).	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Swisscofel, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
111.11	L'adeguamento comporterà un onere supplementare per i Cantoni (uffici tecnici e immatricolazione) nonché ripercussioni sulle tasse sul traffico (la riduzione del peso determinerà un calo delle tasse sul traffico).	UR, SZ, GL, SH, AR, AI, TI, VS, JU, ASA
111.12	Si chiede che vengano stabilite il prima possibile a livello di ordinanza modalità per ridurre e aumentare senza complicazioni il peso massimo (ad es. nell'attuale revisione dell'OETV).	ASTAG, CDS, swisscombi
111.13	L'adeguamento permette alle imprese di trasporto di reagire con maggiore flessibilità alle condizioni del mercato.	PLR
111.14	Occorre evitare che determinati veicoli utilitari vengano tassati ingiustamente.	AutoSchweiz, FMS, CentrePatronal

Rifiuto

ZH, BE, LU, OW, NW, PSS, USS, AlpenInitiative, ATA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, G.Fellay, P.Peterhans

111.20	Occorre evitare che l'attuazione della modifica lasci spazio a eventuali abusi come l'elusione della TTPCP (un veicolo trasporta per un breve periodo carichi più leggeri, modifica il peso ma poi talvolta viaggia comunque a pieno carico).	AlpenInitiative, ATA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF
111.21	La soluzione proposta non rende giustizia alla mozione 13.3572 e non è praticabile senza un sistema digitale uniforme (non è opportuno che i dati di immatricolazione possano essere modificati in qualsiasi momento, si prevede un onere amministrativo elevato, ripercussioni indesiderate a livello di tasse cantionali sul traffico risp. legislazione cantonale, le misure sono pressoché inattuabili).	ZH, BE, LU, OW, NW, PSS

111.22	I controlli sul traffico pesante vanno intensificati e la Confederazione deve investire opportuni mezzi a tale scopo.	AlpenInitiative, ATA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF
--------	---	---

4.3.3 Adeguamento di «Via sicura» (mozione 17.3632)

4.3.3.1 Provvedimenti in materia di guida spericolata

Margine discrezionale (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, AR, AI, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU, PLR, UDC, SAB, UCS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, ACS, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, ProVelo, Velosuisse, upi, RoadCross, VfV, CargoForum, Swisscofel, ASA, UniGE, StadtLuzern, KP-OW, FREC, KBAV, UAM, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, swisscombi, G.Fellay, U.Arbenz		
112.10	Sostanzialmente, le disposizioni finora vigenti hanno prodotto l'effetto desiderato, ma talvolta i responsabili sono stati puniti con eccessiva durezza (estendere le eccezioni ammesse, ad es. per le organizzazioni di pronto intervento).	OW, BS, AR, AI, GR, VS, NE, JU, PLR, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, KP-OW, UAM
112.11	Questa proposta consente di differenziare meglio, caso per caso (ad es. in base a giorno della settimana, momento del giorno e stato del traffico), ed evita situazioni di incertezza del diritto.	LU, UDC, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, ASMC, TCS, Velosuisse, ASA, UniGE, KBAV, CentrePatronal, G.Fellay, U.Arbenz
112.12	Le violazioni gravi delle norme della circolazione commesse intenzionalmente devono continuare a essere sanzionate con la medesima severità (ad es. definire nella legge la pena minima).	BE, SZ, NW, GL, UCS, RoadCross, StadtLuzern
112.13	I capoversi 3 e 4 dell'articolo 90 della LCStr vanno adattati anziché abrogati (soluzione per gli attuali problemi di interpretazione e applicazione).	upi
112.14	Oggi le pene minime per i reati di guida spericolata sono sproporzionatamente elevate rispetto a quelle previste per reati di altro tipo.	FR
Rifiuto		
ZH, UR, BL, SH, SG, TG, GE, PVL, PES, PSS, USS, SVI, Mobilità pedonale, SwissCycling, AlpenInitiative, ATA, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FSC, StadtBern, SA-UR, Vitelli, A.Mine, P.Peterhans, S.Attia		
112.20	La norma attuale si è dimostrata efficace e ha prodotto l'effetto auspicato; i pochi reati di guida spericolata con eccessi di velocità gravi devono continuare a essere puniti severamente (non si tratta di reati minori, protezione contro i conducenti spericolati, effetto preventivo, messaggio sbagliato).	ZH, BL, SH, TG, PVL, PES, PSS, USS, Mobilità pedonale, SwissCycling, AlpenInitiative, StadtBern, SA-UR, Vitelli, S.Attia

112.21	I giudici dispongono già oggi di un certo margine discrezionale potendo emanare sentenze con o senza sospensione condizionale.	ZH, PSS, USS, ATA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, WWF
112.22	Se si concede un maggiore margine discrezionale, si va contro la volontà popolare (ritiro dell'iniziativa «Protezione contro i conducenti spericolati»).	PSS, AlpenInitiative, ATA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF
112.23	La responsabilità della sicurezza viene trasferita dai trasgressori alle potenziali vittime spesso vulnerabili (bambini, persone con disabilità, anziani), addossando loro obblighi supplementari (ad es. obbligo del casco).	ATA, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FSC
112.24	La riduzione della pena minima (sei mesi) è sufficiente come misura.	SG, GE, SA-UR
112.25	Senza pena minima la differenza rispetto all'art. 90 cpv. 2 LCStr sarebbe di lieve entità (pena detentiva sino a quattro anziché tre anni) e per i reati di guida spericolata si tornerebbe a comminare sanzioni che prevedono una pena detentiva di durata inferiore a sei mesi.	SG, TG
112.26	Nella pratica è difficile dimostrare che sussisteva un forte rischio di causare un incidente con feriti gravi o morti. Di conseguenza si finirebbe per dover giudicare numerosi casi (solo) ai sensi dell'art. 90 cpv. 2 LCStr.	ZH
112.27	Prima di concedere un maggiore margine discrezionale si deve innanzitutto affermare una prassi giuridica.	FSC
Osservazioni e proposte		
112.31	La modifica del margine discrezionale non deve pregiudicare i processi ben rodati della polizia.	SO
112.40	Proposta di adeguamento dell'art. 100 cifra 4 LCStr: «Se durante un viaggio ufficiale urgente o necessario dal punto di vista tattico il conducente di un veicolo del servizio antincendio, del servizio sanitario, della polizia o delle dogane viola le norme o le misure speciali concernenti la circolazione, egli non è punibile se ha usato la necessaria prudenza e gli speciali segnalatori prescritti; eccezionalmente, l'uso dei segnalatori non è necessario se ciò compromette l'adempimento del compito legale. Se il conducente con la sua violazione ha causato un pericolo di gravità sproporzionata rispetto allo scopo dell'intervento, la natura ufficiale del viaggio va presa in conto ai fini dell'attenuazione della pena.»	LU, AR, SG, GR, VK-KKPKS/SVSP
112.41	Proposta di adeguamento dell'art. 90 cpv. 4 P-LCStr: la soglia di velocità che bisogna oltrepassare perché il mancato rispetto del limite prescritto sia considerato come un'«inosservanza particolarmente grave» è inaccettabile, in quanto troppo elevata. Per commettere un'inosservanza «grave» si dovrebbe viaggiare a 70 km/h dove la velocità massima consentita è di 30 km/h e a 100 km/h dove la velocità massima consentita è di 50 km/h.	MpA
112.42	Proposta di adeguamento dell'art. 90 cpv. 3 e 4 P-LCStr: disciplinare il margine discrezionale prevedendo deroghe per «casi di rigore» (in analogia all'art. 66a cpv. 2 CP).	ZH

