



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

Aggiornamento dei requisiti tecnici per i veicoli stradali Risultati dell'indagine conoscitiva

Indice

1. Premessa	3
2. Tavola sinottica dei partecipanti all'indagine conoscitiva	3
3. Sintesi dei risultati dell'indagine conoscitiva	3
4. Risultati dettagliati per ciascuna proposta.....	4

1. Premessa

Dal 1° dicembre 2015 al 1° marzo 2016 l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha condotto un'indagine conoscitiva in merito all'aggiornamento dei requisiti tecnici per i veicoli stradali. Tra i principali punti in esame, oltre al recepimento degli standard tecnici di sicurezza e ambientali adottati di recente nell'Unione europea (UE), anche la proposta di estendere le scadenze dei controlli periodici (cd. esami successivi) per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di cose circolanti sul territorio nazionale. Sono stati sottoposti a discussione i progetti di modifica dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41) e di conseguenti adeguamenti ad altre ordinanze in materia di diritto della circolazione stradale.

Il progetto sottoposto a indagine conoscitiva può essere scaricato al link seguente: [Progetto](#)

2. Tavola sinottica dei partecipanti

Nella tabella seguente sono riportati il numero dei destinatari e il numero di pareri pervenuti.

L'elenco dei destinatari può essere scaricato al link seguente: [Elenco dei destinatari](#)

	Totale soggetti consultati	Risposte soggetti consultati	Risposte soggetti non consultati	Totale risposte
Totale	200	70	7	77
Cantoni	26	26	0	26
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	174	44	6	50
Privati	0	0	1	1

3. Sintesi dei risultati

La gran parte delle proposte di modifica è accolta favorevolmente a larga maggioranza. Tra queste, in particolare, gli adeguamenti alle nuove normative UE in materia di sicurezza e protezione ambientale previsti per evitare ostacoli commerciali di natura tecnica.

Riguardo all'introduzione delle nuove prescrizioni UE concernenti i motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli e tricicli a motore, i Cantoni e il settore hanno espresso il desiderio di poter disporre di un periodo transitorio di un anno, così da avere tempo sufficiente per procedere ai necessari adeguamenti.

La proposta di prorogare i termini dei controlli periodici per i veicoli pesanti adibiti al trasporto di cose nel traffico nazionale è accolta a chiara maggioranza sia dai Cantoni che dagli altri partecipanti, nonostante qualche significativa voce contraria.

I dettagli relativi alle singole proposte sono illustrati nella sezione successiva.

4. Risultati dettagliati per ciascuna proposta

Nelle pagine seguenti sono riportati i risultati relativi alle singole domande; per ciascuna di esse, sono riportate in una tabella le posizioni preponderanti suddivise per Cantoni, altri e privati.

Nei casi in cui i quesiti hanno dato adito a discussioni, gli argomenti più significativi addotti dai partecipanti sono stati riassunti sotto alla tabella.

Laddove le risposte sono state invece lineari, sono indicati soltanto i dati numerici.

Il questionario dell'indagine conoscitiva può essere visionato al seguente link: [Questionario](#)

Osservazioni generali dei partecipanti

- Molti Cantoni auspicerebbero che, analogamente alla normativa UE, anche l'OETV contempli esplicitamente le possibilità di modificare la potenza dei motoveicoli (LU, UR, ZG, AR, VS, NE e asa).
- Alcuni Cantoni suggeriscono inoltre di menzionare le categorie previste dall'UE per motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (veicoli della classe L) nell'art. 12 OETV (SO, ZH, BS, BL, GR).
- Riguardo all'introduzione delle nuove prescrizioni UE concernenti i motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore, molti Cantoni esprimono il desiderio di poter disporre di un periodo transitorio di almeno un anno, così da avere il tempo sufficiente per i necessari adeguamenti. Un periodo di transizione sufficientemente lungo è auspicato anche dal settore.

