



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

**Ufficio federale delle strade USTRA**

5 gennaio 2012

---

# **Revisione totale dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) e dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)**

## **Risultati dell'indagine conoscitiva**

---

L015-0563

## INDICE

Revisione totale dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) e dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)	1
Risultati dell'indagine conoscitiva	1
1. Introduzione	3
1.1. Situazione iniziale	3
1.2. Indagine conoscitiva	4
1.3. Partecipanti all'indagine conoscitiva	4
2. Risultati dell'indagine conoscitiva	6
2.1. Osservazioni preliminari	6
2.2. Posizione generale nei confronti del progetto sottoposto a consultazione secondo il numero 1 del catalogo delle domande	6
2.3. Valutazione dei pareri concernenti le «Domande di natura generale» secondo il numero 2 del catalogo delle domande	7
3. Elenco delle cerchie consultate	11
4. Elenco dei destinatari dell'indagine conoscitiva	11
5. Allegati	14

# 1. Introduzione

## 1.1. Situazione iniziale

La vigente ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)<sup>1</sup> e una prima versione dell'ordinanza sulla segnaletica stradale risalgono al 1962. L'attuale versione dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)<sup>2</sup> è stata elaborata nel 1979. Da allora, entrambe le ordinanze sono state sottoposte a diverse revisioni parziali e ampliate. Queste revisioni parziali, tuttavia, non sono sempre state fatte secondo gli stessi principi di tecnica legislativa; si tendeva inoltre ad aggiungere nuove disposizioni, mentre non si procedeva quasi mai a una verifica di quelle esistenti per stabilire se fossero effettivamente ancora necessarie. La ONC e la OSStr si presentano, quindi, come un insieme disomogeneo e contengono alcune regole e principi ormai obsoleti.

Nel mandato di prestazioni attribuito all'USTRA per il periodo 2007-2011 (gestione con mandato di prestazioni e budget globale, GEMAP) è stato inserito l'obiettivo di snellire le disposizioni che riguardano direttamente gli utenti della strada, ovvero:

- *riedere l'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) e l'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr);*
- *ridurre del 20 per cento il numero delle disposizioni in vigore;*
- *non fare tagli che possano compromettere la sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente.*

Per raggiungere questi obiettivi è stato lanciato il progetto VERVE (semplificazione delle norme della circolazione) inteso, in primo luogo ad aumentare la fruibilità delle norme attraverso:

- *una maggiore trasparenza;*
- *una reperibilità più immediata delle disposizioni rivolte ai vari utenti della strada;*
- *formulazioni più semplici;*
- *l'eliminazione delle disposizioni e delle differenziazioni superflue.*

Questi obiettivi del progetto saranno attuati come segue:

- *nuova ripartizione e struttura delle ordinanze.*

Nell'ordinanza sull'uso della strada sono contemplate tutte le disposizioni rilevanti per i cittadini in qualità di utenti della strada. In particolare, vi sono disciplinati i segnali stradali e il loro significato. L'ordinanza sulla competenza dell'autorità in materia di segnalazione stradale si rivolge invece principalmente alle autorità e contiene prescrizioni sulla collocazione dei segnali nonché aspetti di natura procedurale.

Rispetto al diritto vigente, la struttura di entrambe le ordinanze è stata significativamente modificata, seguendo il principio di passare «dal generale al particolare». La nuova ripartizione delle disposizioni, la struttura delle rispettive ordinanze, l'indice di nuova introduzione ecc. contribuiscono a semplificare la ricerca delle disposizioni pertinenti.

---

<sup>1</sup> RS 741.11

<sup>2</sup> RS 741.21

- *Modifiche di natura formale e sfoltimento normativo*

Molte modifiche di natura formale (eliminazione delle ripetizioni e delle spiegazioni, rinuncia al rimando intra e intertestuale nonché alle riserve improprie, impiego di clausole generali, ecc.) sono state apportate principalmente sulla base dei requisiti di tecnica legislativa della Cancelleria federale (CaF) e dell'Ufficio federale di giustizia (UFG). La maggior parte di queste modifiche formali contribuisce notevolmente alla riduzione della densità normativa.

La densità normativa viene ridotta anche da alcune modifiche materiali: le regole che gli utenti della strada non sono tenuti a conoscere per potersi comportare in modo sicuro nel traffico vengono eliminate o semplificate. Sono così abrogate o aggiornate le norme desuete e semplificate le differenziazioni inutilmente dettagliate. Le disposizioni in materia di circolazione stradale che non sono più considerate necessarie saranno abrogate.