Pena minima (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VD, VS, NE, JU, PLR, UDC, SAB, UCS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, ACS, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, ProVelo, Velosuisse, upi, VfV, CargoForum, Swisscofel, ASA, UniGE, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, UAM, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, swisscombi, G.Fellay, U.Arbenz		
113.10	È bene che la pena minima venga ridotta o abrogata (maggiore margine discrezionale, ottica differenziata).	PLR, UDC, UCS, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, TCS, ASA, UniGE, SA-UR, UAM, CentrePatronal, G.Fellay, U.Arbenz
113.11	La pena minima per il reato di guida spericolata è oggi sproporzionatamente elevata rispetto a quella prevista per reati di altro tipo.	BE, LU, SZ, OW, BS, AI, GR, VS, NE, JU, ACVS, VK-KKPKS/SVSP, KP-OW
113.12	È ragionevole o opportuno che la pena minima sia ridotta a sei mesi.	NW, GL, FR, SG, TG
113.13	Si approva la riduzione o l'abrogazione della pena minima solo a condizione che le violazioni gravi delle norme della circolazione commesse intenzionalmente continuino a essere sanzionate con la medesima severità.	KSSD, StadtLuzern
113.14	La pena minima proposta è troppo bassa.	VD
113.15	La pena minima può essere ridotta, ma i capoversi 3 e 4 dell'articolo 90 vanno adattati anziché abrogati (soluzione per gli attuali problemi di interpretazione e applicazione).	upi
Rifiuto		
ZH, UR, BL, SH, AG, GE, PVL, PES, PSS, USS, SVI, Mobilità pedonale, SwissCycling, AlpenInitiative, ATA, RoadCross, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FSC, Vitelli, A.Mine, P.Peterhans, S.Attia		
113.20	La pena minima va mantenuta, si è dimostrata efficace e ha prodotto l'effetto auspicato; pertanto i pochi reati di guida spericolata con eccessi di velocità gravi devono continuare a essere puniti severamente (non si tratta di reati minori, protezione contro i conducenti spericolati, effetto preventivo, messaggio sbagliato, un'eventuale riduzione andrebbe contro la volontà popolare).	ZH, UR, BL, SH, PVL, PES, PSS, USS, Swiss Cycling, Alpen-Initiative, ATA, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FSC, Vitelli, S.Attia
113.21	La pena minima va mantenuta e ridotta a sei mesi.	AG, Mobilità pedonale
113.22	La pena minima va mantenuta e ridotta ad almeno 120 unità di pena («unités pénales»).	GE
113.23	La riduzione della pena minima creerebbe una disparità di trattamento in casi specifici (ad es. decreto d'accusa con pena pecuniaria vs. sentenza con pena detentiva superiore a un anno) e determinerebbe un aumento dei	ZH

	casi trattati mediante procedura ordinaria (attenuazione della fattispecie di reato di guida spericolata).	
113.24	Non occorre ampliare il margine discrezionale dei giudici in quanto già oggi possono emanare sentenze con o senza sospensione condizionale.	USS
113.25	In linea di principio la pena minima va mantenuta, ma in alcuni casi può essere ridotta (nessuna intenzionalità, trasgressore incensurato).	RoadCross
Osservazioni e proposte		
113.30	La confisca del veicolo in caso di reato di guida spericolata va mantenuta per il suo effetto dissuasivo.	GL
113.40	Proposta di adeguamento dell'art. 90 cpv. 3 P-LCStr: «È punito con una pena detentiva sino a quattro anni, tenuto conto che è applicabile la pena detentiva minima, (...)»	VD
113.41	Proposta di adeguamento dell'art. 90 cpv. 3 P-LCStr: «È punito con una pena detentiva sino a quattro anni o una pena pecuniaria chiunque a. esponga intenzionalmente qualcuno al rischio diretto di infortunio mortale o di infortunio con lesioni gravi attraverso l'inosservanza particolarmente grave di un limite di velocità o l'effettuazione di sorpassi temerari; b. partecipi intenzionalmente a gare non autorizzate con veicoli a motore esponendo così qualcuno al rischio diretto di infortunio mortale o di infortunio con lesioni gravi.»	upi
113.42	Proposta di adeguamento dell'art. 90 cpv. 4 P-LCStr: «È considerata particolarmente grave l'inosservanza di un limite di velocità quando viene superato: a. di almeno 40 km/h il limite di 30 km/h; b. di almeno 50 km/h il limite di 50 km/h; c. di almeno 60 km/h il limite di 80 km/h; d. di almeno 80 km/h un limite superiore a 80 km/h.»	upi

Revoca della licenza di condurre (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
LU, SZ, NW, BS, AI, SG, TI, NE, PLR, UDC, SAB, USAM, ACVS, VK-KKPKS/SVSP, ACS, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, VfV, CargoForum, Swisscofel, UniGE, KP-OW, UAM, CentrePatronal, FER, CDS, swisscombi, U.Arbenz		
114.10	È bene che venga ridotta la durata della revoca della licenza di condurre (maggiore margine discrezionale, la norma attuale è troppo severa).	BS, PLR, UDC, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, TCS, UniGE, UAM, CentrePatronal
114.11	La durata della revoca della licenza di condurre va fissata a (minimo) 12 mesi anziché sei.	AI, SG, TI, ACVS, U.Arbenz
Rifiuto		
ZH, BE, UR, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, GR, AG, TG, VD, VS, GE, JU, PVL, PES, PSS, UCS, USS, KSSD, ASA, IG-WAB, ASMC, SVI, Mobilità pedonale, ProVelo, SwissCycling, Velosuisse, AlpenInitiative, ATA, upi, RoadCross, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FSC, ASA, StadtLuzern, FREC, KBAV, FZL, Vitelli, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans, S.Attia		

114.20	La durata della revoca della licenza di condurre va fissata a (minimo) 12 mesi anziché sei (altrimenti scarso effetto dissuasivo, si perde la percezione della gravità della guida spericolata rispetto ad altri reati, periodo troppo breve per l'accertamento dell'idoneità alla guida previsto dalla legge).	ZH, BE, OW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, GR, AG, TG, VD, VS, GE, JU, PVL, ASA, IG-WAB, FZL, G.Fellay
114.21	La durata della revoca si è dimostrata efficace e ha prodotto l'effetto auspicato; pertanto i pochi reati di guida spericolata con eccessi di velocità gravi devono continuare a essere puniti severamente (non si tratta di reati minori, protezione contro i conducenti spericolati, effetto preventivo, messaggio sbagliato, un'eventuale riduzione andrebbe contro la volontà popolare).	UR, SO, BL, PES, PSS, USS, IG-WAB, AlpenInitiative, ATA, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FSC, ASA, FZL, Vitelli, S.Attia
114.22	La durata della revoca della licenza di condurre non va ridotta (il nuovo margine discrezionale è sufficiente, non attenuare la pena su più fronti).	UCS, USS, KSSD, SwissCycling, AlpenInitiative, StadtLuzern
114.23	La possibilità di ridurre la durata della revoca della licenza di condurre va prevista solo in presenza di determinate condizioni (nessuna intenzionalità, trasgressore incensurato, obbligo di seguire una formazione complementare).	ASMC, Velosuisse, RoadCross, KBAV
114.24	La formulazione attuale della disposizione di legge va rielaborata, ma con l'allentamento si lancia un segnale sbagliato.	Mobilità pedonale, ProVelo
114.25	Non vi è proporzione tra la durata della revoca della licenza di condurre per chi incorre per la prima volta nel reato di guida spericolata (sei mesi) e quella prevista in caso di recidiva (cinque anni) (art. 16d cpv. 3 lett. b LCStr).	AG
114.26	Nell'art. 16c cpv. 2 lett. a ^{bis} LCStr vanno concretizzate le condizioni che determinano la revoca della licenza per almeno due anni (anziché fissarne la durata ad «almeno sei mesi»).	upi
Osservazioni e proposte		
114.30	Per quanto concerne i conducenti di mezzi di soccorso e delle forze dell'ordine, vanno definite deroghe per interventi urgenti (pena minima, margine discrezionale).	BE, LU, UAM
114.31	Per gli autori del reato, i corsi di reintegrazione sociale sono più efficaci di una pena severa.	FREC
114.32	L'esame psicologico in materia di circolazione stradale va mantenuto.	VfV
114.33	È importante che la polizia porti avanti la sua abituale attività di controllo (orientamento alla prevenzione).	FSC
114.34	La modifica dell'art. 16c LCStr dovrebbe in ogni caso comportare un adeguamento dell'art. 16d LCStr.	TI
114.40	Proposta di adeguamento dell'art. 16c cpv. 2 lett. a ^{bis} P-LCStr: «Dopo un'infrazione grave la licenza per allievo conducente o la licenza di condurre è revocata per almeno due anni se - qualcuno è stato esposto intenzionalmente al rischio diretto di infortunio mortale o di infortunio con lesioni gravi attraverso l'inosservanza particolarmente grave di un limite di velocità ai sensi dell'art. 90 cpv. 4 LCStr o l'effettuazione di sorpassi temerari; - si ha partecipato intenzionalmente a gare non autorizzate con veicoli a motore esponendo così qualcuno al rischio diretto di infortunio mortale o di infortunio con lesioni gravi.»	Mobilità pedonale, ProVelo, upi, FSC

