



R175-0616

10 ottobre 2018

Modifica delle norme della circolazione stradale e delle prescrizioni sulla segnaletica

**Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)
Ordinanza concernente le multe disciplinari
(OMD)**

**Ordinanza del DATEC concernente le norme
applicabili alla segnaletica su strade, percorsi
pedonali e sentieri**

**Istruzioni del DATEC concernenti speciali
demarcazioni sulla carreggiata**

Rapporto esplicativo

Compendio

Con il presente progetto posto in consultazione vengono aggiornati i contenuti dell'ordinanza sulla segnaletica stradale tenendo conto di diverse richieste. Le modifiche interessano soprattutto la mobilità lenta e i veicoli fermi. Alcune disposizioni vengono abrogate o semplificate.

Situazione iniziale

La necessità di sottoporre a procedura di consultazione l'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)¹ è da ricondurre principalmente a diverse richieste, ora poste in discussione, che sono state espresse dall'Unione delle città (parcheggi a pagamento per i motoveicoli), da un gruppo di lavoro amministrativo intercantonale (possibilità di contrassegnare i parcheggi in prossimità delle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici) e da altre associazioni come Pro Velo. Un altro motivo per intervenire è fornito dal successo dei test condotti con nuovi segnali, per i quali vengono ora proposte basi giuridiche.

Contenuto del progetto

Il progetto ha due priorità: la prima consiste in proposte a favore della mobilità lenta, la seconda riguarda l'attuazione di misure relative ai veicoli fermi. Sono inoltre previste modifiche puntuali a singole disposizioni, tra cui la possibilità per le autorità esecutive di utilizzare sempre segnali di formato piccolo sulle strade secondarie all'interno delle località, l'armonizzazione a livello contenutistico dei divieti di sorpasso e di circolazione per gli autocarri, l'integrazione di nuovi segnali stradali nell'allegato 2 dell'ordinanza.

¹ RS 741.21

Indice

1. Situazione iniziale	3
2. Punti essenziali del progetto	3
3. Commenti alle singole disposizioni	4
4. Modifica e abrogazione di altri atti normativi (istruzioni comprese)	11
4.1. Ordinanza concernente le multe disciplinari (modifica).....	11
4.2. Ordinanza del DATEC concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri (abrogazione)	12
4.3. Istruzioni concernenti speciali demarcazioni sulla carreggiata (modifica)	12
5. Ripercussioni.....	13
5.1. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per Confederazione e Cantoni.....	13
5.2. Ripercussioni per l'economia, l'ambiente e la società.....	13
6. Aspetti giuridici	13
6.1. Compatibilità con gli impegni internazionali	13
6.2. Basi legali	13

1. Situazione iniziale

La presente revisione trae origine da molte delle esigenze espresse dalle autorità esecutive:

- richiesta, in diverse occasioni, di una segnaletica per indicare le stazioni di ricarica dei veicoli elettrici;
- richiesta di estendere ai motoveicoli l'applicazione del segnale «Parcheggio contro pagamento»;
- sulla base del successo di una sperimentazione, richiesta del Cantone di Basilea Città di una nuova segnaletica per consentire alle biciclette la svolta a destra con semaforo rosso;
- sempre in seguito a una sperimentazione, richiesta della città di Zurigo di una segnaletica per indicare deviazioni per la mobilità lenta.

2. Punti essenziali del progetto

Il progetto riunisce numerose proposte di modifica dell'OSStr.