Tali modifiche sono intese inoltre a sfoltire la giungla segnaletica sulle strade svizzere. A questo proposito va comunque detto che, in linea di massima, la normativa vigente richiede già un uso accorto e giustificato dei segnali. Le norme corrispondenti verranno ora precisate.

- *Evoluzione del diritto*

Le innovazioni proposte nell'ambito del presente progetto riguardano soltanto aspetti sui quali si ritiene unanimemente necessario intervenire o che, stando agli studi condotti, vanno disciplinati.

## **1.2. Indagine conoscitiva**

Il 5 gennaio 2011, l'USTRA ha avviato l'indagine conoscitiva concernente le due nuove ordinanze, segnatamente l'ordinanza sull'uso della strada (OUStr) e l'ordinanza sulla competenza dell'autorità in materia di segnalazione stradale (OASStr), che sostituiranno l'ordinanza sulle norme della circolazione stradale e l'ordinanza sulla segnaletica stradale, attualmente vigenti. L'indagine conoscitiva si è conclusa il 15 maggio 2011.

## **1.3. Partecipanti all'indagine conoscitiva**

Oltre ai destinatari consultati sistematicamente conformemente all'articolo 4 capoverso 2 lettere a-d della legge federale sulla procedura di consultazione<sup>3</sup>, sono stati invitati a esprimere il proprio parere altre 139 organizzazioni e privati. In totale, sono pervenuti 139 pareri (25 Cantoni, 6 partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, 5 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna e dell'economia, 103 altre organizzazioni e privati).

---

<sup>3</sup> RS 172.061

**Tabella riassuntiva dei pareri pervenuti:**

	<b>Totale dei destinatari</b>	<b>Risposte rice- vute dai desti- natari</b>	<b>Risposte rice- vute da terzi</b>	<b>Totale risposte</b>
<b>Cantoni</b>	<b>26</b>	<b>25</b>		<b>25</b>
<b>Partiti</b>	<b>13</b>	<b>6</b>		<b>6</b>
<b>Associazioni man- tello</b>	<b>11</b>	<b>5</b>		<b>5</b>
<b>Privati</b>	<b>139</b>	<b>78</b>	<b>25</b>	<b>103</b>
<b>Totale</b>	<b>189</b>	<b>114</b>	<b>25</b>	<b>139</b>

## 2. Risultati dell'indagine conoscitiva

### 2.1. Osservazioni preliminari

Il presente rapporto sui risultati è volutamente breve e descrive solo le principali esigenze espresse per quel che concerne le «Osservazioni di natura generale» e le «Domande di natura generale» secondo i numeri 1 e 2 del catalogo delle domande.

Per i pareri dettagliati su entrambi gli avamprogetti di ordinanza (numeri 3 e 4 del catalogo delle domande) si rimanda agli allegati.

### 2.2. Posizione generale nei confronti del progetto sottoposto a consultazione secondo il numero 1 del catalogo delle domande

Il progetto VERVE è stato valutato in larga parte positivamente dai Cantoni e dalle altre organizzazioni.

	Cantoni	Partiti	Organizzazioni intercantonali	Altri
<b>Sostanzialmente favorevoli</b>	AG, BS, BE, GE, GL, GR, JU, NE, NW, SH, SZ, SG, SO, TI, UR, VD, VS, ZG (18)	PPD, Verdi, PS (3)	asa, COCRBT (2)	ACS, Unione svizzera dei contadini, upi, Associazione dei Comuni svizzeri, Mobilità pedonale, ASMC, Unione delle città svizzere, TCS, ATA, UTP, città di Berna, svaFR, USIC, Promozione Salute Svizzera, IGBF, Conferenza Bici Svizzera, pol. cant. SZ, pol. cant. AG, pol. cant. AI, pol. cant. AR, pol. cant. TG, pol. com. Coira, pol.com. SG, pol. cant. BS, pol. cant. GR, Centre Patronal, Sentieri svizzeri, UPSA, tpg, Konsumentenforum, Netzwerk Kind und Verkehr, SSR, Posta svizzera, RdA, VAE, Centro svizzero per la costruzione adatta agli handicappati, UCBC, Unione svizzera dei ciechi, FSC, Procap Svizzera, BKZ e 7 privati (48)
<b>Scettici</b>	BL, LU, OW, TG (4)			Pro Velo Svizzera, strassschweiz, Finanzdirektion ZH, FMS, velosuisse, motosuisse, SVLT, SPIA, SIK (9)
<b>Contrari</b>	AI, AR, ZH (3)	PLR, UDC (2)	CCCS (Presidente), CDPCS	ASTAG, Unione svizzera delle arti e dei mestieri,