Risposte alle singole domande

1. Siete fundamentalmente d'accordo con la proposta di modifica dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)?		
	Sì	NO
Totale	55	3
Cantoni	25	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	29	3
Privati	1	0

2. Concordate con l'obbligo di determinare il peso a vuoto degli autoveicoli adibiti ad abitazione con serbatoi delle acque chiare pieni (art. 7 cpv. 1)?		
	SÌ	NO
Totale	51	2
Cantoni	25	1
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	26	1
Privati	0	0

Caravaningsuisse, l'associazione svizzera del settore del caravan, è contraria all'armonizzazione proposta con la normativa UE e chiede che la responsabilità in fatto di carico rimanga al conducente. Lo Stato ha mezzi sufficienti per verificare nella fattispecie il rispetto del peso totale. Integrare artificiosamente valori di tolleranza limita solamente il trasporto di viaggiatori, ma non impedisce in principio il sovraccarico del veicolo. Il limite di peso di 3,5 t pone inoltre una vera e propria sfida ai costruttori di camper e roulotte, argomenta l'associazione. La determinazione del peso a vuoto ha un'importanza rilevante nella misura in cui in molti casi ha un'incidenza diretta sul numero massimo di posti a sedere ammessi. Sta però ai conducenti decidere se attraversare un passo (in modo anti-ecologico) con i serbatoi dell'acqua pieni oppure se trasportare una o due persone in più e fermarsi successivamente in un campeggio a far scorta d'acqua. Se le acque chiare fossero già computate nel peso a vuoto dei veicoli in parola, un conducente potrebbe rinunciare a portare l'acqua e caricare più cose, ma non potrebbe trasportare più persone, essendo tale possibilità già preclusa dall'assegnazione dei posti a sedere: "Cani sì, bambini no", chiosa l'associazione per descrivere la situazione.

3. Concordate con l'autorizzazione dei cingoli montati sui quadricicli a motore (art. 10 cpv. 1 lett. c)?		
	SÌ	NO
Totale	53	1
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	27	1
Privati	0	0

4. Concordate con la precisazione della definizione del tipo di veicolo «trattore» (art. 11 cpv. 2 lett. h)?

	SÌ	NO
Totale	51	3
Cantoni	23	3
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	0	0

Una minoranza di Cantoni raccomanda di escludere esplicitamente i «trattori a sella» dalla definizione del tipo di veicolo «trattore».

5. Concordate con l'adeguamento della definizione del tipo di veicolo per le motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numeri 1 e 2?

	SÌ	NO
Totale	55	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	1	0

6. Concordate con l'adeguamento della definizione del tipo di veicolo «slitta a motore» (art. 14 lett. c)?		
	SÌ	NO
Totale	53	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	26	0
Privati	1	0

7. Concordate con l'adeguamento della definizione del tipo di veicolo per i quadricicli leggeri a motore e i quadricicli a motore (art. 15 cpv. 2 e 3)?		
	SÌ	NO
Totale	52	3
Cantoni	23	3
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	1	0

8. Concordate con la proposta di non prescrivere più un sellino per i velocipedi (art. 24 cpv. 1)?		
	SÌ	NO
Totale	50	5
Cantoni	21	5
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	29	0
Privati	0	0

Il principale argomento addotto dai Cantoni contrari alla proposta di modifica è che alcuni di questi mezzi potrebbero risultare meno sicuri nella circolazione stradale, soprattutto per quanto riguarda i bambini.

Osservazioni al riguardo sono state fatte anche in merito al conseguente adeguamento proposto dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC):
alcuni Cantoni sottolineano che l'attuale formulazione ("i fanciulli devono poter essere in grado di pedalare restando seduti") non ha mai posto alcun problema in sede applicativa. Il nuovo testo proposto, secondo cui un velocipede deve essere adeguato alla statura dei bambini, lascia invece spazio a un ampio margine d'interpretazione. Sarebbe inoltre auspicabile precisare che la presenza obbligatoria del sellino viene meno solo per i velocipedi, ma non per i ciclomotori.

Riguardo al conseguente adeguamento dell'articolo 63 capoverso 3 ONC, l'Ufficio prevenzione infortuni (upi) pensa che sui velocipedi sprovvisti di sellino andrebbe esclusa la presenza di passeggeri passivi, essendo questo genere di veicoli ben più difficile da manovrare rispetto a un normale velocipede con sellino.