La presente revisione si concentra in modo particolare sulla mobilità lenta e sui veicoli fermi. Le misure concernenti i veicoli fermi (stazioni di ricarica, parcheggi a pagamento per i motoveicoli) citate al punto 1 implicano l'adeguamento di tutta una serie di disposizioni. Oltre alla possibilità di permettere ai ciclisti di svoltare a destra col rosso per mezzo di un apposito cartello, ecco alcuni esempi di modifiche che riguardano la mobilità lenta:

- le linee di arresto bianche presso i segnali di stop potranno essere integrate da una linea di attesa gialla allo scopo di sostituire per i ciclisti il significato del segnale di «Stop» con quello di «Dare precedenza»;
- le aree di parcheggio contrassegnate potranno essere riservate ai ciclisti per mezzo del simbolo corrispondente;
- in determinati casi le corsie ciclabili allargate potranno essere tracciate anche in assenza di una corsia ciclabile di immissione;
- le corsie pedonali potranno essere indicate, oltre che con strisce trasversali, anche con il simbolo di un pedone;
- in casi eccezionali i semafori per le biciclette potranno anche trovarsi esclusivamente dietro l'area di conflitto.

Il progetto prevede anche l'abrogazione di disposizioni superflue. Per quanto riguarda le definizioni, sono eliminati i riferimenti all'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV²) e all'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC³), mentre viene abbreviata la disposizione relativa al segnale di pericolo «Cunetta».

Le proposte di modifica comportano inoltre alcuni adeguamenti, soprattutto di natura formale, dell'ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD⁴) e l'abrogazione dell'ordinanza del DATEC concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri⁵, cui si accompagna una disposizione provvisoria nell'OSStr volta a mantenere per un periodo di tempo ben definito la validità giuridica di alcune norme citate nell'ordinanza abrogata. Infine, le istruzioni concernenti speciali demarcazioni sulla carreggiata sono integrate con alcuni demarcazioni utili.

² RS 741.41

³ RS 741.11

⁴ RS 741.031

⁵ RS 741.211.5

3. Commenti alle singole disposizioni

Art. 1 cpv. 9 e 10

Le definizioni e i rimandi alle definizioni dell'OETV e dell'ONC possono essere abrogati perché fondamentalmente non sono necessari e in parte risultano anche inesatti (p. es. il termine veicolo a motore non è definito nell'OETV ma nella LCStr). In linea di massima, la terminologia della legislazione in materia di circolazione stradale dovrebbe essere applicabile a tutti gli atti normativi che regolano la circolazione stradale, a meno che non sia espressamente indicato il contrario. Di conseguenza, non dovrebbe essere necessario menzionare esplicitamente che, per esempio, se nell'OSStr si parla di motoveicolo si intende il concetto di cui all'articolo 14 OETV.

Art. 6 cpv. 2

Questa disposizione può essere eliminata perché già dall'articolo 9 OSStr si evince che il segnale «Cunetta» non dovrebbe essere collocato prima di cantieri segnalati. Il segnale «Lavori» avverte infatti non soltanto della presenza di cantieri, ma anche delle irregolarità del manto stradale dovute ai lavori. Inoltre, la precisazione relativa ai passaggi a livello è un'informazione superflua.

Art. 19 cpv. 1 lett. d

Attualmente i segnali «Divieto di circolazione per gli autocarri» e «Divieto di sorpasso per gli autocarri» non comprendono le stesse categorie di veicoli. La presente revisione elimina questa discrepanza e permette l'allineamento al diritto internazionale, includendo tra i veicoli interessati dal segnale «Divieto di circolazione per gli autocarri», oltre agli autoveicoli pesanti per il trasporto di cose, anche gli autoveicoli pesanti da lavoro. I trattori a sella pesanti rientrano ugualmente tra gli autoveicoli pesanti per il trasporto di cose.

Art. 21 cpv. 1 e 2

Relativamente a queste disposizioni sono stralciati, per motivi di coerenza, i requisiti già posti da disposizioni generali e non menzionati nemmeno per altri segnali specifici. La possibilità di rinunciare a una decisione formale e a una pubblicazione si evince dall'articolo 107 capoverso 3, mentre l'articolo 16 capoverso 3 stabilisce l'obbligo di segnaletica prima dell'ultima possibilità di deviazione.