			(2)	Taxi Suisse, Car Tourisme Suisse, pol. cant. ZH, Pro Velo Bern e 2 privati (8)
--	--	--	-----	--------------------------------------------------------------------------------

I partecipanti all'indagine conoscitiva che sono contrari o scettici nei confronti del progetto VERVE, esprimono le seguenti obiezioni:

- *la revisione non conduce alla semplificazione e alla riduzione delle norme.*

Secondo questi partecipanti, la revisione non raggiunge lo scopo previsto, ossia semplificare e ridurre le disposizioni, e, anzi, porta a una densità normativa ancora maggiore. A loro avviso, la regolazione del traffico stradale dovrebbe tornare a essere una responsabilità individuale dei cittadini: un minor numero di segnali di divieto renderebbe più sicuro il traffico stradale;

- *prima si dovrebbe sottoporre a revisione la legge federale sulla circolazione stradale.*

Non è chiaro perché sia necessario sottoporre a una revisione totale l'ordinanza sulle norme della circolazione stradale e l'ordinanza sulla segnaletica stradale senza preparare prima una revisione della legge sulla circolazione stradale, segnatamente in relazione a Via sicura;

- *il rapporto costi-benefici è messo in discussione.*

Il progetto sembra essere in grado di migliorare la fruibilità delle norme, ma non è chiaro se i risultati raggiunti valgano gli sforzi fatti.

### 2.3. Valutazione dei pareri concernenti le «Domande di natura generale» secondo il numero 2 del catalogo delle domande

**Concordate con il fatto che tutte le regole rilevanti per gli utenti della strada siano raggruppate nell'AP-OUStr e che per questo gruppo l'AP-OASStr non abbia più importanza?**

Questa proposta è ampiamente sostenuta. Le osservazioni critiche provengono solo dal Presidente del CCCS che, in linea di massima, respinge la nuova ripartizione e pensa che gli obiettivi del progetto VERVE potrebbero essere raggiunti anche con la revisione dell'ordinanza sulle norme della circolazione (ONC) e dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr), attualmente vigenti.

**Concordate con l'organizzazione e la struttura dell'AP-OUStr?**

La nuova organizzazione e la nuova struttura dell'ordinanza godono di un ampio consenso. Non vi è stata alcuna osservazione contro queste proposte. Ci sono state comunque delle obiezioni secondo le quali gli spostamenti delle disposizioni potrebbero essere all'origine di cambiamenti di significato.

**Concordate con l'organizzazione e la struttura dell'AP-OASStr?**

La nuova organizzazione e la nuova struttura godono di un ampio sostegno. Non è stata formulata alcuna osservazione contraria a queste proposte.

**Concordate con la scelta dei principi da applicare alle modifiche formali? Ritenete che i principi scelti siano applicati in modo adeguato?**

Queste proposte sono state in linea di massima accolte. Parzialmente controversi sono stati, in particolare, l'impiego di clausole generali e la rinuncia agli esempi, così come la rinuncia ai rimandi intra o intertestuali. Gli altri principi hanno riscosso un ampio consenso. È stato addotto che gli esempi hanno

funzione illustrativa e limitano il margine di interpretazione. La rinuncia ai rimandi viene in parte espressamente sostenuta e in parte criticata.

#### **Concordate con le soppressioni proposte sotto «Regole obsolete»?**

Ampio consenso. Sono state criticate le seguenti proposte:

- limitazione dei rimorchi;
- estensione dell'obbligo per i veicoli lenti di permettere il sorpasso a quelli più veloci;
- stralcio della disposizione secondo la quale i conducenti di autoveicoli pesanti che sono costretti a fermarsi davanti ai passaggi a livello fuori dalle località devono lasciare una distanza di circa 100 metri dal passaggio.

#### **Concordate con le soppressioni proposte sotto «Norme superflue in materia di circolazione stradale»?**

Consenso di massima, ma alcune proposte hanno trovato una certa opposizione. Segnatamente, si tratta delle proposte relative ai seguenti aspetti:

- stralcio della disposizione secondo cui le persone curiose non devono fermarsi sui luoghi dell'incidente né parcheggiare i loro veicoli nelle vicinanze;
- stralcio della disposizione secondo cui deve essere tenuta una distanza di circa 100 metri quando si segue un veicolo con diritto di precedenza;
- stralcio dei requisiti concernenti i veicoli mortuari.