114.41	Proposta di integrazione dell'art. 17 cpv. 1 LCStr: «In caso di infrazione lieve o medio grave, la licenza per allievo conducente o la licenza di condurre revocata a tempo determinato può essere nuovamente rilasciata se la persona interessata ha partecipato a una formazione complementare riconosciuta dall'autorità. In caso di recidiva ai sensi dell'articolo 16a capoverso 2 o dell'articolo 16b capoverso 2 lettere b-f, la durata minima della revoca non può essere ridotta. Cpv. 1 ^{bis} : In caso di infrazione grave o di recidiva, la licenza per allievo conducente o la licenza di condurre revocata a tempo determinato può essere nuovamente rilasciata al più presto tre mesi prima che scada la durata ordinata della revoca se la persona interessata ha partecipato a una formazione complementare riconosciuta dall'autorità. La durata minima della revoca non può essere ridotta.»	ASMC, Velosuisse, KBAV
114.42	Proposta di integrazione dell'art. 17 cpv. 1 e cpv. 1 ^{bis} LCStr: «In caso di infrazione lieve o medio grave, la licenza per allievo conducente o la licenza di condurre revocata a tempo determinato può essere nuovamente rilasciata se la persona interessata ha partecipato a una formazione complementare riconosciuta dall'autorità. In caso di recidiva ai sensi dell'articolo 16a capoverso 2 o dell'articolo 16b capoverso 2 lettere b-f, la durata minima della revoca non può essere ridotta. Cpv. 1 ^{bis} : In caso di infrazione grave o di recidiva, la licenza per allievo conducente o la licenza di condurre revocata a tempo determinato può essere nuovamente rilasciata al più presto tre mesi prima che scada la durata ordinata della revoca se la persona interessata ha partecipato a una formazione complementare riconosciuta dall'autorità. La durata minima della revoca non può essere ridotta.»	FREC

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

Regresso delle assicurazioni (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, PLR, UDC, SAB, USAM, VK-KKPKS/SVSP, ACS, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, CargoForum, SA-UR, FREC, CentrePatronal, FER, CDS, swisscombi, TPF		
115.10	Si chiede di riconvertire l'obbligo di regresso in un diritto (maggiore accettazione di «Via sicura», anche così sui trasgressori gravano comunque costi elevati, necessari margini di manovra per l'applicazione).	PLR, TCS, VFAS
115.11	Le assicurazioni possono continuare a esercitare il diritto di regresso sui conducenti che contravvengono alle norme della circolazione stradale, anzi è opportuno che lo facciano.	VK-KKPKS/SVSP, AutoSchweiz, FMS, CentrePatronal
115.12	In prima istanza si deve ricorrere a corsi di formazione specifici; l'obbligo deve scattare solo in caso di recidiva.	FREC

Rifiuto		
BS, BL, SH, PVL, PSS, UCS, USS, ACVS, IG-WAB, ASMC, SVI, Mobilità pedonale, SwissCycling, Velosuisse, AlpenInitiative, ATA, upi, RoadCross, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, ASA, StadtLuzern, KBAV, AmSteuerNie, FZL, Vitelli, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans, S.Attia, U.Arbenz		
115.20	Si chiede di mantenere o addirittura di estendere l'obbligo di regresso (preservare il principio di causalità, evitare concorrenza negativa tra gli assicuratori, effetto preventivo, non indebolire l'impianto giuridico relativo ai reati di guida spericolata, parità di trattamento giuridico).	BS, PSS, UCS, ACVS, ASMC, Mobilità pedonale, SwissCycling, Velosuisse, AlpenInitiative, ATA, upi, RoadCross, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, StadtLuzern, KBAV, AmSteuerNie, S.Attia, U.Arbenz
115.21	Si chiede la possibilità di derogare in determinati casi all'obbligo di regresso (danno ridotto, ammissione di colpa, nessuna recidiva).	PVL
115.22	Il margine discrezionale di cui già dispongono le società di assicurazione è adeguato.	ASA
115.23	Il regresso nei confronti dei conducenti che contravvengono alle norme della circolazione va disciplinato a livello di diritto privato tra le parti contraenti.	Swisscofel
Osservazioni e proposte		
115.40	Proposta di adeguamento dell'art. 65 cpv. 3 P-LCStr: estendere l'obbligo di regresso a tutti i contratti assicurativi che coprono i danni derivanti da incidenti stradali, contemplando le fattispecie del superamento del limite di velocità, della guida in stato di ebbrezza pur se al di sotto dei limiti attualmente vigenti e rinunciando a tenere conto della capacità economica della persona interessata.	upi

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

Scatole nere (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
ZH, BE, UR, SZ, NW, GL, ZG, SO, BS, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, UDC, SAB, USAM, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, ASA, Privatim, ACS, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, Velosuisse, RoadCross, VfV, CargoForum, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, swisscombi, Vitelli		
116.10	È bene che l'obbligo di utilizzo delle scatole nere venga abrogato (scarso effetto, rapporto costi-benefici negativo, problemi tecnici e relativi alla protezione dei dati).	BE, UR, VD, PLR, UDC, Privatim, AutoSchweiz, FMS, TCS, VFAS, VfV, CentrePatronal

Rifiuto

LU, OW, FR, BL, SH, PVL, PES, PSS, UCS, Mobilità pedonale, SwissCycling, AlpenInitiative, ATA, upi, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FSC, UniGE, StadtLuzern, A.Mine, P.Peterhans, S.Attia

- 116.20 L'utilizzo obbligatorio delle scatole nere ha dato buoni risultati (effetto preventivo, forte consenso della popolazione, riguarda solo gruppi ad alto rischio, aumentare la quota di partecipazione ai costi per gli autori degli incidenti, tenere in considerazione i costi consequenziali generati dagli incidenti, installazione di serie su tutte le auto).
- LU, PVL, PES, PSS, UCS, Mobilità pedonale, SwissCycling, AlpenInitiative, ATA, upi, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FSC, UniGE, StadtLuzern, S.Attia

Osservazioni e proposte

- 116.30 Bisognerebbe puntare di più sui corsi di formazione e di reintegrazione sociale anziché sulle misure repressive (scatole nere, etilometri blocca-motore).
- ASMC, Velosuisse, RoadCross, FREC, KBAV

Etilometri blocca-motore (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione

ZH, BE, UR, SZ, NW, GL, ZG, SO, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, UDC, SAB, USAM, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, ASA, ACS, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, CargoForum, KP-OW, SA-UR, FREC, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, swisscombi

- 117.10 È bene che l'obbligo di utilizzo degli etilometri blocca-motore venga abrogato (scarso effetto, rapporto costi-benefici negativo, facile da eludere, ulteriori costi per i condannati).
- UR, AR, VD, PLR, UDC, VK-KPKS/SVSP, AutoSchweiz, FMS, TCS, VFAS, CentrePatronal

Rifiuto

LU, OW, FR, BL, PVL, PES, PSS, UCS, ASMC, Mobilità pedonale, SwissCycling, Velosuisse, AlpenInitiative, ATA, upi, RoadCross, VfV, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FS, FSC, ASA, UniGE, StadtLuzern, KBAV, AmSteuerNie, Vitelli, A.Mine, P.Peterhans, S.Attia

- 117.20 L'utilizzo obbligatorio degli etilometri blocca-motore ha dato buoni risultati (effetto preventivo, consenso della popolazione, ridurre i rischi di conseguenze negative per gli alcolisti, aumentare la quota di partecipazione ai costi per gli autori degli incidenti, tenere in considerazione i costi consequenziali generati dagli incidenti).
- LU, FR, BL, PVL, PES, PSS, UCS, Mobilità pedonale, SwissCycling, ATA, upi, VfV, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FS, FSC, ASA, UniGE, StadtLuzern
- 117.21 Gli etilometri blocca-motore dovrebbero essere utilizzati solo come misura che consente di ridurre la durata della revoca della licenza di condurre (motivazione anziché repressione).
- RoadCross, AmSteuerNie

117.22	L'utilizzo degli etilometri blocca-motore deve contribuire a inasprire ulteriormente la pena per gli alcolisti (non ridurre la durata della revoca).	ASMC, Velosuisse, KBAV
Osservazioni e proposte		
117.30	Gli etilometri blocca-motore consentono ai conducenti a cui è stata revocata la licenza di condurre per guida in stato di ebbrezza di rimettersi al volante.	upi, UniGE
117.31	In futuro gli etilometri blocca-motore potranno essere installati su tutti i veicoli in modo più semplice e a costi più contenuti grazie a dispositivi standardizzati (dal 2024 ne è previsto il montaggio su tutti i veicoli nell'UE).	upi
117.32	Prima di poter autorizzare in casi eccezionali la guida di un veicolo non dotato di apparecchio per la registrazione dei dati (art. 17a cpv. 2 LCStr nuova), va condotto un test pilota scientifico con l'obiettivo di valutare gli effetti positivi di tale dispositivo e raccogliere utili informazioni su questioni tecniche e procedurali (come accaduto in Austria).	upi
117.33	Bisognerebbe puntare di più sui corsi di formazione e di reintegrazione sociale anziché sulle misure repressive (scatole nere, etilometri blocca-motore).	FREC