Art. 26 cpv. 2

I segnali «Divieto di circolazione per gli autocarri» e «Divieto di sorpasso per gli autocarri» comprenderanno le stesse categorie di veicoli (cfr. commenti all'art. 19 cpv. 1 lett. d). Questo adeguamento, escludendo dal campo di applicazione del segnale «Divieto di sorpasso per gli autocarri» le automobili pesanti e gli autoveicoli pesanti adibiti ad abitazione, risulta opportuno, in quanto detti veicoli non sono soggetti al limite di velocità generale di 80 km/h (cfr. art. 5 cpv. 1 lett. a e cpv. 2 ONC).

Art. 31 cpv. 3

La possibilità di rinunciare a una decisione formale e a una pubblicazione si evince dall'articolo 107 capoverso 3, motivo per cui non è necessario ripeterla in questa disposizione (cfr. anche i commenti all'articolo 21).

Art. 33 cpv. 1

Si tratta di un adeguamento reso necessario dalla modifica dell'articolo 40, capoverso 2, ONC entrata in vigore il 1° gennaio 2016.

Art. 36 cpv. 8

L'obbligo di anticipare sempre i segnali «Stop» e «Dare precedenza» sulle strade principali è eccessivo. In linea di massima, i segnali avanzati devono essere collocati lì dove sono necessari. Spetta pertanto alle autorità preposte alla segnaletica valutare in quali casi vadano impiegati.

Art. 48, 48a e 48b

A seguito di alcune modifiche sostanziali e ai fini di una migliore leggibilità, l'articolo 48 è stato suddiviso in tre articoli.

L'articolo 48 P-OSStr fornisce informazioni generali sulla segnalazione dei parcheggi. Nel capoverso 1 sono indicati i tre segnali di parcheggio esistenti, mentre i capoversi 2 e 3 spiegano le possibilità di limitazione temporale della sosta e a cosa prestare attenzione in questi casi. Sono eliminati l'obbligo di riportare il veicolo in circolazione allo scadere del tempo di sosta e il divieto di spostare semplicemente il veicolo su un posto di parcheggio vicino. I concetti giuridici indefiniti contenuti nell'attuale disposizione («riportare nuovamente il veicolo in circolazione» e «su un posto di parcheggio vicino») rendono complessa un'attuazione unitaria e, inoltre, la prescrizione risulta difficile da controllare.

Finora le limitazioni relative al diritto alla sosta dovevano essere indicate con un apposito simbolo sul segnale stesso o su un cartello complementare. Con le nuove disposizioni sarà possibile anche applicare il simbolo direttamente sulla superficie del parcheggio. Per i vari simboli possibili si rimanda all'articolo 79 e ai relativi commenti. L'articolo 48 capoverso 4 fa riferimento soltanto alla segnaletica dei parcheggi. La demarcazione di parcheggi e posti di parcheggio è disciplinata esclusivamente dagli articoli 79 e 79a P-OSStr.

La riformulazione delle disposizioni comporta anche alcune modifiche nell'elenco dei segnali: poiché, secondo l'articolo 48 capoverso 6 P-OSStr, il campo blu del segnale di parcheggio può essere integrato con il cartello complementare «Cartello indicante la distanza e la direzione» (5.02), il segnale in vigore «Distanza e direzione di un parcheggio» (4.22) può essere eliminato dall'allegato 2 perché di aspetto identico.

L'articolo 48a P-OSStr disciplina il segnale «Parcheggio con disco» (4.18), senza implicare modifiche sostanziali.

L'articolo 48b P-OSStr è dedicato al segnale «Parcheggio contro pagamento» (4.20). Su richiesta dell'Unione delle città potranno essere sottoposti a pagamento anche i parcheggi per i motoveicoli. Per concedere alle autorità cantonali e comunali preposte alla segnaletica un margine quanto più ampio nell'assoggettamento all'obbligo di pagamento, la proposta di revisione (art. 48b cpv. 1 P-OSStr) viene ampliata estendendo il campo di applicazione del segnale «Parcheggio contro pagamento» (4.20) a tutti i veicoli. In questo modo le autorità interessate avranno la possibilità di prevedere posti di parcheggio a pagamento anche per i classici motorini e le e-bike veloci, che possono essere facilmente controllati dato l'obbligo di targa cui sono soggetti. Naturalmente, la distribuzione di un tagliando resta un ostacolo pratico all'attuazione di questa regolamentazione, in quanto è difficile pretendere che la ricevuta di pagamento sia collocata in modo ben visibile su un motoveicolo. Per questo motivo l'obbligo di sistemare l'eventuale tagliando in modo ben visibile sul parabrezza si applica solo agli autoveicoli (cpv. 2). Per parcheggi a pagamento destinati a motoveicoli e ciclomotori conviene quindi scegliere sistemi che non richiedono l'esposizione di un tagliando sul parabrezza, quali ad esempio, i parchimetri che prevedono il pagamento di una tariffa per la sosta su un determinato posto numerato.