#### **Concordate con le soppressioni proposte sotto «Differenziazioni superflue»?**

Consenso di massima, ma critica di alcune singole proposte quali:

- abrogazione della disposizione secondo la quale per i veicoli ammessi alla circolazione prima del 1997 possono essere richiesti carichi più elevati sugli assi;
- disposizione secondo la quale i veicoli (in particolare, le biciclette) devono essere spinti, in linea di principio, sul lato sinistro della strada;
- non vengono più disciplinati né lo sbalzo né il peso dei rimorchi di velocipedi.

#### **Concordate con le modifiche proposte relative alle prescrizioni in materia di collocazione e alle condizioni di prescrizione?**

Ampia approvazione, in particolare da parte dei Cantoni. Le città manifestano, invece, un certo scetticismo per quel che riguarda i costi risultanti dalle modifiche (viene proposto che anche gli indicatori di direzione e i cartelli complementari vengano presi in considerazione quando si calcola il numero massimo di segnali applicabili su un montante). Sostegno da parte dell'ASTAG, dell'Unione svizzera delle arti e dei mestieri, nonché dell'ACS e del TCS. Scetticismo, invece, da parte del PS, dell'ATA e dell'upi. Quest'ultimo, al fine di favorire una maggiore percettibilità dei cartelli da parte degli utenti della strada, chiede una diminuzione del numero di segnali applicabili su ogni montante e, al contempo, è favorevole alla collocazione di più segnali di ripetizione.

**Concordate con le misure proposte per ottimizzare il rispetto delle prescrizioni in materia di collocazione e delle condizioni di prescrizione (in particolare vie legali facilitate)?**

A questa domanda, 17 Cantoni hanno risposto sì senza riserve e 4 hanno risposto sì, ma hanno fatto delle osservazioni. Ciononostante, le misure sono, talvolta, messe in discussione, in particolare per quanto riguarda il potenziamento dell'obbligo di pubblicazione e dei diritti dei cittadini, che, da una parte, comporta il timore di maggiori oneri e, dall'altra, non viene reputato adeguato all'obiettivo perseguito. Viene addirittura chiesto che le procedure legali attuali vengano in linea di massima limitate. Le organizzazioni private, contrariamente alle organizzazioni intercantonali, non hanno presentato alcuna obiezione: L'ASTAG e l'Unione svizzera delle arti e dei mestieri considerano le proposte molto positive e anche l'upi le appoggia.

**Concordate con le soppressioni di segnali proposte?**

Le soppressioni sono in linea di massima accettate. La soppressione dei seguenti segnali viene però frequentemente messa in discussione:

- segnale di pericolo «Pedoni»;
- cartello complementare «Larghezza della carreggiata»;
- segnale di prescrizione «Velocità minima» (in relazione con la contestazione della proposta secondo la quale le corsie esterne delle autostrade con almeno tre corsie possano essere utilizzate solo da veicoli autorizzati a circolare a una velocità di almeno 100 km/h);
- segnale «Zona di protezione delle acque» deve essere mantenuto.

Alcuni partecipanti ritengono che possano essere soppressi anche altri segnali.

**Concordate con il nuovo significato dei cartelli di località (inizio del limite di velocità)?**

La maggioranza dei partecipanti all'indagine conoscitiva ha accolto con favore la misura (14 Cantoni: sì senza riserva; 4 Cantoni: sì con osservazioni). Da più parti viene richiamata l'attenzione sulle discussioni relative alla collocazione dei segnali che derivano da tale proposta. Diversi pareri contrari vengono motivati con l'esigenza di collocare i cartelli di località già all'interno di zone scarsamente edificate, segnalando il limite di velocità di 50 km/h in seguito. Un'altra motivazione è il rapporto sfavorevole tra le risorse impiegate per l'attuazione della misura e i benefici ottenuti con la stessa. Agli elevati oneri di attuazione e ai costi per lo spostamento dei segnali non corrisponde alcun valore aggiunto. Alcuni temono anche che questa misura possa avere ripercussioni negative sulla sicurezza del traffico stradale (più superamenti dei limiti di velocità). Particolarmente dura la critica dell'Associazione dei Comuni Svizzeri. L'upi propone di istituire un gruppo di lavoro sul tema «Rilevanza per gli incidenti della nuova regolamentazione» affinché elabori indicazioni per la scelta del luogo di collocazione dei futuri cartelli di località basandosi su criteri che limitino gli incidenti.

