

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

All'
Ufficio federale delle strade
3003 Berna

Consultazione Via Sicura

Varianti relative al Programma d'intervento della Confederazione per una maggiore sicurezza sulle strade svizzere

Signor Direttore,

vi trasmettiamo con la risposta alle domande poste nella consultazione l'apposito formulario.

Al di là di tali risposte, vi inoltriamo le nostre osservazioni inerenti il principio ed il finanziamento.

1. Generalità

L'obiettivo generale delle misure, che è sostanzialmente la diminuzione delle vittime (morti e feriti gravi) dovute agli incidenti stradali, può e deve essere indubbiamente condiviso. Vi è però da chiedersi in che misura molte delle proposte rispondano ad un adeguato rapporto costo/beneficio e non provochino per contro la sensazione di un'eccessiva pressione sulla popolazione, con conseguenti problemi di accettazione.

A dipendenza dell'effettiva attuazione delle misure (tutte o in parte), occorre inoltre segnalare il notevole aumento dei costi amministrativi dovuti a:

- la durata limitata della licenza di condurre;
- la relativa formazione complementare;
- la formazione complementare obbligatoria in corso di revoca della licenza di condurre;
- l'installazione, il controllo e la gestione di apparecchi per la registrazione dati dopo revoca della licenza;
- la nuova regolamentazione circa la statistica degli incidenti della circolazione stradale.

In linea generale e senza addentrarsi in questa sede nel commento ad ogni proposta, si segnala che l'attuale impostazione di "Via Sicura" comporta dei rischi, che saranno qui di seguito accennati.

In primo luogo, si ritiene che le nuove proposte si "sovrappongano" - con il rischio di eccessive rigidità - a disposizioni oggi esistenti, che permettono già ai Cantoni di agire nella direzione auspicata con "Via Sicura" (si pensi alle proposte di art. 15d e 16e).

In secondo luogo, rileviamo che la tendenza all'aumento e all'incisività dei controlli accrescerà la sensazione di un'eccessiva pressione da parte dell'autorità. Si corre in effetti il rischio che il sistema normativo e sanzionatorio in ambito di circolazione sia più incisivo rispetto a quello in altri ambiti del diritto amministrativo e/o penale. In altre parole, per l'insieme dei reati contemplati dalla legislazione svizzera va mantenuta una proporzionalità delle sanzioni. Rispettivamente, non vanno introdotti – si pensi ad esempio al valore probatorio della prova dell'alito per l'alcolemia – elementi che mostrano ancora incertezze dal punto di vista della solidità giuridica.

In terzo luogo, tra le proposte ritenute dubbie dal punto di vista del rapporto costo/beneficio vi è indubbiamente quella legata alla durata del permesso di condurre, che, oltre ad aumentare i costi amministrativi, non rappresenta certo un esempio di fiducia nei confronti dell'utente: non si vede bene che rapporto vi possa essere tra la scadenza della licenza (con relativi corsi di aggiornamento) e l'ipotetica diminuzione degli incidenti.

A nostro parere le regolamentazioni attuali sulla licenza oltre i 70 anni e quella per i giovani conducenti (patenti in due fasi) dovrebbero essere sufficienti; andrebbero semmai eventualmente inasprite le condizioni per questi ultimi.

Da ultimo, poco entusiasmo suscitano inoltre, per questo Governo, le proposte di "intrusione" dello Stato nel sistema assicurativo e viceversa, con le proposte concernenti l'accesso alla banca dati ADMAS e l'obbligo di regresso.

2. Aspetti finanziari (domande 1 – 3)

Il testo in consultazione propone tre varianti di finanziamento. Una di esse contempla la destinazione vincolata del 50% dei proventi delle multe stradali.

Il Consiglio federale non dà la priorità a questa variante di finanziamento, che peraltro è un intervento nella sovranità finanziaria di Cantoni e Comuni.

Il nostro Cantone concorda che vada evitato un intervento nella sua sovranità finanziaria e predilige la variante 1, che prevede l'aumento al 2.5% del supplemento al premio RC auto.

Questa soluzione permette un discreto livello di contributo di finanziamento, lascia ai Cantoni la facoltà di decidere se e in che misura i proventi delle multe debbano essere destinati alla sicurezza stradale (tenendo così in debito conto le possibili differenze nelle casistiche dei vari Cantoni) e rispetta in grandi linee il principio del "chi inquina paga" (anche se per i neo-e giovani conducenti con alti premi si troveranno caricati di oneri superiori senza aver ancora causato alcun danno).