Poiché in futuro i segnali di parcheggio potranno avere forma quadrata o rettangolare, le indicazioni al riguardo di cui all'allegato 1 sono integrate di conseguenza.

Art. 55

Nella città di Zurigo ha avuto successo una sperimentazione sulla segnaletica dei cantieri destinata alla mobilità lenta. È infatti risultato che un utilizzo sistematico di questa segnaletica nei cantieri presso i quali la deviazione per la mobilità lenta non è facilmente riconoscibile può costituire un valore aggiunto per gli utenti interessati e che è necessario un utilizzo dei diversi tipi di segnaletica per la mobilità lenta adeguato alle circostanze. Per indicare la deviazione, sui cartelli potrà anche essere raffigurato un pedone.

Art. 65 cpv. 13 e 14

Molte delle autorità preposte alla segnaletica hanno chiesto l'introduzione di un segnale per le stazioni di ricarica, sulla base di un progetto di segnaletica elaborato da un apposito gruppo di lavoro. Relativamente al tipo concreto di segnalazione esistono tuttavia concetti differenti che non si è potuto conciliare del tutto. Nello specifico, non si è trovato un accordo sulla segnalazione delle stazioni di

ricarica come aree di parcheggio o come aree in cui è vietata la sosta. Nell'ambito della presente revisione vengono pertanto ammesse entrambe le soluzioni, proponendo inoltre la possibilità di utilizzare demarcazioni (cfr. art. 79 cpv. 4 lett. d e art. 79a cpv. 1 P-OSStr). L'ammissione alle aree adibite a questo scopo si limita fondamentalmente al tempo dell'operazione di ricarica del veicolo elettrico, ovvero al tempo in cui esso è collegato all'apposita stazione. Di conseguenza, la sosta è consentita solo ai veicoli elettrici che possono essere collegati all'infrastruttura elettrica fornita.

Variante riguardante la creazione di parcheggi riservati ai veicoli elettrici:

La mozione «Zone verdi per i veicoli elettrici» (17.4040) del Gruppo verde liberale incarica il Consiglio federale di creare i riferimenti normativi necessari all'introduzione di specifiche zone di parcheggio adibite a veicoli elettrici, contrassegnate da apposita segnaletica orizzontale (p. es. di colore verde) e verticale. L'Esecutivo ha proposto di accoglierla.

Alla richiesta principale della mozione (creazione di parcheggi dotati di impianti di ricarica e riservati ai veicoli elettrici) viene già dato seguito con i nuovi capoversi 13 e 14 dell'articolo 65 P-OSStr. Tuttavia, nel quadro della consultazione si vuole altresì sottoporre a discussione la proposta integrale della mozione, vale a dire riservare ai veicoli elettrici anche parcheggi privi di colonnine di ricarica e contrassegnarli in verde anziché in giallo, con la conseguenza che in tal caso il simbolo non indicherebbe la «stazione di ricarica» ma i «veicoli elettrici» e il vincolo dell'allacciamento alla colonnina (cfr. art. 79 cpv. 4 lett. d P-OSStr) decadrebbe. Inoltre all'articolo 79 capoverso 5 P-OSStr si dovrebbe prevedere il colore verde per contrassegnare tali parcheggi. I capoversi 13 e 14 dell'articolo 65 P-OSStr risulterebbero quindi superflui, poiché la possibilità di concretizzare il campo di applicazione dei segnali mediante relativo simbolo su cartello complementare è già contemplata dall'articolo 64 capoverso 5 OSStr.

