

08.520

**Iniziativa parlamentare**  
**Abolizione dei contrassegni per velocipedi**

**Avamprogetto e rapporto esplicativo della Commissione dei trasporti e  
delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati**

del 4 febbraio 2010

---

## Compendio

Dal 1° gennaio 1960 è in vigore in Svizzera l'obbligo dell'assicurazione per i velocipedi, mentre le prescrizioni cantonali risalgono in alcuni casi al 19° secolo. Il contrassegno per velocipedi costituisce la prova che per il velocipede in questione è stata stipulata un'assicurazione per la responsabilità civile. Dal momento che oggi più del 90 per cento della popolazione dispone già di un'assicurazione responsabilità civile privata e che l'onere amministrativo per la responsabilità civile specifica per i velocipedi è relativamente elevato, il contrassegno può essere abrogato. Rimane invece invariato l'obbligo di assicurazione per i ciclomotori. Per la categoria intermedia dei veicoli leggermente motorizzati e per la questione della responsabilità del Fondo nazionale di garanzia possono essere trovate soluzioni adeguate con lievi adeguamenti legislativi.

# Rapporto

## 1 Genesi del progetto

Il consigliere agli Stati Philipp Stähelin ha depositato la sua iniziativa parlamentare il 19 dicembre 2008 sotto forma di progetto elaborato. Chiede l'abolizione dei contrassegni per velocipedi e propone di attuarla con l'abrogazione delle disposizioni pertinenti della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01). Il consigliere agli Stati Stähelin ha motivato la sua iniziativa affermando che i contrassegni per velocipedi sono ormai stati sorpassati dall'evoluzione dei tempi. L'onere amministrativo, con una quota pari a circa il 20 per cento, risulta sproporzionato e oltre il 90 per cento dei ciclisti dispone già di un'assicurazione responsabilità civile privata. La polizia non controlla inoltre più la presenza del contrassegno e se lo fa è solo in relazione ad altri controlli.

Nella sua seduta del 31 marzo 2009, la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati ha proceduto all'esame preliminare dell'iniziativa e ha sentito il suo autore. Ha deciso con 5 voti contro 3 e 2 astensioni di non dar seguito all'iniziativa. Mentre la minoranza della Commissione era ampiamente d'accordo con gli argomenti dell'autore dell'iniziativa, la maggioranza voleva mantenere il sistema attuale perché ha dato buoni risultati. Con il contrassegno, la questione della responsabilità è in effetti regolata integralmente, a vantaggio sia di chi subisce il danno sia di chi lo provoca. La regolamentazione corrisponde al principio di causalità e la spesa per persona o per velocipede è in media di cinque franchi all'anno al minimo. La maggioranza temeva inoltre che per il 10 per cento della popolazione che non dispone di un'assicurazione responsabilità civile privata - di regola si tratta delle persone socialmente svantaggiate - potrebbe esserci una lacuna assicurativa. Secondo la maggioranza della Commissione è un ulteriore svantaggio la circostanza che per i ciclomotori e i veicoli leggermente motorizzati per i quali si applica oggi un sistema di contrassegni, i contrassegni verranno mantenuti o in caso contrario potrebbero sorgere difficili problemi di delimitazione.

Il 28 maggio 2009, il Consiglio degli Stati ha dato seguito in modo relativamente chiaro agli argomenti della minoranza della Commissione e dell'autore dell'iniziativa. La Commissione omologa del Consiglio nazionale ha di conseguenza approvato a grande maggioranza - con 22 contro 0 e 3 astensioni - l'elaborazione di un progetto.

Nella sua seduta dell'11 settembre 2009, la Commissione del Consiglio degli Stati ha deciso di avviare rapidamente l'elaborazione di un progetto. Ha incaricato l'amministrazione di aiutarla dal profilo materiale e ha definito immediatamente i punti principali del progetto.

Nella seduta del 4 febbraio 2010, la Commissione ha approvato l'avamprogetto allestito secondo le sue indicazioni materiali e ha incaricato l'Ufficio federale delle strade di svolgere la consultazione. Visto che la questione era relativamente limitata, la Commissione ha deciso di ridurre l'usuale termine di consultazione a sei settimane. Con una rapida procedura di elaborazione della revisione legislativa si intende accordare ai Cantoni il tempo sufficiente per l'attuazione e se necessario per l'adeguamento delle leggi cantonali.