**Concordate con il nuovo tipo di segnalazione per zone?**

Le proposte riscuotono un ampio consenso. Solo l'Associazione svizzera dei maestri conducenti si è opposta osservando che la regolamentazione proposta introduce segnali supplementari e risulta poco chiara.

**Ritenete che andrebbero tenuti in considerazione altri aspetti oppure eliminate altre disposizioni?**

La maggioranza dei partecipanti ha risposto negativamente a questa domanda. Sono state avanzate diverse proposte concernenti singoli aspetti che sono però disciplinati in altre ordinanze (ad es. la

rinuncia all'obbligo di immatricolazione per i veicoli adibiti alla preparazione di piste di neve, intervalli di tempo più lunghi per la manutenzione obbligatoria del sistema antinquinamento). È stato anche proposto di verificare che i segnali siano visivamente percettibili mediante un lavoro di ricerca finalizzato a dare indicazioni specifiche sul numero massimo di segnali consentiti in ogni punto e sulla disposizione ottimale degli stessi.

#### **Concordate con le modifiche concernenti il traffico lento proposte in base ai risultati della ricerca e alla prassi in uso?**

Secondo l'ASTAG e l'Unione svizzera delle arti e dei mestieri, ogni ulteriore sviluppo delle prescrizioni e delle regole è in contrasto con il principio della semplificazione delle norme di circolazione. Alcuni partecipanti all'indagine conoscitiva mettono in discussione le disposizioni speciali relative alla circolazione dei velocipedi. Le restanti modifiche trovano sostanzialmente un ampio sostegno, ad eccezione dei seguenti punti:

- possibilità di autorizzare i ciclisti a proseguire diritto sulle corsie che consentono di svoltare a destra (respinta da più parti per motivi legati alla sicurezza stradale);
- possibilità di permettere ai ciclisti di attraversare la linea di sicurezza (con aggiunta della demarcazione proposta);
- esigenza di introdurre un nuovo segnale «Vicolo cieco con eccezioni».

#### **Concordate con le modifiche proposte in base ai risultati della ricerca e alla prassi in uso?**

Queste proposte godono di un'ampia approvazione. Sono state avanzate delle critiche solo nei confronti dei seguenti aspetti:

- nuova regolamentazione della retromarcia: alcuni criticano la riduzione della possibilità di circolare in retromarcia, altri chiedono che le proposte vengano concretizzate;
- le misure contro coloro che conducono contromano sulle autostrade vengono messe in discussione da alcuni partecipanti;
- la necessità di disciplinare l'utilizzo delle parti al centro della carreggiata destinate al traffico motorizzato, parzialmente o interamente accessibili al traffico lento (corsie a destinazione multipla).

#### **Concordate con le modifiche proposte concernenti gli impianti di segnali luminosi?**

Le misure proposte hanno suscitato un ampio consenso sia presso i Cantoni che presso le organizzazioni. L'Unione delle città svizzere e la città di Berna le hanno, invece, respinte motivando la loro posizione, tra l'altro, con il fatto che con la nuova regolamentazione in futuro non sarà più possibile mettere in risalto i punti particolarmente pericolosi, dato che, secondo quanto proposto, dei lampeggianti supplementari dovranno essere posti anche in altri punti non pericolosi. Si fa anche notare che l'introduzione di lampeggianti supplementari aumenta la frequenza dei guasti delle installazioni di segnali luminosi, ostacolando un miglioramento della sicurezza. Secondo l'upi i semafori a due luci sono critici dal punto di vista della psicologia del traffico. Il fatto che questi ultimi siano spesso spenti, infatti, comporta una repentina interruzione dell'informazione destinata agli utenti della strada. L'upi chiede che venga verificato se tali semafori possono generare ripercussioni negative sulla sicurezza del traffico. Viene anche chiesto che, diversamente da quanto proposto, ai semafori per ciclisti e a quelli per il traffico generale vengano applicate le stesse regole. Diversi pareri sfavorevoli sono motivati anche dall'atteso aumento dei costi per il potenziamento delle installazioni di segnali luminosi.