4.4 Ulteriori modifiche

4.4.1 Deroghe al divieto di circolazione notturna e domenicale

Divieto di circolazione notturna e domenicale (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
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, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UCS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, ASA, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, ASETA, Velosuisse, AlpenInitiative, ATA, VfV, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, EcoSwiss, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, La Posta, TPF		
118.10	Si auspica che il divieto di circolazione notturna e domenicale non venga indebolito (gestione cauta e restrittiva, nessun incremento sostanziale dell'inquinamento fonico).	BE, TI, PVL, PSS, ASTAG, AlpenInitiative, ATA, VfV, EcoSwiss, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF
118.11	Le deroghe vanno stabilite dal Consiglio federale (finora non praticabile, regolamentazione uniforme per tutta la Svizzera).	BE, UR, PLR, ASMC, Velosuisse, EcoSwiss, FREC, KBAV
118.12	La competenza del Consiglio federale di disciplinare il divieto di circolazione notturna e domenicale deve essere regolamentata con maggiore precisione a livello legislativo.	ASMC, Velosuisse, AlpenInitiative, FREC, KBAV
118.13	Si chiede di prendere in considerazione, per i tratti intensamente trafficati, l'eventualità di ridurre la durata del divieto di circolazione notturna, al fine di	ASMC, FREC, KBAV

	decongestionare il traffico pendolare mattutino (ad es. 22.00–04.00 anziché 22.00–05.00).	
118.14	Vanno previste deroghe per gli autocarri con sistemi di propulsione alimentati da fonti rinnovabili o comunque silenziosi.	PVL
118.15	La categoria ATV/quad va esclusa dal divieto di circolazione notturna e domenicale.	MotoSuisse
Rifiuto		
PPD, ACS, UTP, Mobilità pedonale, MpA, FSC, Vitelli, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans, S.Attia		
118.20	Si auspica che il Consiglio federale non abbia la facoltà di stabilire deroghe (il divieto verrebbe annacquato, rischio di troppe deroghe, pressione eccessiva da parte di associazioni e categorie professionali).	Mobilità pedonale, FSC, Vitelli
118.21	Le competenze e le ripercussioni (emissioni sonore, compromissione del trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia) non sono state chiarite a sufficienza.	MpA, A.Mine
118.22	La facoltà di stabilire deroghe non va riservata al Consiglio federale, bensì ai Cantoni.	PPD
Osservazioni e proposte		
118.30	È opportuno che le deroghe siano gestite con un approccio per quanto possibile restrittivo, a prescindere dall'istanza che le stabilisce.	USS, Klimaschutz
118.40	Proposta di adeguamento dell'art. 2 cpv. 2 P-LCStr: a) aumento da 30 a 60 minuti della durata ammessa per i viaggi a vuoto che precedono o seguono il trasporto di prodotti freschi, b) incremento dal 25% al 50% del volume di carico del veicolo che può essere occupato da prodotti «non freschi», c) le normative vigenti in materia di trasporto di derrate deperibili (prodotti freschi) vanno allentate, nello specifico consentendo di caricare materiali di imballaggio riutilizzabili come fusti, pallet, roll container ecc. nei viaggi di ritorno compiuti di notte o di domenica.	EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare

4.4.2 Assetto e caratteristiche dei passaggi pedonali

Passaggi pedonali (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UCS, Economiesuisse, USAM, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, ACS, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, SVI, 2ruote, Mobilità pedonale, ProVelo, AlpenInitiative, ATA, upi, VfV, CargoForum, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, FSC, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, CDS, swisscombi		
119.10	La norma VSS rivista copre a sufficienza il tema dell'assetto e delle caratteristiche dei passaggi pedonali.	BE, SZ, BS, Mobilità pedonale, upi, FSC
119.11	Prevedendo un interlocutore cantonale (conformemente all'art. 6a cpv. 4 P-LCStr) si dà maggior risalto all'aspetto della valutazione in loco.	

119.12	Se la tendenza verso una segnaletica orizzontale eterogenea perdura, sarà necessario un intervento della Confederazione (garantire l'uniformità a livello comunale).	AutoSchweiz, FMS, CentrePatronal
119.13	Va definito il valore di istruzione giuridicamente vincolante per la norma VSS SN 640 241.	ZG, AI
119.14	Si chiede che i passaggi pedonali siano segnalati in maniera uniforme in tutta la Svizzera (in particolare nelle zone con velocità massima di 30 km/h).	UDC, MotoSuisse, TCS
Rifiuto		
IG-WAB, ASMC, Velosuisse, RoadCross, MpA, ASA, FREC, KBAV, FZL, Vitelli, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans, S.Attia, U.Arbenz		
119.20	È opportuno mantenere l'obbligo per il Consiglio federale di emanare prescrizioni (minime) (la norma VSS non è vincolante, assetto e caratteristiche uniformi migliorano la sicurezza stradale, si evitano arbitrarietà a livello cantonale/comunale).	IG-WAB, ASMC, Velosuisse, RoadCross, MpA, ASA, FREC, KBAV, FZL, A.Mine, S.Attia, U.Arbenz

4.4.3 Deroche al divieto di svolgere gare di velocità su circuito

Gare di velocità su circuito (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PLR, SAB, USAM, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, ACS, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, 2ruote, SwissCycling, Velosuisse, upi, RoadCross, CargoForum, GastroSuisse, SA-UR, FREC, KBAV, FER, CDS, swisscombi		
120.10	Si chiede che le autorizzazioni siano vincolate a condizioni (rispetto di tutte le norme di sicurezza, campagne sulla sicurezza stradale, controlli del traffico per contrastare violazioni dei limiti di velocità).	BL, upi, RoadCross
120.11	Dal punto di vista della sicurezza stradale e delle direttive ambientali non ci sono oggi motivi contrari allo svolgimento di gare di velocità anche con veicoli a combustione (motori ibridi, a gas, a idrogeno).	ASTAG, CDS, swisscombi
120.12	È opportuno che i Cantoni interessati vengano consultati prima che sia emanata la norma (vaglio delle esperienze e delle specificità locali).	BE
120.13	L'allentamento del divieto deve andare di pari passo con la creazione di infrastrutture idonee (circuiti).	LU
120.14	La Confederazione deve stabilire condizioni quadro su cui i Cantoni possano basarsi per il rilascio del permesso.	SH
120.15	L'articolo dell'ordinanza che prevede le eccezioni non viene modificato (le gare di formula E restano quindi l'unica manifestazione motoristica in circuito che può attualmente essere autorizzata).	TI
120.16	Si chiede che il divieto di svolgere gare di velocità su circuito sia completamente abrogato (promozione della Svizzera come polo d'innovazione).	PLR, ACS

Rifiuto		
OW, BL, PVL, PSS, UDC, UCS, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, Mobilità pedonale, AlpenInitiative, ATA, VfV, Swisscofel, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, Lärmliga, PUSCH, FSE, WWF, FSC, CentrePatronal, FZL, Vitelli, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans, S.Attia, U.Arbenz		
120.20	Indipendentemente dal tipo di propulsione, le gare di velocità su circuito non vanno autorizzate (causano emissioni sonore e di CO ₂ , limitazioni alla vita pubblica nel caso di gare su circuiti cittadini, esaltazione dell'alta velocità e dei motori potenti, necessità di contributi pubblici).	PSS, Mobilità pedonale, AlpenInitiative, ATA, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, Lärmliga, PUSCH, FSE, WWF, FSC, Vitelli, U.Arbenz
120.21	Si chiede che il divieto di svolgere gare di velocità su circuito sia completamente abrogato (neutralità tecnologica, attuale garanzia di sicurezza); la competenza di autorizzazione va attribuita ai Cantoni.	UDC, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, CentrePatronal
120.22	Dal punto di vista della sicurezza stradale, le gare di velocità su circuito comportano vari problemi.	IG-WAB, VfV, FZL
120.23	In linea di principio, il divieto di effettuare gare di velocità con veicoli a motore (a propulsione fossile) va mantenuto, tuttavia si accetta la possibilità di deroghe per le competizioni a cui prendono parte veicoli alimentati da energie rinnovabili.	PVL
120.24	Le città e i Comuni coinvolti vanno consultati prima che il Cantone rilasci il permesso.	UCS
Osservazioni e proposte		
120.40	Indipendentemente dal tipo di propulsione, le gare di velocità su circuito non vanno autorizzate (causano emissioni sonore e di CO ₂ , limitazioni alla vita pubblica nel caso di gare su circuiti cittadini, esaltazione dell'alta velocità e dei motori potenti, necessità di contributi pubblici).	upi
120.41	Proposta di integrazione dell'art. 52 cpv. 2 P-LCStr: «Con l'eccezione delle escursioni, le altre manifestazioni sportive con veicoli a motore o velocipedi sulle strade pubbliche e le gare di velocità su circuito escluse dal divieto abbisognano del permesso dei Cantoni sul cui territorio si svolgono. I Cantoni consultano preliminarmente le città e i Comuni interessati.»	UCS