9. Concordate con la menzione esplicita della possibilità per gli uffici della circolazione stradale di delegare gli esami tecnici completi (art. 31 cpv. 3 e 34 cpv. 5 ^{bis})?		
	SÌ	NO
Totale	55	4
Cantoni	25	1
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	30	3
Privati	0	0

10. Concordate con la proroga a tre anni del termine per il primo esame periodico di autocarri, semi-rimorchi e rimorchi di trasporto secondo la proposta di cui all'articolo 33 capoverso 2 lettera a^{bis} e capoverso 2^{ter}?

	SÌ	NO
Totale	42	13
Cantoni	19	7
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	23	6
Privati	0	0

Gli interpellati contrari a un'estensione delle scadenze dei controlli per i veicoli circolanti in Svizzera, in particolare il settore automobilistico e le organizzazioni attive nel campo della sicurezza stradale, esprimono perplessità riguardo all'opportunità della misura sul piano della sicurezza stradale e criticano la deroga al termine d'esame annuale vigente all'interno dell'UE. L'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA) fa presente che, nel quadro delle attività di preparazione all'esame successivo ufficiale effettuate in autofficina, sui veicoli pesanti adibiti al trasporto di cose si riscontra un numero considerevole di difetti pregiudizievoli per la sicurezza anche nei primi anni. Pertanto potrebbe accettare al massimo una proroga a due anni della prima scadenza (frequenza dell'esame 2-1-1-1 anni). In base a una perizia giuridica da essa commissionata, l'UPSA è inoltre (in contrasto con le analisi della Confederazione) dell'opinione che l'estensione proposta per i veicoli in circolazione in Svizzera violi l'accordo sui trasporti terrestri tra Confederazione e UE.

Il Centre Patronal, che rappresenta gli interessi di organizzazioni datoriali, associazioni professionali e altre istituzioni, è favorevole alla proroga dei termini d'esame, ma chiede quali conseguenze di natura giuridica ed economica si avrebbero se un veicolo non revisionato secondo la normativa UE incorresse in un incidente circolando all'estero.

I Cantoni richiamano l'attenzione sui tempi necessari per implementare dal punto di vista informatico le nuove disposizioni sui termini d'esame.

11. Concordate con la proposta di esentare dall'obbligo dell'esame periodico i rimorchi con peso totale massimo di 750 kg trainati da carri con motore industriale, carri di lavoro, veicoli agricoli e monoassi (art. 33 cpv. 2 lett. e n. 5) nonché i rimorchi di lavoro con peso totale massimo di 750 kg (art. 33 cpv. 2 lett. e n. 6)?

	Sì	NO
Totale	51	3
Cantoni	24	2
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	27	1
Privati	0	0

12. Concordate con la proposta di escludere dalla misurazione della lunghezza gli attacchi dei tamponi paracolpi di materiale elastico e i supporti retrattili per il trasporto di carrelli elevatori, includendo invece le condotte d'aspirazione dell'aria (art. 38 cpv. 1 lett. h, l e t)?

	Sì	NO
Totale	44	7
Cantoni	19	7
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	25	0
Privati	0	0

La principale preoccupazione dei Cantoni contrari alla modifica riguarda le incertezze interpretative che si avrebbero (nel caso degli attacchi dei tamponi paracolpi di materiale elastico e i supporti retrattili per il trasporto di carrelli elevatori) nel traffico internazionale per via della diversa prassi vigente nei Paesi UE.

13. Concordate con la proposta secondo cui gli autoveicoli non devono più essere necessariamente idonei al montaggio di catene da neve (art. 63 cpv. 2)?		
	SÌ	NO
Totale	53	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	27	0
Privati	0	0

14. Concordate con la proposta di riconoscere la funzione di fissaggio del carico alle carrozzerie rinforzate secondo la norma EN 12642 in presenza di un piano che illustri la corretta disposizione del carico (art. 66 cpv. 1^{bis})?		
	SÌ	NO
Totale	49	4
Cantoni	22	4
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	27	0
Privati	0	0

A destare osservazioni è la proposta del piano di carico: alcuni Cantoni ritengono che la valutazione o la verifica della presenza di tale documento risulterebbe complicata. L'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG) dubita della sua necessità, ma è favorevole al riconoscimento della norma EN 12642 sulla sicurezza del carico.