## Linee direttrici del progetto

L'attuale obbligo per i ciclisti di concludere un'assicurazione di responsabilità civile viene abolito. Viene così a cadere l'obbligo di acquistare ogni anno un contrassegno per velocipedi. Quest'ultimo richiede un onere amministrativo elevato e nella prassi viene raramente controllato dalla polizia. La maggior parte dei ciclisti dispone inoltre di un'assicurazione responsabilità civile privata. Nei Paesi vicini non c'è l'obbligo assicurativo per i velocipedi. Infine anche per altre attrezzature come gli sci o le slitte non bisogna acquistare un contrassegno in Svizzera.

L'abolizione proposta del contrassegno per velocipedi ha ripercussioni anche nel settore dei veicoli a motore, dal momento che attualmente il contrassegno per velocipedi viene utilizzato anche per i veicoli a motore con potenza motrice o velocità ridotte. Tra di essi rientrano le carrozelle per disabili con un dispositivo di propulsione elettrica e una velocità massima di 10 km/h, i carri a mano provvisti di motore, i monoassi guidati da una persona a piedi e non destinati a trainare rimorchi e i ciclomotori leggeri (a un posto, con due ruote collocate una dietro l'altra aventi un ausilio elettrico del pedale fino a una velocità massima di 25 km/h e una potenza nominale massima di 0,25 kW).

A livello di ordinanza occorre quindi prevedere che per i ciclomotori "normali" viene mantenuta la regolamentazione attuale, il che significa ammissione con licenza di circolazione e targa di controllo con contrassegno da rinnovare annualmente e responsabilità per colpa invece di responsabilità causale in caso di incidenti.

Per gli altri veicoli a motori che attualmente necessitano di un contrassegno per velocipedi, nella procedura di consultazione sono state poste in discussione le seguenti varianti:

- a. vengono esonerati dall'obbligo assicurativo come i velocipedi;
- b. vengono equiparati ai ciclomotori;
- c. viene applicata una regolamentazione differenziata: i carri a mano provvisti di motore potrebbero per esempio essere esonerati, mentre i ciclomotori leggeri potrebbero essere equiparati ai ciclomotori. Il Parlamento lascerebbe decidere al Consiglio federale (a livello di ordinanza) quali veicoli verrebbero esonerati e quali equiparati ai ciclomotori.

L'abolizione del contrassegno per velocipedi comporta tuttavia anche alcune nuove regolamentazioni: circa il 10 per cento della popolazione non ha un'assicurazione responsabilità civile privata. C'è quindi una lacuna assicurativa che viene in gran parte compensata dall'obbligo dell'assicurazione contro gli infortuni, in modo da coprire ampiamente perlomeno i danni alle persone. Per non lasciare lacune che potrebbero avere gravi conseguenze per le vittime viene proposto di introdurre una copertura sussidiaria da parte del Fondo nazionale di garanzia (FNG) già esistente. Il FNG viene finanziato come prima con un supplemento sull'assicurazione responsabilità civile per i veicoli a motore. La copertura da parte del FNG viene tuttavia applicata solo se chi provoca il danno non ha un'assicurazione responsabilità civile e non dispone di mezzi propri o se la vittima non è assicurata contro gli infortuni. Il FNG non deve inoltre coprire i danni di entità minore, ma solo i danni a partire da una somma che verrà definita dal Consiglio federale (presumibilmente 1000 fr.). Inoltre, in una fase transitoria avrà luogo una campagna di sensibilizzazione per comunicare alla popolazione che con l'abolizione del

contrassegno vanno verificate le polizze di responsabilità civile privata e per mettere in risalto l'effetto benefico per la salute dell'uso della bicicletta.

### **3** **Commento ai singoli articoli**

#### **3.1** **Legge federale sulla circolazione stradale**

##### *Art. 1 cpv. 1*

È necessario estendere il campo d'applicazione se il FNG deve coprire sussidiariamente anche i danni cagionati dagli utenti di mezzi simili a veicoli (cfr. commento all'art. 76).

##### *Art. 18 cpv. 1 e 2*

Cpv. 1: in futuro non dovrà più essere apposto un contrassegno sul velocipede che documenti la stipulazione di un'assicurazione per la responsabilità civile.

Cpv. 2: l'obbligo del Consiglio federale di emanare prescrizioni sul contrassegno e l'assicurazione dei velocipedi va abrogato.

##### *Art. 25 cpv. 2 lett. h*

L'obbligo del Consiglio federale di emanare prescrizioni sui contrassegni per velocipedi va abrogato. Il Consiglio federale può emanare le prescrizioni sul contrassegno per i ciclomotori conformemente all'articolo 25 capoverso 2 lettera d LCStr.