Art. 69a

Il Cantone di Basilea ha effettuato una complessa sperimentazione durata tre anni e mezzo, nell'ambito della quale un apposito segnale permetteva ai conducenti di biciclette e ciclomotori, in determinate intersezioni, di svoltare a destra con semaforo rosso. Il test ha riguardato un totale di 12 siti dotati o meno di corsie ciclabili di immissione o corsie ciclabili nella strada traversa. Sono state analizzate soprattutto le situazioni di conflitto tra il traffico pedonale e ciclabile e l'importanza rivestita dalle corsie ciclabili di immissione o di preselezione, oltre al comportamento dei ciclisti nei siti interessati, nei casi in cui si intralciavano a vicenda o erano influenzati dal traffico motorizzato.

Lo studio ha dimostrato che la probabilità di conflitto tra un ciclista che svolta a destra col rosso e un pedone con diritto di precedenza è estremamente bassa (inferiore allo 0,5 per cento). Durante tutto il periodo della sperimentazione non si sono registrati incidenti (su circa un milione di spostamenti) dovuti a ciclisti che effettuavano questa manovra.

È evidente che le disposizioni sperimentali rispondono alla necessità dei ciclisti: l'80 per cento di essi ha approfittato della possibilità di svoltare a destra col rosso, il restante 20 per cento non ha capito la segnaletica, ha trovato ostacoli sulla strada o non ha voluto intenzionalmente sfruttare questa opportunità. L'alta percentuale di utilizzo della misura, unita alla ridotta probabilità di conflitto, prova che i ciclisti hanno interpretato il segnale correttamente. Anche i veicoli a motore traggono vantaggio da questa regolamentazione: allo scattare del verde la circolazione viene ostacolata più raramente dai ciclisti, dato che molti hanno già potuto proseguire con il rosso.

La proposta di introdurre questa segnaletica tiene conto di una necessità più volte espressa dalle città. Non a caso, durante la fase di sperimentazione a Basilea, l'USTRA ha ricevuto diverse richieste di condurre un test analogo in altre città. Queste richieste sono state tuttavia rigettate con la motivazione che il progetto pilota dovesse essere circoscritto a un'unica città per non indurre in errore la popolazione, facendole credere che si trattasse di una misura già sancita dalla legge.

La regolamentazione proposta tiene in conto anche le riserve in parte espresse dalle associazioni di polizia. In particolare, occorre sottolineare che con questa regolamentazione il rosso rimane tale anche per i ciclisti, i quali possono svoltare a destra solamente se accanto alla luce rossa è collocato l'apposito cartello. La combinazione di segnali («semaforo rosso» e «Svolta a destra consentita ai ciclisti») acquisisce per i conducenti di biciclette e ciclomotori lo stesso significato del segnale avanzato «Dare

precedenza», obbligandoli a dare la precedenza ai veicoli sulla strada in cui si immettono e, ovviamente, anche ai pedoni che la attraversano servendosi delle strisce pedonali.

Dalle rilevazioni effettuate nell'ambito della sperimentazione si deducono anche le condizioni alle quali è opportuno che le biciclette proseguano con il rosso rispettando l'obbligo di precedenza. Sulla base di questi risultati, per le autorità esecutive sono state formulate diverse condizioni da soddisfare per poter montare il cartello. Ad esempio, è importante che i ciclisti non siano mai, o quasi mai, ostacolati nella manovra di immissione dai veicoli a motore, ragione per cui in linea di massima dovrebbe essere presente una corsia ciclabile specifica. Garantendo un accesso privo di ostacoli si evita che i ciclisti guidino a serpentina o sorpassino a sinistra. Inoltre, è fondamentale che dispongano di una buona visuale, specialmente per poter riconoscere per tempo i pedoni che intendono attraversare. È pertanto richiesta una linea di arresto gialla per i ciclisti prima del semaforo, collocata dopo la linea di arresto bianca valida per il restante traffico veicolare (non è richiesto un settore allargato ai sensi dell'art. 75 cpv. 7 P-OSStr). È possibile derogare a questi requisiti solo se esiste una corsia separata per la svolta a destra di larghezza sufficiente. Si può inoltre rinunciare alla corsia ciclabile di immissione se agli altri veicoli è vietato svoltare a destra all'intersezione e la carreggiata è sufficientemente ampia.