15. Concordate con la disposizione relativa alle superfici altamente riflettenti dei veicoli stradali (art. 69 cpv. 1^{bis})?		
	SÌ	NO
Totale	52	7
Cantoni	23	3
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	4
Privati	1	0
<p>La Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (CCCS), la Conferenza delle direttici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere, come pure i Cantoni GR, BL, BS, SO, UR, LU, ZG e ZH concordano con la disposizione, ma trovano che sia difficile verificarne l'attuazione. Determinare il valore limite della riflessione espresso in punti percentuali proposto richiede molto tempo e apparecchiature speciali, di cui le autorità d'immatricolazione non dispongono.</p>		

16. Concordate con la proposta di consentire la presenza di elementi luminescenti o retroriflettenti su veicoli di polizia, servizio doganale, servizio antincendio e servizio sanitario abolendo il vincolo che prevede la dotazione di luce blu (art. 69 cpv. 3)?		
	SÌ	NO
Totale	55	1
Cantoni	25	1
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	29	0
Privati	1	0

17. Concordate con la proposta secondo cui le autorità esecutive cantonali possono autorizzare montaggio e azionamento di unità di illuminazione conformi ai requisiti tecnici delle norme internazionali in materia senza che sia assolutamente necessaria un'approvazione parziale UE o UNECE o una valutazione della conformità (art. 72a)?		
	SÌ	NO
Totale	59	1
Cantoni	25	1
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	33	0
Privati	1	0

18. Concordate con la possibilità di deroga alla distanza minima tra le luci di circolazione diurna in caso di retrofit (disposizione transitoria relativa all'art. 76 cpv. 5 lett. a)?		
	SÌ	NO
Totale	56	3
Cantoni	24	2
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	32	0
Privati	0	1

19. Concordate con la proposta di autorizzare gli avvisatori acustici di retromarcia per i veicoli raccolta rifiuti e gli autoveicoli pesanti (art. 82 cpv. 1^{ter})?		
	SÌ	NO
Totale	55	3
Cantoni	24	2
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	30	1
Privati	1	0

20. Concordate con la proposta di aumentare il carico per asse ammesso per i carri di lavoro (art. 95 cpv. 2 lett. b e cpv. 3)?		
	SÌ	NO
Totale	35	16
Cantoni	11	15
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	24	1
Privati	0	0

Tutte le voci contrarie vengono dai Cantoni e dall'Associazione dei servizi della circolazione (asa). Le critiche riguardano in particolare gli pneumatici a basso impatto usurante che la proposta prevede (oltre agli pneumatici larghi) quale condizione per aumentare il carico per asse in modo da salvaguardare per quanto possibile la carreggiata. Sei Cantoni adducono quest'unico argomento come motivo di opposizione alla modifica, facendo inoltre presente che la verifica dei requisiti per gli pneumatici «salva carreggiata» comporta un onere ragguardevole sia per i proprietari dei carri sia per gli organi di controllo.

La Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA), rappresentata dalla Conferenza degli ingegneri cantonali (CIC), non respinge la proposta in consultazione, ma neanche la accetta. Di seguito, un estratto (tradotto) dal suo commento al progetto: *«Qualche anno fa la disposizione di cui all'articolo 95 è stata già allentata in questo senso per le macchine raccogliatrici agricole. Alla strada è indifferente che il veicolo con un maggiore carico per asse sia agricolo o edile. Secondo gli ingegneri cantonali che sovrintendono alle reti stradali cantonali, non si può dunque parlare a priori di un peggioramento inaccettabile per il corpo stradale.*

Il numero di veicoli con carichi per asse molto elevati ammessi a circolare va tuttavia crescendo, sottoponendo indubbiamente le strade a una maggiore sollecitazione. Ora che si potrà far ricorso, oltre agli pneumatici larghi, anche ad altri pneumatici a basso impatto usurante, c'è da supporre, stando alle nostre osservazioni, che nella maggior parte dei casi le raccogliatrici agricole circoleranno su strada con gli pneumatici larghi proposti, in modo da non sprofondare poi nei campi o nei prati. Nel settore agricolo esiste dunque un interesse specifico a utilizzare questo tipo di pneumatici. Non è del tutto certo che le imprese edili saranno disposte a ordinare o equipaggiare a posteriori le macchine da cantiere come le pavimentatrici con pneumatici "salva carreggiata", non foss'altro per mancanza d'interesse. Non è chiaro se gli pneumatici a basso impatto usurante abbiano altri svantaggi in cantiere e se l'impresa potrebbe rinunciare a montarli; pensare che vengano sostituiti per gli spostamenti da un luogo all'altro su strada è praticamente illusorio.