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

Veicoli di potenza o velocità minime (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione	
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, NE, GE, PVL, PSS, UDC, SAB, UCS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, ACS, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, ASETA, 2ruote, ProVelo, Velosuisse, upi, VfV, CargoForum, Swisscofel, ASMAS, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Futuricum, Kyburz, swisscombi, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike,	

RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk

121.10	L'attuale disposizione è sproporzionatamente severa (il potenziale di pericolo è basso) e crea disparità di trattamento tra biciclette classiche ed e-bike.	SZ, BL, GR, UDC, ACVS, KSSD, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, TCS, upi, ASMAS, KP-OW, CentrePatronal, 47Grad Nord, Dynamot, Erlebnis-macher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
121.11	La categoria dei «veicoli a motore con potenza o velocità minime» va definita con maggiore precisione (ordinanze, allineamento con l'ordinanza sulla segnaletica stradale RS 741.21, fattispecie nel caso dei ciclomotori, art. 91 LCStr).	BE, LU, NW, GE, SA-UR
121.12	Si chiede che, a prescindere dal veicolo, tutti gli utenti della strada siano perseguiti e puniti allo stesso modo per il medesimo comportamento errato.	UDC
121.13	Nel caso di violazioni gravi e medio gravi o commesse intenzionalmente, la pena minima deve ammontare a 10 000 franchi.	PVL

Rifiuto

BS, PLR, ASMC, Mobilità pedonale, RoadCross, Klimaschutz, FSC, ASA, FREC, KBAV, A.Mine, G.Fellay, P.Peterhans, S.Attia, U.Arbenz

121.20	Si chiede che, a prescindere dal veicolo, tutti gli utenti della strada siano perseguiti e puniti allo stesso modo per il medesimo comportamento errato.	PLR, ASMC, RoadCross, ASA, FREC, KBAV
121.21	Anche veicoli di potenza minima possono dare origine a situazioni di pericolo (soprattutto per pedoni, persone ipovedenti).	Mobilità pedonale, FSC, U.Arbenz
121.22	La categoria dei «veicoli a motore con potenza o velocità minime» va definita con maggiore precisione (elenco dei veicoli interessati o sostituzione della formulazione con termini correnti nel diritto in materia di circolazione stradale, ad es. «ciclomotori», «monoassi»).	BS

Osservazioni e proposte

121.41	Proposta di adeguamento dell'art. 90 cpv. 2 e dell'art. 93 cpv. 1 LCStr: l'enunciato «prevedere [...] sostanzialmente solo una multa» è inadatto, poiché con simili veicoli si possono comunque commettere infrazioni che andrebbero sanzionate alla stregua di delitti.	BS
--------	--	----

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

Competenza dell'USTRA (domanda 22)

Il Consiglio federale può autorizzare l'USTRA, mediante ordinanza, a disporre deroghe a singole disposizioni di ordinanza in casi specifici?

(art. 106 cpv. 2^{bis} P-LCStr)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione

ZH, BE, LU, UR, OW, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PLR, PVL, PSS, UDC, UCS, USAM, ACVS, KSSD, VK-KKPKS/SVSP, ARVAG, ASA, AutoSchweiz, FMS, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, ASETA, Mobilità pedonale, AlpenInitiative, ATA, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Swissscofel, ASMAS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, ASA, StadtLuzern, CentrePatronal, FER, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, La Posta, TPF, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk, G.Fellay

- | | | |
|--------|--|--|
| 122.10 | È opportuno che l'USTRA possa reagire con rapidità e flessibilità (in situazioni particolari, all'introduzione di nuove tecnologie automobilistiche). | PLR, MotoSuisse, upi, ASMAS, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fähradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk |
| 122.11 | Le questioni fondamentali (decisione con valore di precedente) vanno trattate mediante procedura ordinaria, coinvolgendo e consultando in ogni caso le cerchie interessate (ad es. associazioni, settori). | FR, SH, H2, Mobilità pedonale, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare |
| 122.12 | Occorre chiarire o definire (a livello di legge) cosa si intenda per «casi specifici». | TCS, ASA |
| 122.13 | Si rende più complessa la regolamentazione (in particolare in ambiti posti sotto la competenza dei Cantoni). | GE |

Rifiuto		
SZ, NW, GL, BS, BL, SG, TG, SAB, ACS, IG-WAB, ASMC, 2ruote, Velosuisse, RoadCross, MpA, SA-UR, FREC, KBAV, AmSteuerNie, FZL, A.Mine, P.Peterhans, S.Attia, U.Arbenz		
122.20	Occorre chiarire o definire (a livello di legge) cosa si intenda per «casi specifici».	IG-WAB, ASMC, Velosuisse, RoadCross, FREC, KBAV, FZL
122.21	Non è chiaro a quale scopo e per quale ragione l'USTRA necessiti della competenza in questione.	SZ, NW, GL, BS, SG, TG, SA-UR, U.Arbenz
122.22	Non è garantito che siano tenuti in considerazione in ugual modo tutti gli utenti della strada (l'USTRA ragiona primariamente in ottica di TMP e trasporto merci; trasporto pubblico nonché traffico ciclistico e pedonale risulterebbero così svantaggiati).	MpA

4.4.6 Competenza del Consiglio federale di stipulare trattati internazionali

Trattati internazionali (domanda 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?

(art. 106a cpv. 1 P-LCStr)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
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, PLR, PVL, PSS, SAB, UCS, Economiesuisse, USS, USAM, ACVS, KSSD, ASA, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, TCS, VFAS, ASTAG, H2, LRS, ASETA, 2ruote, Mobilità pedonale, AlpenInitiative, ATA, upi, CargoForum, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Swisscofel, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimastreik, PUSCH, FSE, WWF, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, Kyburz, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare, swisscombi, TPG, Vitelli, G.Fellay		
123.10	Le prescrizioni per il trasporto merci internazionale vanno per quanto possibile semplificate e uniformate (nessuna disparità di trattamento tra imprese di trasporto nazionali ed estere).	H2, EspaceMobilité, IG-Detailhandel, Coop, CoopMineraloel, H2Energy, Hyundai, M, M-Basel, Micarna, M-Luzern, M-NE-FR, M-Neuendorf, M-Ostschweiz, M-Suhr, M-Zürich, Pfister, railCare
123.11	È opportuno che si continui a cooperare nell'ambito di organi internazionali (adoperarsi per giungere a soluzioni valide, funzionali alla sicurezza stradale).	upi
123.12	Al Parlamento va data facoltà, nel singolo caso, di respingere un trattato esercitando un diritto di veto.	PVL
123.13	Si accelera il processo di negoziazione e adozione dei trattati internazionali di natura tecnica.	PLR, AutoSchweiz, FMS, CentrePatronal
123.14	È bene che il Consiglio federale sostenga progetti pilota internazionali (ad es. bus navetta a guida autonoma che attraversano la frontiera).	TPG

Rifiuto		
UDC, ACS, A.Mine, P.Peterhans		
123.20	È opportuno che il Consiglio federale continui a presentare all'Assemblea federale i trattati internazionali di portata considerevole.	UDC
123.21	La circolazione dei veicoli a guida autonoma va esclusa.	A.Mine

Accordi internazionali (domanda 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)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
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, PLR, PVL, PSS, SAB, UCS, Economiesuisse, USAM, ACVS, KSSD, ASA, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, VFAS, ASTAG, LRS, ASETA, 2ruote, Mobilità pedonale, Velosuisse, upi, CargoForum, Swisscofel, ASA, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Kyburz, swisscombi, La Posta, AutoPostale, TPG, Vitelli, G.Fellay, U.Arbenz		
124.10	Si deve fare in modo che la competenza non possa essere utilizzata per liberalizzare la circolazione di veicoli a guida autonoma.	ASMC, Velosuisse, KBAV
124.11	Il divieto di cabotaggio (trasporti entro i confini nazionali solo con veicoli registrati in Svizzera) è estremamente importante nel contesto dell'accordo sui trasporti terrestri e non deve essere negoziabile da parte del Consiglio federale.	ASTAG, CDS, swisscombi
124.12	Al Parlamento va data facoltà, nel singolo caso, di respingere un trattato esercitando un diritto di veto.	PVL
124.13	Si accelera il processo di negoziazione e adozione dei trattati internazionali di natura tecnica.	PLR, AutoSchweiz, FMS, CentrePatronal
124.14	È bene che il Consiglio federale sostenga progetti pilota internazionali (ad es. bus navetta a guida autonoma che attraversano la frontiera).	TPG
Rifiuto		
UDC, ACS, A.Mine, P.Peterhans		
124.20	È opportuno che il Consiglio federale continui a presentare all'Assemblea federale i trattati internazionali di portata considerevole.	UDC
Osservazioni e proposte		
124.40	Proposta di stralcio dell'art. 106a cpv. 4 P-LCStr.	ASTAG, CDS, swisscombi

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

Responsabilità del titolare – persone giuridiche (domanda 25)

Accettate la proposta di estendere alle persone giuridiche la responsabilità del titolare per le multe disciplinari?