### **3. Elenco delle cerchie consultate**

Cfr. elenco dei destinatari

### **4. Elenco dei destinatari dell'indagine conoscitiva**

#### **Cantoni**

Argovia  
Appenzello Esterno  
Appenzello Interno  
Basilea Città  
Basilea Campagna  
Berna  
Ginevra  
Glarona  
Grigioni  
Giura  
Lucerna  
Neuchâtel  
Nidvaldo  
Obvaldo  
Sciaffusa  
Svitto  
Soletta  
San Gallo  
Ticino  
Turgovia  
Uri  
Vaud  
Vallese  
Zugo  
Zurigo

#### **Comuni**

Città di Berna

#### **Partiti rappresentati nell'Assemblea federale**

PCS Svizzera  
PPD Svizzera  
PLR, I liberali  
I Verdi, Partito ecologista svizzero  
PS Svizzera  
UDC Unione democratica di centro

#### **Associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia**

Unione svizzera degli imprenditori  
Unione svizzera dei contadini (USC)  
Associazione dei Comuni svizzeri

Unione svizzera delle arti e dei mestieri  
(USAM)  
Unione delle città svizzere

## **Altri**

Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (CCCS; 23 pareri)  
ARVAG – Interkantonale Vereinigung für den Vollzug der eidgenössischen Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen ARV 1 und ARV 2  
Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)  
Automobile Club Svizzero (ACS)  
Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ)  
Ufficio prevenzione infortuni (upi)  
Servizio per la prevenzione degli infortuni nell'agricoltura (SPIA)  
Ufficio federale dei trasporti (UFT)  
Car Tourisme Suisse (Car-Group ASTAG)  
Centre Patronal  
Posta svizzera  
Eco Swiss  
Fachleute Naturgefahren Schweiz (FNH)  
Fédération Motocycliste Suisse FMS  
Fédération romande des écoles de conduite (FREC)  
Finanzdirektion Zürich  
Mobilità pedonale  
Gastro Suisse  
Promozione salute Svizzera  
IG Motorrad  
Interessengemeinschaft Berner Fahrlehrer IGBF  
Commissione intercantonale della circolazione stradale (CICS)  
Conferenza degli ingegneri cantonali (CIC)  
Conferenza dei direttori di polizia delle città svizzere (CDPCS)  
Konsumentenforum (kf)  
Lega svizzera contro il cancro  
Mobilisant.org  
motosuisse  
Netzwerk Kind und Verkehr, Muri  
Pro Velo Bern  
Pro Velo Svizzera  
Procap Svizzera – per persone con handicap  
Public Health Schweiz  
Road Cross Schweiz  
Rue de l'Avenir (RdA)  
Conferenza dei vescovi svizzeri (CVS)  
Sentieri svizzeri, Berna  
Centro svizzero per la costruzione adatta agli handicappati  
Schweizerische Interessengemeinschaft der Fabrikanten und Händler von Kommunal-Maschinen und -Geräten (SIK)  
Schweizerische Vereinigung der Elternorganisationen (SVEO)  
Federazione svizzera dei ciechi e deboli di vista (FSC)  
Unione svizzera dei ciechi  
Unione svizzera dei carrozzieri (USIC)  
Schweizerischer Evangelischer Kirchenbund (SEK)  
Associazione svizzera dei maestri conducenti (ASMC)  
Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)

Consiglio svizzero degli anziani (CSA)  
Schweizerischer Verband für Landtechnik (SVLT)  
Unione centrale svizzera per il bene dei ciechi (UCBC)  
Fondazione SvizzeraMobile  
Ufficio della circolazione e della navigazione dell'esercito (UCNEs)  
Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Freiburg (svaFR)  
strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS  
Taxi Suisse (Taxi-Group ASTAG)  
Tiefbauamt des Kantons Nidwalden  
Touring Club Svizzero (TCS)  
Transport publics genevois (tpg)  
Conferenza Bici Svizzera  
Velosuisse  
Unione dei trasporti pubblici (UTP)  
Federazione dei medici svizzeri (FMH)  
Associazione dei servizi della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (asa)  
Vereinigung Schweizerischer und Liechtensteinischer Verkehrsexperten (VAE)  
Verkehr und Infrastruktur (vif) Kanton Luzern  
Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)  
Associazione Traffico e Ambiente (ATA)

Ackermann Josef  
Allenbach Pascal  
Bächler Erich  
Buntschu Joël-Pascal  
Dobler Roland  
Felber R.  
Gätzi Martha  
Oeschger Stephan  
Schärer Hansulrich  
Schiegg Hans-Olivier  
Stehli Alexander  
Twerenbold Paul  
Walther W.

## **5. Allegati**

Allegato 1: risultati «Osservazioni di natura generale» e «Domande di natura generale»

Allegato 2: risultati AP-OUStr

Allegato 3: risultati AP-OASStr