Scettica riguardo all'allentamento dell'articolo 95, la CIC chiede pertanto che le macchine da cantiere ammesse in futuro sul mercato debbano essere costruite in modo da poter montare esclusivamente pneumatici larghi o a basso impatto usurante e invita l'USTRA a verificare se sia possibile precisare le norme al riguardo».

21. Concordate con la proposta di concedere deroghe alle disposizioni sulle caratteristiche della parte frontale dei veicoli in relazione alla protezione dei pedoni agli autoveicoli leggeri che devono essere equipaggiati con attrezzature frontali nei casi menzionati (art. 104a cpv. 2^{bis} e 2^{ter})?

	SÌ	NO
Totale	50	4
Cantoni	23	3
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	27	1
Privati	0	0

22. Concordate con l'obbligo di installare cinture di sicurezza sugli autoveicoli di lavoro e i trattori con velocità massima per costruzione superiore a 40 km/h nonché su tutti i trattori e i carri con motore dotati di struttura protettiva antiribaltamento (art. 106 cpv. 5)?

	SÌ	NO
Totale	48	5
Cantoni	25	1
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	23	4
Privati	0	0

Molti Cantoni sottolineano l'importanza di una disposizione transitoria che preveda un periodo di adeguamento di almeno un anno.

23. Qualora approviate l'articolo 106 capoverso 5 (domanda 22), concordate anche con la conseguente estensione della deroga dall'obbligo di allacciare la cintura di sicurezza (art. 3a cpv. 2 lett. g ONC)?		
	SÌ	NO
Totale	45	7
Cantoni	22	3
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	23	4
Privati	0	0
<p>La proposta è respinta dai Cantoni OW, NW e ZG, dal Servizio per la prevenzione degli infortuni nell'agricoltura (SPIA), dall'Ufficio prevenzione infortuni (upi), dall'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) e dall'Unione svizzera dei contadini (USC).</p>		

24. Concordate con l'introduzione dell'obbligo, già vigente nell'UE, di munire di poggiatesta i sedili anteriori più esterni di autofurgoni e furgoncini (art. 106 cpv. 4 e 72 cpv. 5^{bis})?		
	SÌ	NO
Totale	54	2
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	2
Privati	0	0

25. Concordate con la proposta secondo cui i veicoli di servizio antincendio, polizia, servizio sanitario e servizio doganale possono essere dotati di luci blu supplementari sugli specchi retrovisori esterni e orientate lateralmente (art. 110 cpv. 3 lett. a)?		
	SÌ	NO
Totale	56	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	30	0
Privati	0	0

26. Concordate con la proposta di prescrivere la dotazione di dispositivi di avvertimento a luce lampeggiante (possibilità di azionare gli indicatori di direzione con tale funzione) per automobili, furgoncini, autobus e autocarri (art. 111)?		
	SÌ	NO
Totale	54	2
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	2
Privati	0	0

27. Concordate con i requisiti per l'apertura delle porte degli autobus (in particolare dispositivo d'apertura d'emergenza dall'esterno; art. 123 cpv. 2)?		
	SÌ	NO
Totale	52	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	26	0
Privati	0	0
Molti Cantoni sottolineano l'importanza di una disposizione transitoria che preveda un periodo di adeguamento di almeno un anno.		

28. Concordate con le modifiche relative ai veicoli cisterna e silo (art. 125 cpv. 1, 1^{bis} e 2)?		
	SÌ	NO
Totale	54	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	0	0

29. Concordate con la larghezza e lunghezza massime proposte per i quadricicli leggeri a motore e i quadricicli a motore con carrozzeria chiusa nonché per le slitte a motore (art. 135 cpv. 3)?		
	SÌ	NO
Totale	52	3
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	25	3
Privati	1	0

Talune branche del settore lamentano il fatto che le restrizioni proposte riguardo a larghezza e lunghezza massime dei quadricicli a motore con carrozzeria chiusa nell'UE non si applicano a tutti i veicoli di questo genere.