3. Tecnica e infrastruttura (domanda 4)

Il principio secondo cui si possano ottimizzare le infrastrutture affinché gli errori commessi non abbiano più risvolti fatali è condivisibile, ma è applicabile a livello pratico e finanziariamente sostenibile unicamente nell'ambito di nuove costruzioni o di importanti trasformazioni di quelle esistenti.

Un'applicazione sistematica dello stesso all'infrastruttura esistente pone un problema di limiti: quale dovrebbe essere l'approccio da adottare per strade in nuclei abitati (muri laterali di cinta, di case, pali dell'illuminazione, la segnaletica, ecc.) e per zone fuori abitato e boschive (ostacoli laterali naturali quali alberi e rocce)?

Da questo punto di vista nell'art. 6a il concetto del "per quanto possibile" va interpretato in senso largo, e cioè "per quanto finanziariamente sostenibile e compatibilmente con i programmi operativi degli enti (pubblici e non) proprietari dell'infrastruttura".

Il rischio, con tale articolo, è di favorire un incremento delle cause per responsabilità del proprietario d'opera, siano esse civili o penali, nell'ambito del quale occorrerebbe dimostrare se è stato fatto "quanto possibile" e si è potuto "ridurre al minimo" le conseguenze degli incidenti.

Il nostro Cantone nell'ambito della sua legislazione in materia stradale, dispone già di uno strumento che definisce i principi di costruzione e mantenimento delle infrastrutture, Legge sulle strade, art. 6:

Concezione delle strade

¹*Le strade pubbliche devono essere concepite secondo metodi tecnici progrediti e con criteri economici.*

²*Devono in particolare essere prese le misure necessarie alla sicurezza dell'opera, delle persone, dei beni, curati gli elementi tecnico-architettonici e limitate al massimo le cause di disturbo del traffico e le cause di molestia per l'ambiente e per il paesaggio.*

³*Dev'essere verificata la compatibilità con le esigenze della protezione dell'ambiente, temperate con interessi contrastanti come l'impiego economico della proprietà privata.*

⁴*Le strade aperte al pubblico devono essere concepite almeno nel rispetto delle condizioni del capoverso secondo.*

⁵*Nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali, di regola devono essere realizzate, laddove lo sviluppo planimetrico e altimetrico lo consente, tratte corrispondenti di piste ciclabili, possibilmente separate dal campo stradale destinato ad altre componenti del traffico.*

L'art. 6a ci sembra pertanto inutile.

L'art. 6b è per contro applicabile, fermo restando che l'evoluzione delle norme tecniche (VSS, SIA) contribuisce già in modo essenziale alla concezione di strade sicure.

Per quanto attiene all'addetto della sicurezza, si segnala, una volta di più, l'aumento dei costi amministrativi e generali legati alle opere: vi è da chiedersi se i professionisti con i requisiti necessari non rispondano già sufficientemente a tale esigenza; non siamo tuttavia contrari al principio di cui al cpv. 3.

Art. 6c. Anche in questo caso vi sarà da contare con un incremento dei costi amministrativi e di quelli legati all'infrastruttura, a dipendenza delle "tappe progressive".

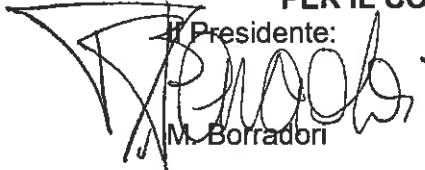
Il principio è accettabile solo nella misura in cui i proprietari stradali possano pianificare ed eseguire quanto necessario compatibilmente con le loro disponibilità finanziarie.

Art. 6d. Principio condivisibile, pur osservando il notevole onere che ciò comporta, trattandosi di esami interdisciplinari che coinvolgono diversi enti e servizi. Non è chiaro inoltre se l'addetto alla sicurezza debba essere un impiegato dell'amministrazione o si possa far capo a uno o più operatori privati.

Voglia gradire, signor Direttore, i nostri più cordiali saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



M. Borradori

Il Cancelliere:

G. Gianella

Annesso:
formulario risposta domande

Copia per conoscenza:

- alla Direzione del Dipartimento delle istituzioni, Residenza
- alla Direzione del Dipartimento del territorio, Residenza
- alla Divisione degli interni, Residenza
- alla Divisione delle costruzioni, Residenza
- alla Sezione della circolazione, Residenza
- al Comando Polizia Cantonale, Residenza
- alla Deputazione ticinese alle Camere federali

**Consultazione sull'attuazione del programma d'intervento Via sicura
QUESTIONARIO**

Presenza di posizione presentata da:

Cantone: <input checked="" type="checkbox"/>	Associazione, organizzazione, altro: <input type="checkbox"/>
Mittente: Consiglio di Stato del Cantone Ticino	

I. Osservazioni generali

Osservazioni: Attiriamo l'attenzione sul fatto che nella documentazione vi sono diversi errori linguistici che influenzano il senso stesso del contenuto, fuorviandone la comprensione.
--

II. Domande

**II.a Variante per l'attuazione di Via Sicura
(Rapporto esplicativo, n. 3)**

1. Variante prevista al n. 3.1 del rapporto esplicativo		
1.1 Aumento del supplemento al 2,5 %?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Vedi lettera allegata.		
1.2 Impiego vincolato a misure educative e informative?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Vedi lettera allegata.		

2. Variante prevista al n. 3.2 del rapporto esplicativo		
2.1 Aumento del supplemento al 5 %?		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Vedi lettera allegata.		

**Consultazione sull'attuazione del programma d'intervento Via sicura
QUESTIONARIO**

2.2. Impiego vincolato delle multe stradali?		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Vedi lettera allegata.		

3. Variante prevista al numero 3.3 del rapporto esplicativo		
3.1 Aumento del supplemento al 5 %?		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Vedi lettera allegata.		
3.2 Impiego vincolato del supplemento?		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Vedi lettera allegata.		

II.b Provvedimenti specifici

(Rapporto esplicativo, n. 4.1 « Legge del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale »)

4. Siete d'accordo con le misure concernenti l'infrastruttura stradale? (Art. 6a - 6d)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Si veda punto 3 "Tecnica e infrastruttura" della lettera allegata.		

5. Siete d'accordo che il Consiglio federale fissi requisiti caratteriali minimi per i conducenti di veicoli a motore? (art. 14 cpv. 1 lett. d e 25 cpv. 3 lett. a)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

**Consultazione sull'attuazione del programma d'intervento Via sicura
QUESTIONARIO**

6. Siete d'accordo di vietare ai titolari di licenze di condurre in prova di accompagnare allievi conducenti durante corse di scuola guida? (Art. 15 cpv. 1)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Si segnala che la versione italiana dell'art. 15 cpv. 1 <u>non</u> corrisponde a quella in tedesco.		

7. Siete d'accordo di introdurre l'obbligo di una formazione complementare (1 giorno ogni 10 anni) per gli automobilisti e i conducenti di motoveicoli? (Art. 15 cpv. 5)		
Per automobilisti e i conducenti di motoveicoli?		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		
Solo per automobilisti?		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		
Solo per conducenti di motoveicoli?		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

8. Siete d'accordo con i periodi di validità proposti per le licenze di condurre? (Art. 15b e 15c)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

9. Siete d'accordo con le scadenze proposte per gli esami di verifica dell'idoneità alla guida per conducenti non professionali? (Art. 15c cpv. 1-3)		
<input type="checkbox"/> SÌ <input type="checkbox"/> SÌ, variante con passaggio intermedio ai 65 anni. <input type="checkbox"/> SÌ, variante senza passaggio intermedio ai 65 anni.	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

**Consultazione sull'attuazione del programma d'intervento Via sicura
QUESTIONARIO**

9.1 Siete d'accordo che le categorie delle licenze di condurre per veicoli con più di otto posti a sedere oltre a quello del conducente, scadano con il compimento del 70esimo o 75esimo anno di età del titolare o della titolare? (Art. 15c cpv. 7)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì, variante dei 70 anni	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
<input type="checkbox"/> Sì, variante dei 75 anni		
Osservazioni: Sul principio siamo favorevoli. Le varianti sono abbastanza equivalenti. Per coerenza con il sistema riteniamo però vada privilegiata la variante dei 70 anni.		

10. Siete d'accordo che l'autorità cantonale ordini un'indagine sull'idoneità alla guida se si sospetta un'inidoneità alla guida ai sensi dell'articolo 15d? (Art. 15d)		
<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Siamo ovviamente favorevoli ad ordinare un'indagine sull'idoneità alla guida, qualora l'autorità sospetti un'inidoneità, ma riteniamo che il nuovo art. 15 d sia inutile , in quanto le autorità cantonali già seguono questa prassi. La fissazione delle condizioni già a livello di legge finirebbe per creare nuove difficoltà.		