##### *Art. 70 cpv. 1 e 2*

Nel diritto vigente il Consiglio federale ha equiparato i ciclomotori ai velocipedi per quanto riguarda la responsabilità civile e l'assicurazione. Questo non è più possibile, ma secondo l'articolo 89 capoverso 1 LCStr ha la competenza di emanare per i ciclomotori le stesse prescrizioni che si applicano attualmente ai velocipedi, quindi per esempio che i conducenti di ciclomotori sono responsabili secondo la colpa e non in modo causale per i danni provocati dagli incidenti. I capoversi 1 e 2 possono di conseguenza essere stralciati.

##### *Art. 72 cpv. 4 secondo periodo e 5*

Capoverso 4 secondo periodo: dal momento che per i velocipedi non esiste più una "assicurazione ordinaria", quest'ultima non può più valere come copertura minima. È tuttavia sufficiente che il Consiglio federale prescriva un'assicurazione adeguata, mentre l'assicurazione minima "ordinaria" viene applicata solo per le manifestazioni sportive di veicoli a motore.

Il capoverso 5 disciplina, in caso di manifestazioni sportive, il diritto di regresso verso le persone civilmente responsabili che sapevano o avrebbero dovuto sapere, prestando tutta la dovuta attenzione, che un'assicurazione speciale non era stata

stipulata per la manifestazione. I ciclisti, con la loro eventuale assicurazione responsabilità civile privata, devono continuare ad avere questa possibilità.

*Art. 73 cpv. 2*

Conformemente all'articolo 73 capoverso 2 LCStr, già oggi i velocipedi della Confederazione e dei Cantoni non sono assoggettati all'obbligo dell'assicurazione. Dal momento che l'obbligo dell'assicurazione viene ora a cadere in generale, il capoverso 2 può essere abrogato.

*Art. 76 cpv. 2 lett. a e 3 lett. b*

Mentre il capoverso 2 lettera a numeri 1 e 2 non comporta modifiche materiali, il numero 3 contiene due novità: da un lato viene sancito l'obbligo del FNG di coprire i danni provocati da ciclisti se nessun altro copre il danno. Questo complemento è necessario, dal momento che attualmente l'obbligo di copertura del FNG vale solo per i veicoli assoggettati all'obbligo dell'assicurazione. La copertura sussidiaria del FNG deve tuttavia rimanere anche dopo l'abolizione dell'obbligo di assicurazione per i velocipedi.

A ciò si aggiunge la regolamentazione relativa ai mezzi simili a veicoli. Questi ultimi sono equiparati ai pedoni e per essi non sono quindi previste prescrizioni concernenti la responsabilità e l'assicurazione, ma si applicano le disposizioni del CO e del CC. Nell'ambito della consultazione relativa a Via sicura, nel 2008 e 2009 il Consiglio federale ha posto in discussione la possibilità di far coprire dal FNG i danni provocati da mezzi simili a veicoli se chi provoca il danno non è assicurato e non dispone dei mezzi necessari per coprirlo e anche la vittima non dispone di un'assicurazione contro gli infortuni o di un'altra assicurazione. Anche se questa disposizione non è oggetto dell'iniziativa parlamentare, ne è tuttavia strettamente correlata e questo giustifica la soluzione della questione nella presente procedura legislativa.

Capoverso 3 lettera b: la copertura sussidiaria del FNG non deve valere per qualsiasi caso di lieve entità. Si propone quindi al Consiglio federale di stabilire una franchigia per la parte lesa. Già oggi si applica una franchigia di 1000 franchi per i danni materiali provocati da conducenti di veicoli ignoti. La franchigia per le vittime di ciclisti o di utenti di mezzi simili a veicoli deve situarsi nello stesso ordine di grandezza ed essere applicata anche ai danni alle persone.

*Art. 77 cpv. 1 primo periodo e 2*

Dal momento che in futuro né la Confederazione né i Cantoni dovranno rilasciare i contrassegni per velocipedi, essi non potranno più essere responsabili della mancanza di assicurazione. I capoversi 1 e 2 sono adeguati di conseguenza.

*Art. 97 n. 1 cpv. 5 - 7 e 99 n. 4*

Le fattispecie penali concernenti l'assicurazione per i velocipedi sono stralciate.

*Art. 105 cpv. 3*

In futuro, i sistemi cantonali d'imposizione dei velocipedi non potranno più essere abbinati al contrassegno per velocipedi. Il capoverso 3 viene di conseguenza stralciato.