30. Concordate con la nuova definizione del peso per la classificazione in categorie di motoleggere, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (art. 136 cpv. 1 e 1^{bis})?		
	SÌ	NO
Totale	54	3
Cantoni	25	3
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	1	0

I Cantoni LU e NW hanno risposto sia sì che no, per cui le risposte dei Cantoni a questa domanda risultano in totale 28.

31. Concordate con la proposta relativa al carico utile di motoleggere, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (compresa la rinuncia, menzionata nei commenti, a riprendere la riduzione del carico utile dell'UE da 1,5 t a 1 t per i tricicli a motore; art. 136 cpv. 2)?		
	SÌ	NO
Totale	38	16
Cantoni	11	15
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	26	1
Privati	1	0
<p>Il rifiuto da parte della maggioranza dei Cantoni è dovuto al recepimento solo parziale della normativa UE. In particolare, chiedono che si riprenda anche la riduzione del carico utile a 1 t per i tricicli a motore. È pure sottolineata l'importanza di una disposizione transitoria che preveda un periodo di adeguamento di almeno un anno.</p>		

32. Concordate con la limitazione dell'equipaggiamento suppletivo incluso nel peso a vuoto di quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore nonché di motoleggere di cui all'articolo 14 lettera b numero 2 (art. 136 cpv. 2^{bis})?		
	SÌ	NO
Totale	52	3
Cantoni	23	3
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	1	0
<p>Benché dal punto di vista materiale non vi sia nulla da eccepire alla modifica, i Cantoni lamentano una formulazione troppo imprecisa della disposizione proposta. In particolare non è chiaro cosa comprenda l'equipaggiamento suppletivo menzionato e in che misura sia computato nel peso a vuoto. Molti Cantoni sottolineano inoltre l'importanza di una disposizione transitoria che preveda un periodo di adeguamento di almeno un anno.</p>		

33. Concordate con la proposta di definire, analogamente all'UE, il numero massimo di posti consentiti per motoleggere, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (nuovo art. 136a)?		
	SÌ	NO
Totale	39	15
Cantoni	12	14
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	26	1
Privati	1	0
<p>Il rifiuto da parte della maggioranza dei Cantoni è dovuto al recepimento solo parziale della normativa UE, mentre si vorrebbe che venissero riprese tutte le restrizioni relative al numero di posti. È pure sottolineata l'importanza di una disposizione transitoria che preveda un periodo di adeguamento di almeno un anno.</p>		

34. Concordate con la disposizione sull'idoneità alla guida in curva di motoleggere con ruote disposte simmetricamente, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (art. 137 cpv. 3)?		
	SÌ	NO
Totale	49	3
Cantoni	23	3
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	25	0
Privati	1	0

35. Concordate con l'obbligo di accensione automatica dei fari a luce anabbagliante su tutti i motoveicoli nonché sui quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore in assenza di luci di circolazione diurna (art. 140 cpv. 3)?		
	SÌ	NO
Totale	52	2
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	26	1
Privati	0	1

36. Concordate con l'obbligo per i quadricicli leggeri a motore, i quadricicli a motore e i tricicli, i motoveicoli con carrozino laterale e le slitte a motore di presentare due catarifrangenti già a partire da una larghezza di oltre 1,00 m e con l'eccezione al raddoppiamento delle luci proposta per le slitte a motore (larghezza massima consentita 1,50 m) a partire da una larghezza di 1,30 m (art. 142)?		
	SÌ	NO
Totale	54	1
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	27	1
Privati		

37. Concordate con l'obbligo di montare due specchi retrovisori su motoveicoli, quadricicli leggeri a motore, quadricicli a motore e tricicli a motore (art. 143 cpv. 1 e 2)?		
	SÌ	NO
Totale	49	5
Cantoni	24	2
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	25	2
Privati	0	1

38. Concordate con l'adeguamento all'evoluzione del diritto europeo riguardo all'obbligo di equipaggiare i motoveicoli con sistemi di frenata più efficienti (in particolare sistemi antibloccaggio; art. 145 cpv. 1^{bis})?

	SÌ	NO
Totale	55	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	1	0

Molti Cantoni sottolineano l'importanza di una disposizione transitoria che preveda un periodo di adeguamento di almeno un anno.