11. Siete d'accordo di introdurre una formazione complementare obbligatoria in caso di revoca della licenza di condurre? (Art. 16e)		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
<input type="checkbox"/> In caso affermativo, formazione complementare obbligatoria? <input type="checkbox"/> In caso affermativo, prolungamento, con la sospensione condizionale, del ritiro della licenza di condurre di tre mesi che decade se viene frequentata una formazione complementare (variante)?		
Osservazioni: Si concorda con l'obiettivo, ma non con la modifica proposta. In effetti, si ritiene che le normative attuali permettano già di raggiungere gli importanti obiettivi prefissati con la presente proposta di modifica. In questo senso l'esperienza accumulata in Ticino in questi anni attesta la validità e l'efficacia dell'attuale sistema. A mente della scrivente Autorità, la nuova normativa potrebbe paradossalmente rendere meno performante il sistema attuale permesso dall'art. 17 LCStr.		

12. Siete d'accordo con l'obbligo di installare apparecchi per la registrazione di dati dopo una revoca della licenza di condurre a seguito di un'infrazione grave alle prescrizioni in materia di velocità? (Art. 17a e 99 n. 9)		
<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

Consultazione sull'attuazione del programma d'intervento Via sicura
QUESTIONARIO

13. Siete d'accordo con la nuova definizione dell'età minima per ciclisti? (Art. 19 cpv. 1 e 1bis)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Che l'attuale formulazione ("non ancora assoggettati all'obbligo scolastico") debba essere precisata è indubbio. La soluzione prevista ci sembra forse eccessiva.		

14. Siete d'accordo con l'aumento dell'età minima per i conducenti di veicoli a trazione animale? (Art. 21 cpv. 1 e 2 primo periodo)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Ci permettiamo di far notare il rischio di contraddizione di questa proposta con la possibilità legale di ottenere la licenza di guida per i veicoli di categoria G (agricoli) a partire dai 14 anni.		

15. Siete d'accordo che il Consiglio federale applichi misure per garantire la qualità degli esami di verifica dell'idoneità alla guida? (Art. 25 cpv. 3 lett. f e g)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

16. Siete d'accordo che il Consiglio federale fissi tassi alcolici dell'alito e del sangue inferiori (0,1 per mille) al limite generale dello 0,5 per mille stabilito dall'Assemblea federale per quelle categorie di persone che hanno particolari responsabilità nella circolazione stradale o che comportano pericoli particolari? (Art. 31 cpv. 2 ^{bis})		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Si propone che l'infrazione a tale nuovo limite non sia però punito con una sanzione amministrativa, ma con una semplice contravvenzione; tale infrazione non deve quindi costituire precedente specifico.		

**Consultazione sull'attuazione del programma d'intervento Via sicura
QUESTIONARIO**

16.1 Per le persone che operano nel trasporto concessionario o internazionale di persone su strada?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		
16.2 Per le persone che trasportano, a titolo professionale, persone o merci (con autocarri)?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		
16.3 Per conducenti di autofurgoni?		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		
16.4 Per i maestri conducenti?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		
16.5 Per le persone che accompagnano allievi conducenti durante corse di scuola guida?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		
16.6 Per i titolari di licenze per allievi conducenti?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		
16.7 Per i titolari di licenze in prova?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

**Consultazione sull'attuazione del programma d'intervento Via sicura
QUESTIONARIO**

17. Siete d'accordo con l'obbligo di circolare con i fari accesi nelle ore diurne? (art. 41 cpv. 1)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

18. Siete d'accordo che venga introdotto il test dell'alito quale mezzo probatorio? (Art. 55 cpv. 6 e 7 lett. d)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Dal punto di vista della fluidità dei controlli di Polizia, saremmo sicuramente favorevoli al cambiamento proposto; permane però una consistente preoccupazione per i limiti tecnici degli apparecchi di misurazione, così come vengono ampiamente esposti del Rapporto in consultazione. In questo senso, non vorremmo che l'assenza di solidità scientifica ampiamente riconosciuta dei risultati del test dell'alito, si traduca in una scarsa solidità probatoria di tali risultati in ambito giudiziario.		

19. Siete d'accordo che al Consiglio federale sia data la competenza di introdurre l'obbligo di portare il casco per ciclisti? (Art. 57 cpv. 5 lett. b)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: - L'efficacia del casco è indubbia. L'obbligo ci sembra però eccessivo. - La traduzione dell'art. 57 cpv. 5 lett. b è errata e non coincide con la versione tedesca.		

20. Siete d'accordo che il Consiglio federale introduca l'obbligo di portare il casco per bambini fino a 14 anni? (Art. 57 cpv. 5 lett. b)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Valgono le medesime osservazioni, ma quale misure educativa potrebbe essere accettata.		