(art. 7 cpv. 1 P-LMD)

Valutazione, osservazioni e proposte

Approvazione		
ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PLR, PVL, PSS, UDC, SAB, UCS, USS, ACVS, KSSD, VK-KPKS/SVSP, AutoSchweiz, FMS, IG-WAB, MotoSuisse, ASMC, TCS, ASTAG, LRS, ASETA, SVI, 2ruote, Mobilità pedonale, Velosuisse, AlpenInitiative, ATA, upi, RoadCross, VfV, CargoForum, ASMAS, Greenpeace, Klima-Allianz, Klimaschutz, Klimastreik, PUSCH, WWF, FSC, ASA, StadtLuzern, KP-OW, SA-UR, FREC, KBAV, CentrePatronal, FER, FZL, CDS, Futuricum, swisscombi, TPF, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk, G.Fellay, S.Attia, U.Arbenz		
125.10	L'estensione alle persone giuridiche va a colmare una lacuna (rende più agevole perseguire i reati che comportano multe disciplinari, consente di sanzionare le infrazioni commesse con veicoli aziendali, sgrava i corpi di polizia, ne va data attuazione al più presto).	BE, LU, SZ, NW, GL, SH, AR, PLR, UCS, ACVS, KSSD, AutoSchweiz, FMS, upi, CentrePatronal, U.Arbenz
125.11	L'estensione della responsabilità del titolare mette in condizione le imprese di gestire in modo trasparente le multe disciplinari.	ASMAS, Futuricum, 47GradNord, BikeFactory, Dynamot, Erlebnismacher, Fahrradies, Fateba, Flyer, Herzroute, m-way, OutdoorPublishing, Pedale, Pedalerie, Primebike, RandenBike, RieseMüller, Specialized, Sputnik, StromveloCH, StromveloRP, TDS, Topaz, Unterwegs, Velociped, VeloLukas, Veloteria, VeloUeli, Velove, Vitelli, Welowerk
125.12	L'estensione garantisce la parità di trattamento in caso di violazioni.	UR, BS, GE, MotoSuisse, TCS
125.13	Va verificata l'opportunità di comprendere anche i veicoli privi di targa.	Mobilità pedonale, FSC
125.14	L'estensione della responsabilità del titolare viene reputata meno problematica della precedente introduzione di tale responsabilità per le persone fisiche.	SO
125.15	In aggiunta, va abolita la norma della LMD secondo cui la ricevuta per la multa disciplinare deve riportare nome e cognome della persona che la rilascia; si auspica che tale indicazione sia sostituita con altri mezzi di identificazione (sigla, matricola addetto).	ACVS

Rifiuto		
OW, PPD, USAM, ACS, VFAS, Swisscofel, A.Mine, P.Peterhans		
125.20	Il compito di stabilire chi guidasse il veicolo al momento dell'infrazione deve incombere alle competenti autorità di perseguimento penale (per le imprese coinvolte, l'estensione determina un onere amministrativo sproporzionato e crea incertezza del diritto).	PPD
125.21	Nel caso di sistemi (parzialmente) automatizzati la responsabilità deve ricadere sui produttori di veicoli, sistemi e infrastrutture e sui relativi collaboratori.	A.Mine
Osservazioni e proposte		
125.40	Proposta di integrazione dell'art. 7 cpv. 1 P-LMD: « ¹ Se il conducente di un veicolo non viene sorpreso o fermato al momento dell'infrazione alla LCStr ¹⁹ , alle ordinanze emanate in virtù della stessa oppure alla LUSN ²⁰ , la multa è inflitta alla persona fisica o giuridica indicata nella licenza di circolazione come detentrica del veicolo. Anche nel caso di veicoli privi di targa e di licenza di circolazione la multa può essere inflitta al titolare, se è possibile accertarne l'identità.»	Mobilità pedonale

5 Osservazioni e proposte supplementari

In aggiunta ai commenti formulati in merito alle domande del questionario «Revisione parziale leggi» sono stati presentati 124 suggerimenti e osservazioni che hanno un'affinità tematica con la consultazione in oggetto, ma non riguardano esplicitamente aspetti trattati nel questionario. Queste osservazioni supplementari sono state riassunte in 28 «dichiarazioni centrali».

Formazione complementare, perfezionamento, interlocutore, multe		
300.10	Abrogare l'obbligo di seguire una formazione complementare Si chiede che l'obbligo di seguire una formazione complementare sia stralciato dalla LCStr (rapporto costi-benefici negativo, problemi di capacità, non attuabile, costi addossati alle persone condannate già gravate da altri oneri).	ZH, LU, UR, SZ, GL, SO, SH, AR, AI, GR, TG, TI, VS, JU, ASA
300.11	Mantenere l'obbligo di seguire una formazione complementare Si auspica che l'obbligo di seguire una formazione complementare non venga stralciato dalla LCStr (grado di utilità elevato grazie a influsso diretto, riflessione sul proprio comportamento anziché mera trasmissione di informazioni, organizzazione centralizzata e a basso consumo di risorse, se necessario supporto da parte del Fachverband Sucht).	ATA, upi, Greenpeace, PUSCH, FSE, WWF, CroceBlu, FS, DipendenzeSvizzera, AGS, AmSteuerNie, BernerGesundheit, BZBplus, FSKZ, PTG
300.12	Perfezionamento obbligatorio a partire dai 70 anni Per tutte le persone di età compresa tra 70 e 72 anni deve essere sancito a livello di ordinanza l'obbligo di frequentare un corso di formazione complementare (CFC) (senza effetto retroattivo, cambiamenti a livello tecnologico, utilizzo di sistemi di assistenza alla guida).	ASMC, KBAV
300.13	Limitazione della potenza per lezioni di guida	FZL

	Per la categoria B va introdotta, per tutte le lezioni di guida nonché durante il periodo di prova, una limitazione della potenza a veicoli fino a 150 kW (o 200 CV).	
300.14	Conoscenze e competenze come presupposto per la sicurezza Proposta di adeguamento dell'art. 15 cpv. 5 LCStr: «Il Consiglio federale può emanare prescrizioni sul perfezionamento dei conducenti di veicoli a motore» («professionali» va stralciato).	ASMC, KBAV, FZL
300.15	Applicazione di pene pecuniarie Proposta di adeguamento dell'art. 90 cpv. 1 LCStr: «È punito con la multa chiunque contravviene alle norme della circolazione contenute nella presente legge o nelle prescrizioni d'esecuzione del Consiglio federale.»	ASMC, KBAV
300.16	Interlocutore per la sicurezza stradale Proposta di adeguamento dell'art. 6a cpv. 4 P-LCStr: «[I]a Confederazione e ciascun Cantone nominano un interlocutore per le questioni inerenti alla sicurezza dell'infrastruttura stradale (addetto alla sicurezza)».	FR
Zone con velocità massima di 30 km/h		
300.20	Zone con velocità massima di 30 km/h L'introduzione di zone con velocità massima di 30 km/h va agevolata, anzi adottata a livello generalizzato all'interno delle località.	PSS, SwissCycling, ATA, upi, MpA, Greenpeace, Klima-Allianz, PUSCH, FSE, WWF, StadtBern, RdA
Emissioni sonore, veicoli		
300.30	Lotta contro il rumore Per contrastare l'inquinamento fonico derivante da sistemi di scarico manipolati vanno introdotte misure e regolamentazioni legislative.	ZH, BE, OW, BS, GR, VS, UCS, ACVS, KSSD, StadtBern, StadtLuzern, KP-OW
300.31	Misurazione del rumore Proposta art. 53 cpv. 5 P-OETV (nuovo capoverso): «I valori limite devono essere rispettati tanto nella misurazione con il veicolo in marcia quanto nella misurazione a veicolo fermo.»	BS
300.35	Trattamento differenziato di veicoli Per un trattamento differenziato dei veicoli nelle città (creazione di zone ambientali, restrizioni alla circolazione, corsie o posti di parcheggio riservati a determinati veicoli) occorre introdurre regolamentazioni legislative.	StadtLuzern
300.36	Sistema di monitoraggio degli angoli morti Si chiede che per gli autoveicoli pesanti (autocarri, pullman ecc.) siano introdotti sistemi di monitoraggio degli angoli morti (assistenza alla svolta).	UCS
300.37	Veicoli agricoli con velocità fino a 40 km/h Tutti i veicoli agricoli con velocità fino a 40 km/h devono sottostare ai medesimi criteri per quanto riguarda autorizzazione a condurre e utilizzo (differenziazione non più conforme ai tempi, immatricolare anche rimorchi di carri con motore).	KP-OW
Scorte di accompagnamento di trasporti eccezionali (ATE)		
300.40	Scorte di accompagnamento private di trasporti eccezionali (ATE) Occorre disciplinare la questione della competenza affinché il Consiglio federale possa introdurre per via di ordinanza una regolamentazione valida in	ZH, BS, GR, ACVS, KSSD