39. Concordate con l'obbligo di equipaggiare con cinture di sicurezza i sedili dei quadricicli leggeri a motore con un peso di classificazione di oltre 270 kg (art. 155 cpv. 1)?

	SÌ	NO
Totale	54	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	0	0

40. Concordate con l'adeguamento della normativa sull'equipaggiamento con cinture di sicurezza di quadricicli a motore e tricicli a motore (art. 158)?		
	SÌ	NO
Totale	53	1
Cantoni	25	1
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	0	0

Il Cantone BE critica la proposta, ritenendo che le cinture di sicurezza a protezione del conducente e dei passeggeri dovrebbero essere prescritte solo quando il veicolo è provvisto di carrozzeria.

41. Concordate con la normativa relativa alla potenza del motore dei quadricicli a motore (art. 159)?		
	SÌ	NO
Totale	35	17
Cantoni	11	16
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	24	1
Privati	0	0

Il rifiuto da parte della maggioranza dei Cantoni è dovuto al recepimento solo parziale della normativa UE. I Cantoni chiedono di riprendere la regolamentazione UE per i quad fuoristrada, ossia: nessuna restrizione della potenza del motore, ma limitazione della velocità massima raggiungibile a 90 km/h.

Il Cantone OW ha risposto sia sì che no, per cui le risposte dei Cantoni a questa domanda risultano in totale 27.

42. Concordate con la precisazione della disposizione tesa a impedire la manipolazione della velocità massima dei ciclomotori (art. 177 cpv. 2)?		
	SÌ	NO
Totale	55	1
Cantoni	25	1
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	29	0
Privati	1	0

43. Concordate con l'abrogazione della disposizione relativa al diametro minimo della ruota motrice dei ciclomotori (art. 179 cpv. 4)?		
	SÌ	NO
Totale	55	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	1	0

44. Concordate con la possibilità per le sedie a rotelle a propulsione elettrica con velocità massima di 10 km/h di disporre di due posti (art. 181 cpv. 5)?		
	SÌ	NO
Totale	50	3
Cantoni	24	2
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	25	1
Privati	1	0

L'associazione Mobilità pedonale Svizzera respinge la proposta in consultazione, facendo presente in particolare che l'attuale infrastruttura pedonale non è idonea né ad accogliere ulteriori veicoli larghi più 1 metro né a consentire la manovra di veicoli più lunghi.

Uno dei Cantoni contrari esprime preoccupazioni legate alla sicurezza qualora persone cui è negata la licenza di condurre per motivi di salute trasportino altre persone su una sedia a rotelle motorizzata e ai potenziali inutili pericoli per l'incolumità di utenti delle superfici destinate alla mobilità pedonale.

45. Concordate con la possibilità per le sedie a rotelle motorizzate di essere dotate di carrozzeria chiusa (art. 181 cpv. 6)?		
	SÌ	NO
Totale	52	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	25	0
Privati	1	0

46. Concordate con la proposta secondo cui i rimorchi del servizio antincendio e della protezione civile devono avere le stesse luci dei rimorchi di lavoro (abrogazione dell'eccezione di cui all'art. 204 cpv. 3)?		
	SÌ	NO
Totale	51	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	25	0
Privati	0	0

47. Concordate con la modifica della regolamentazione relativa agli indicatori di direzione sui velocipedi (art. 216 cpv. 4)?		
	SÌ	NO
Totale	53	3
Cantoni	23	3
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	29	0
Privati	1	0

L'Ufficio prevenzione infortuni (upi) plaude alla proposta, ma auspica che continuino a essere ammesse luci lampeggianti supplementari purché di colore rosso.

L'associazione Pro Velo Svizzera accetta la proposta, ma chiede che si sancisca urgentemente l'obbligo di omologazione, che deve assicurare che gli indicatori di direzione dei velocipedi non possano essere confusi con altre luci lampeggianti, che sia ben chiara la direzione in cui lampeggiano e che abbiano una luminescenza tale da poter essere ben visibili anche durante il giorno.

Anche il Cantone BE manifesta perplessità sulla corretta collocazione e visibilità degli indicatori di direzione e respinge pertanto la proposta.