21. Siete d'accordo che, in caso di violazioni delle norme della circolazione stradale commesse per colpa grave, le assicurazioni di responsabilità civile abbiano l'obbligo di regresso nei confronti della persona che ha causato l'incidente? (Art. 65 cpv. 3)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Considerato l'attuale meccanismo assicurativo, che conduce alla penalizzazione dei cattivi rischi e le libertà delle Compagnie assicurative, non si ritiene giustificata tale proposta. Lo Stato deve utilizzare prioritariamente i mezzi a propria disposizione per favorire il rispetto delle norme della circolazione e penalizzare che infrange le regole.		

**Consultazione sull'attuazione del programma d'intervento Via sicura
QUESTIONARIO**

22. Siete d'accordo con l'introduzione dell'attestazione relativa ai sinistri provocati? (Art. 68a)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

24. Siete d'accordo che il Fondo nazionale di garanzia copra sussidiariamente i danni causati attraverso l'impiego di mezzi simili a veicoli? (Art. 76 cpv. 2 lett. d)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

24. Siete d'accordo che in caso di una violazione senza scrupoli, il giudice possa ordinare la confisca e la distruzione del veicolo a motore? (Art. 90a)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Siamo favorevoli a tale proposta, ritenuto che l'applicazione si giustifichi unicamente in casi eccezionali e particolarmente gravi. Siamo inoltre favorevoli a valutare la possibilità di introdurre la base legale per permettere anche "solo" il ritiro delle targhe e l'annullamento della licenza di circolazione.		

25. Siete d'accordo con sanzioni più severe per chi guida determinati veicoli senza essere titolari della licenza di condurre richiesta? (art. 95 n. 1 e 1 ^{bis})		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

26. Siete d'accordo che l'elenco delle infrazioni punibili in materia di avvertimento dei controlli del traffico sia ampliato? (Art. 98a)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Siamo favorevoli al divieto in materia di avvertimento dei controlli del traffico per enti o associazioni privati e cittadini. Siamo per contro dell'opinione che allo Stato vada lasciata la libertà di scegliere la propria strategia di promozione della sicurezza stradale, che può anche includere, in casi specifici e particolari, l'uso dell'avvertimento preventivo.		

**Consultazione sull'attuazione del programma d'intervento Via sicura
QUESTIONARIO**

27. Siete d'accordo con la nuova regolamentazione circa la statistica degli incidenti della circolazione stradale? (Art. 104 cpv. 2 nonché 104f e 104g)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: La misura è utile. Vanno però tenuti presenti i costi e gli oneri amministrativi supplementari che verranno causati.		

28. Siete d'accordo che gli assicuratori abbiano accesso al registro ADMAS? (Art. 104b cpv. 2 e 6 lett. g)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Si ritiene che la misura non sia conforme alla legislazione sulla protezione dei dati personali.		

II.c Provvedimenti specifici

(n. 4.2 del rapporto esplicativo « Legge sulle multe disciplinari »)

29. Procedura della multa disciplinare: deve essere introdotta la responsabilità civile proposta per multe disciplinari? (Art. 6 cpv. 3 e 6a cpv. 3)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Si fa notare che la traduzione è errata e non corrisponde né al testo legale né alla versione tedesca.		

30. Procedura della multa disciplinare: la procedura penale ordinaria deve essere applicata unicamente in caso di contestazione esplicita dell'infrazione punita con una multa disciplinare? (Art. 6 cpv. 2 lett b e 6a cpv. 2 lett. b)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

**Consultazione sull'attuazione del programma d'intervento Via sicura
QUESTIONARIO**

II.d. Provvedimenti specifici

(n. 4.6 del rapporto esplicativo « Legge sugli agenti terapeutici »)

31. Siete d'accordo che gli specialisti abilitati a dispensare medicinali siano legalmente ed esplicitamente obbligati a informare clienti e pazienti? (Art. 26 cpv. 3)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni:		

II.e. Altre domande

32. La Confederazione deve intervenire per semplificare, coordinare e armonizzare le procedure relative alle infrazioni del diritto della circolazione creando giurisdizioni specializzate (tribunali della circolazione stradale)? (n. 6.6)		
<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Per quanto riguarda le misure amministrative la soluzione proposta non porterebbe alcun miglioramento.		

34. Siete d'accordo con le misure relative alla ricerca, allo sviluppo e alla statistica? (n. 2.2.4)		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / non ci riguarda
Osservazioni: Vanno tenuti presenti i costi e gli oneri amministrativi supplementari che verranno causati. Va tenuto in debito conto il costo/beneficio.		

35. Altre osservazioni?		
<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	
Osservazioni: Vedi lettera allegata.		