	tutta la Svizzera relativamente alle scorte di accompagnamento private di trasporti eccezionali (ATE).	
Consultazione di dati, mescita di bevande alcoliche nelle aree di servizio, gilet catarifrangente, licenze, reati di guida spericolata all'estero		
300.50	Consultazione di dati personali per procedimenti amministrativi, penali e procedure della multa disciplinare Proposta di adeguamento dell'art. 89b lett. b e dell'art. 89g cpv. 4 e cpv. 6 LCStr: Art. 89b lett. b «esecuzione di procedimenti amministrativi e penali nonché di procedure della multa disciplinare contro conducenti di veicoli nell'ambito della circolazione stradale;» Art. 89g cpv. 4 «Le autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione possono comunicare alla polizia, per l'esecuzione di procedimenti penali e procedure della multa disciplinare, i dati delle autorizzazioni a condurre, i dati del detentore e i dati relativi al veicolo. Esse possono inoltre comunicare alla polizia i dati personali dei conducenti la cui licenza per allievo conducente o licenza di condurre è stata revocata a tempo indeterminato a causa di inidoneità alla guida, oppure è stata revocata a titolo preventivo in caso di dubbi sull'idoneità alla guida.» Art. 89g cpv. 6 «L'USTRA e le autorità cantonali competenti per l'ammissione alla circolazione possono rilasciare estratti globali alle persone di cui al capoverso 3 e a servizi che hanno accesso ai dati mediante procedura di richiamo (art. 89e).»	ZH, LU, UR, SZ, OW, GL, BS, SH, AR, AI, GR, TG, VD, VS, JU, ACVS, KSSD, ASA, KP-OW
300.51	Mescita e vendita di bevande alcoliche nelle aree di servizio autostradali Si chiede che siano vietate la mescita e la vendita di bevande alcoliche nelle aree di servizio autostradali.	RoadCross, AmSteuerNie
300.52	Gilet catarifrangente obbligatorio Si chiede che sia introdotto l'obbligo di avere a bordo il gilet catarifrangente (un gilet per ogni posto a sedere).	RoadCross
300.53	Abuso di licenze e targhe Si chiede che l'abuso di licenze e targhe (art. 97 cpv. 1 lett. b LCStr) sia considerato fattispecie di violazione.	BE
300.54	Durata della revoca della licenza Proposta di stralcio dell'art. 16c cpv. 3 LCStr.	SO
300.55	Reati di guida spericolata all'estero Proposta art. 16c ^{bis} LCStr: integrare nuovo capoverso in cui si disponga che il capoverso 2 non trova applicazione nel caso di reati di guida spericolata all'estero.	SO
Conformità alle disposizioni UE		
300.60	Conformità delle norme alle disposizioni UE Tutte le disposizioni contenute nella proposta di revisione che riguardano l'ammissione di veicoli e conducenti alla circolazione stradale devono essere in linea con le prescrizioni dell'UE.	BE, GR, VD, GE
Tecnologia, sostenibilità, infrastruttura, lavoratori, uso collettivo		
300.70	Neutralità tecnologica Gli adeguamenti che riguardano i veicoli a guida autonoma devono rispettare il principio della neutralità tecnologica.	VFAS, ASTAG, CargoForum, swisscombi

300.71	Carburanti sostenibili Vanno promossi solo carburanti sostenibili con emissioni di gas a effetto serra lungo l'intero ciclo significativamente inferiori a quelle delle energie fossili (gas naturale fossile, idrogeno prodotto con elettricità fossile).	ÖkostromSchweiz
300.75	Infrastruttura Per introdurre con successo sul mercato i veicoli a guida autonoma è necessaria un'infrastruttura efficiente (reti mobili 5G, fitta rete di stazioni di ricarica veloce, accesso senza discriminazioni alle colonnine di ricarica).	TCS, VFAS
300.76	Lavoratori del settore della mobilità e dei trasporti Si chiede che i lavoratori del settore della mobilità e dei trasporti siano supportati per far fronte ai cambiamenti che interessano il loro ambito professionale (nuovi profili, possibilità di occupazione, buone condizioni di lavoro).	USS
300.77	Uso collettivo di veicoli a guida autonoma La mobilità automatizzata va orientata sin dall'inizio in modo sistematico verso l'uso collettivo dei veicoli a guida autonoma.	LITRA
Trasporto professionale e non professionale di persone		
300.80	Parificare il trasporto professionale e non professionale di persone Si chiede che la distinzione fra trasporto professionale e non professionale di persone venga abrogata (mozioni 16.3066, 16.3068 e 17.3924) (conciliabile con protezione dei lavoratori e dei consumatori, rende più dinamico il mercato della mobilità).	PLR, PVL, Economiesuisse, USAM, VFAS, SwissEMobility, DigitalSwitzerland, Swico, Uber
300.81	Tenere distinti il trasporto professionale e non professionale di persone Si auspica che la OLR2, ordinanza che regola l'attività nell'ambito del trasporto professionale di persone e nel settore taxi (mozione 16.3066), non venga abrogata.	USS

Allegato: Partecipanti alla consultazione

Sigla	Denominazione	Gr. tem.	Qu. L
Cantoni			
ZH	Cantone di Zurigo	11	x
BE	Cantone di Berna	11	x
LU	Cantone di Lucerna	11	x
UR	Cantone di Uri	11	x
SZ	Cantone di Svitto	11	x
OW	Cantone di Obvaldo	11	x
NW	Cantone di Nidvaldo	11	x
GL	Cantone di Glarona	11	x
ZG	Cantone di Zugo	11	x
FR	Cantone di Friburgo	11	x
SO	Cantone di Soletta	11	x
BS	Cantone di Basilea Città	11	x
BL	Cantone di Basilea Campagna	11	x
SH	Cantone di Sciaffusa	11	x
AR	Cantone di Appenzello Esterno	11	x
AI	Cantone di Appenzello Interno	11	x
SG	Cantone di San Gallo	11	x
GR	Cantone dei Grigioni	11	x
AG	Cantone di Argovia	11	x
TG	Cantone di Turgovia	11	x
TI	Cantone Ticino	11	x
VD	Cantone di Vaud	11	x
VS	Cantone del Vallese	11	x
NE	Cantone di Neuchâtel	11	x
GE	Cantone di Ginevra	11	x
JU	Cantone del Giura	11	x
Partiti rappresentati nell'Assemblea federale			
PPD	Partito Popolare Democratico	21	
PLR	PLR. I Liberali Radicali	21	
PVL	Partito verde liberale svizzero	21	x
PES	Partito ecologista svizzero	21	
PSS	Partito socialista svizzero	21	x
UDC	Unione Democratica di Centro	21	
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna			
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna	12	x
UCS	Unione delle città svizzere	12	x
Associazioni mantello nazionali dell'economia			
Economiesuisse	Federazione delle imprese svizzere	41	x
USS	Unione sindacale svizzera	41	x
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri	41	x
Organizzazioni intercantionali			
ACVS	Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Lichtenstein	13	x
KSSD	Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere	13	x
VK-KPKS/SVSP	Verkehrskommission der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz und der Schweizerischen Vereinigung Städtischer Polizeichefs	13	x
ARVAG	Associazione intercantionale OLR	14	x
ASA	Associazione dei servizi della circolazione	14	x
Privatim	Conferenza degli incaricati svizzeri per la protezione dei dati	14	