Per ragioni legate alla sicurezza si dice contrario anche il Cantone SH.

Il Cantone VD non approva il testo francese ritenendolo insoddisfacente, ma è favorevole alla proposta a condizione che vi si apportino adeguamenti redazionali.

48. Concordate con l'abrogazione dell'obbligo di dotare le biciclette di un campanello (art. 218 cpv. 2)?		
	SÌ	NO
Totale	43	10
Cantoni	17	7
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	25	3
Privati	1	0

I Cantoni contrari sottolineano soprattutto l'utilità del campanello su superfici destinate al traffico misto (biciclette/pedoni).

Pro Velo Svizzera respinge la proposta per ragioni legate alla sicurezza, ma propone di verificare la possibilità di ammettere altri dispositivi acustici quali avvisatori elettrici o trombe.

È contrario alla proposta per motivi legati alla sicurezza anche il Servizio per la prevenzione degli infortuni nell'agricoltura (SPIA).

L'Ufficio prevenzione infortuni (upi) rimarca l'utilità del campanello, ma accetta l'abrogazione del carattere obbligatorio.

Il Touring Club Svizzero (TCS) non si dice contrario all'abrogazione dell'obbligo, ma precisa che dovrebbero rimanere vietati altri dispositivi di avvertimento diversi dai campanelli.

49. Concordate con la precisazione relativa all'obbligo di omologazione prima di effettuare un chip-tuning (art. 219 cpv. 2 lett. g e h)?		
	SÌ	NO
Totale	56	3
Cantoni	26	1
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	30	2
Privati	0	0

Il Cantone ZG risponde sia sì che no senza commentare, per cui le risposte dei Cantoni a questa domanda risultano in totale 27.

L'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) respinge la proposta senza commento.

FAKT AG, Centro Laboratori Automotive, respinge la proposta in consultazione, adducendo come principale argomento che, prima di parlare di omologazione, è necessario creare i presupposti per consentire l'utilizzo temporalmente limitato di un veicolo modificato.

L'Auto Tuning & Design Verband Schweiz/Liechtenstein (ATVSL) si astiene ma, facendo riferimento alle lunghe liste di richieste presentate ai servizi preposti, auspica uno snellimento degli esami e un'estensione della loro validità.

50. Concordate con la proposta di modifica dell'allegato 5 OETV (n. 212)?		
	SÌ	NO
Totale	54	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	27	0
Privati	1	0

51. Concordate con la proposta secondo cui gli specchi esterni montati a un'altezza massima dal suolo di 2 m debbano chiudersi in caso di leggera pressione (allegato 8 n. 22)?		
	SÌ	NO
Totale	56	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	30	0
Privati	0	0

L'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG) concorda, ma ritiene opportuna una disposizione transitoria.

52. Concordate con la proposta di tener conto del peso dei bagagli per la determinazione del numero di posti degli autoveicoli adibiti ad abitazione (allegato 9 n. 252)?		
	SÌ	NO
Totale	50	3
Cantoni	25	1
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	25	2
Privati	0	0

Caravaningsuisse, l'associazione svizzera del settore del caravan, respinge la modifica con gli stessi argomenti addotti riguardo alla proposta di determinare il peso a vuoto degli autoveicoli adibiti ad abitazione con serbatoi delle acque chiare pieni (art. 7 cpv. 1; cfr. domanda 2): la responsabilità è del conducente, la restrizione è inutile, si limita il trasporto di persone senza prevenire il sovraccarico.

Anche l'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA) respinge la proposta, ritenendo che l'innalzamento del peso dei passeggeri e dei bagagli proposto sia una restrizione eccessiva.

53. Concordate con l'abrogazione della disposizione secondo cui i motoveicoli possono essere dotati di un solo indicatore di direzione su ciascun lato (allegato 10 n. 52 schema I)?		
	SÌ	NO
Totale	55	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	28	0
Privati	1	0

54. Concordate con l'adeguamento delle disposizioni in merito alla regolazione dei fari a luce anabagliante e fendinebbia (allegato 10 n. 731 e 732; armonizzazione delle prescrizioni nazionali con le norme internazionali)?

	SÌ	NO
Totale	55	0
Cantoni	26	0
Istituzioni, associazioni e organizzazioni	29	0
Privati	0	0