Sigla	Denominazione	Gr. tem.	Qu. L
Associazioni nazionali dei trasporti			
ACS	Automobile Club Svizzero	31	x
AutoSchweiz	Vereinigung Schweizer Automobilimporteure	31	x
FMS	Federazione Motociclistica Svizzera	31	x
IG-WAB	Interessengemeinschaft der WAB- Anbieter Schweiz	31	x
MotoSuisse	Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Rollerimporteure	31	x
ASMC	Associazione svizzera dei maestri conducenti	31	x
TCS	Touring Club Svizzero	31	x
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz	31	x
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali	32	x
H2	Förderverein H2 Mobilität Schweiz	32	x
LRS	Les Routiers Suisses	32	x
SLV	Schweizerischer Landmaschinen-Verband	32	
ASETA	Associazione Svizzera per l'equipaggiamento tecnico in agricoltura	32	x
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten	41	x
DriveSwitzerland	Associazione Drive Switzerland	51	x
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici	51	
UTP	Unione dei trasporti pubblici	51	x
2ruote	2ruote2ruote Svizzera	52	x
Mobilità pedonale	Mobilità pedonale Svizzera	52	x
ProVelo	Pro Velo Svizzera	52	x
SwissCycling	Swiss Cycling	52	x
Velosuisse	Associazione svizzera dei fornitori di biciclette	52	x
AlpenInitiative	Iniziativa delle Alpi	61	x
SwissEMobility	Swiss eMobility	61	
ATA	Associazione traffico e ambiente	61	x
upi	Ufficio prevenzione infortuni	71	x
RoadCross	Stiftung für Verkehrssicherheit	71	x
VfV	Schweizerische Vereinigung für Verkehrspsychologie	71	x
Altre associazioni nazionali			
CargoForum	Cargo Forum Schweiz	32	x
EspaceMobilité	espace.mobilité	32	x
IG-Detailhandel	IG Detailhandel	32	x
Swisscofel	Associazione svizzera del commercio di frutta, verdura e patate	32	x
DigitalSwitzerland	digitalswitzerland	41	
EcoSwiss	Schweizerische Organisation der Wirtschaft für Umweltschutz, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	41	x
GastroSuisse	GastroSuisse	41	
Swico	Wirtschaftsverband der ICT- und Online-Branche	41	
ASMAS	Verband Sportfachhandel Schweiz	52	x
MpA	Medici per l'Ambiente	61	x
Greenpeace	Greenpeace	61	x
Klima-Allianz	Klima-Allianz Schweiz	61	x
Klimaschutz	Associazione svizzera per la protezione del clima	61	x
Klimastreik	Klimastreik Schweiz	61	x
Lärmliga	Lega svizzera contro il rumore	61	
ÖkostromSchweiz	Fachverband landwirtschaftliches Biogas	61	
PUSCH	Fondazione svizzera per la pratica ambientale Pusch	61	x
FSE	Fondazione svizzera per l'energia	61	x
WWF	World Wide Fund for Nature Svizzera	61	x
CroceBlu	Croce Blu Svizzera	71	
FRC	Fédération romande des consommateurs	71	x
FS	Fachverband Sucht	71	x
FSC	Federazione svizzera dei ciechi e deboli di vista	71	x

Sigla	Denominazione	Gr. tem.	Qu. L
DipendenzeSvizzera	Dipendenze Svizzera	71	
Settore assicurativo			
ASA	Associazione Svizzera d'Assicurazioni	41	x
Ricerca e formazione			
UniGE	Université de Genève	81	
Altre organizzazioni			
StadtBern	Stadt Bern	12	
StadtLuzern	Stadt Luzern	12	x
KP-OW	Kantonspolizei Obwalden	13	x
SA-UR	Staatsanwaltschaft Kanton Uri	13	x
FREC	Fédération romande des écoles de conduite	31	x
KBAV	Kantonalbernischer Autofahrlehrerverband	31	x
UAM	Unione Automobilisti Motociclisti	31	
CentrePatronal	L'entreprise au service des entreprises et de l'économie privée en Suisse Romande	41	x
FER	Fédération des Entreprises Romandes	41	x
AGS	Aargauische Stiftung Suchthilfe	71	
AmSteuerNie	Am Steuer Nie Verein	71	x
BernerGesundheit	Stiftung Berner Gesundheit	71	
BZBplus	Verein BZBplus	71	
FSKZ	Fachstellen Sucht Kanton Zürich	71	
PTG	Perspektive Thurgau	71	
Altri			
FZL	Fahrzentrum Lyss AG	31	x
Uber	Uber DACH (Deutschland, Österreich, Schweiz)	31	
CDS	Cargo Domizil AG	32	x
Coop	Cooperativa Coop	32	x
CoopMineraloel	Coop Mineraloel AG	32	x
Futuricum	Futuricum / Designwerk Products AG	32	
H2Energy	H2 Energy AG	32	x
Hyundai	Hyundai Hydrogen Mobility AG	32	x
Kyburz	Kyburz Switzerland AG	32	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-Zürich	Genossenschaft Migros Zürich	32	x
Pfister	Möbel Pfister AG	32	x
railCare	railCare AG	32	x
SBB-Recht	FFS SA Diritto e Compliance	32	
swisscombi	Swiss Combi AG	32	x
La Posta	La Posta Svizzera SA	41	x
AutoPostale	AutoPostale SA	51	x
TPF	Transports publics fribourgeois	51	x
TPG	Transports publics genevois	51	x
47GradNord	47 Grad Nord GmbH	52	x
BikeFactory	Bike Factory Unterrassner GmbH	52	x
Dynamot	dynaMot Kommunikation GmbH	52	x

Sigla	Denominazione	Gr. tem.	Qu. L
Erlebnismacher	Erlebnismacher AG	52	x
Fahradies	Fahradies	52	x
Fateba	Fateba AG	52	x
Flyer	Flyer AG	52	
Herzroute	Herzroute E-Bike Shop	52	x
m-way	m-way AG	52	x
OutdoorPublishing	Outdoor Publishing GmbH	52	x
Pedale	Pedale GmbH	52	x
Pedalerie	Pedalerie GmbH	52	x
Primebike	Swiss Primebike AG	52	x
RandenBike	Randen Bike GmbH	52	x
RdA	Rue de l'Avenir	52	
Reuteler	Bikesport Reuteler GmbH	52	
RieseMüller	Riese & Müller GmbH	52	x
Specialized	Specialized Europe GmbH	52	x
Sputnik	Sputnik Bikeshop	52	x
StromveloCH	Stromvelo Schweiz	52	x
StromveloRP	Stromvelo Rapperswil GmbH	52	x
TDS	Tour de Suisse Rad AG	52	x
Topaz	Abenteuer-Zeitreisen TOPAZ GmbH	52	x
Unterwegs	Unterwegs gmbh	52	x
Velociped	Velociped AG	52	x
VeloLukas	Velo Lukas GmbH	52	x
Veloteria	Veloteria GmbH	52	x
VeloUeli	VeloUeli 2Rad & Sport GmbH	52	x
Velove	Velove	52	x
Vitelli	Vitelli Velobedarf AG	52	x
Welowerk	Hasebikes Welowerk AG	52	x
A.Mine	Alève Mine	91	x
D.Schuppli	Domenik Schuppli	91	
G.Fellay	Gerda Fellay	91	x
P.Peterhans	Petra Peterhans	91	x
S.Attia	Sascha Attia	91	x
U.Arbenz	Ueli Arbenz	91	x

Osservazioni:

Gr. tem. = codice per il raggruppamento tematico dei partecipanti

11 Cantoni

12 Città, Comuni

13 Organizzazioni di pronto intervento cantonali e intercantionali

14 Organizzazioni intercantionali operanti nell'ambito di formazione, salute, traffico, pianificazione, protezione dei dati

21 Partiti

31 Automobili, motoveicoli, scuole guida

32 Traffico pesante, trasporto, logistica

41 Economia, artigianato, agricoltura

51 Trasporto pubblico

52 Biciclette, mobilità lenta

61 Ambiente, clima, energia

71 Sicurezza stradale, salute, sfera sociale

81 Ricerca, formazione, centri di test

91 Privati

Qu. L (questionario leggi); x = questionario presentato