Ulteriori indicazioni concrete, relative a una progettazione ottimale dell'infrastruttura delle intersezioni che permetta di svoltare a destra con il rosso dovranno essere previste a livello di norme tecniche. Da un lato la progettazione dell'infrastruttura stradale non rientra tra le competenze della Confederazione, dall'altro i professionisti della strada rappresentati nelle commissioni degli esperti possono valutare meglio, per esempio, quale sia la larghezza minima di una corsia separata per la svolta a destra che permetta di rinunciare alla corsia ciclabile di immissione.

Anche altri Paesi europei ammettono la possibilità per i ciclisti di svoltare a destra con il semaforo rosso. Tuttavia, i cartelli utilizzati sono diversi da quelli impiegati nella sperimentazione di Basilea. Ad esempio in Francia e in Belgio, sotto al segnale luminoso, è collocato un segnale più piccolo «Dare precedenza», su cui sono raffigurate una bicicletta e una freccia a destra gialle, che permette ai ciclisti, ma non ai conducenti di ciclomotori, questo tipo di svolta. Questo segnale risulta però contraddittorio quando l'impianto semaforico è verde, perché in questo caso i ciclisti non sono tenuti a dare la precedenza. Al contrario, il segnale impiegato a Basilea ora proposto è finalizzato in modo specifico all'utilizzo in corrispondenza di impianti semaforici e ha effetto solo se combinato con la luce rossa. In Olanda viene usato un segnale blu con la scritta bianca «rechtsaf voor fietsers vrij» (svolta a destra permessa per i ciclisti) che autorizza alla manovra sia i ciclisti sia i conducenti di ciclomotori. Dovendo evitare testi troppo lunghi sui cartelli complementari, una segnaletica di questo tipo non è ammissibile, soprattutto in un Paese plurilingue come la Svizzera. In Germania è in corso un progetto pilota in cui viene impiegata una freccia verde insieme al simbolo «Velocipede». Questo segnale si basa su un cartello con una freccia verde già previsto dal diritto tedesco che, quando montato accanto agli impianti semaforici, permette a tutti i veicoli di svoltare a destra con il rosso. Dato che il colore verde indica «Via libera» o «Precedenza», un cartello del genere può essere frainteso.

Art. 71 cpv. 1 lett. c ed e, 3 e 4

Con la riformulazione della lettera c si intende sottolineare che la collocazione dei semafori esclusivamente al di sopra della carreggiata non rappresenta un caso speciale. Nonostante si confermi il principio secondo cui i semafori per il traffico veicolare debbano trovarsi sul margine destro della carreggiata, la collocazione esclusivamente al di sopra della stessa dovrà essere possibile a condizioni meno rigide di quelle attuali. Questa posizione dovrà essere possibile in particolare quando ritenuta appropriata a causa di specificità locali, come ad esempio nel caso di più corsie in un'unica direzione.

Con l'introduzione della lettera e sarà consentito, in casi speciali, collocare i semafori per il traffico ciclabile unicamente dietro il punto di attraversamento (dall'altra parte dell'intersezione), così da rendere possibile l'allineamento alla prassi attuale delle autorità esecutive.

I capoversi 3 e 4 comprendono modifiche dovute ai nuovi segnali proposti con la sperimentazione di Basilea (art. 69a P-OSStr).

Art. 73 cpv. 7

Questa disposizione accoglie una modalità di segnalazione già impiegata nella prassi. Si sancisce nel diritto federale la possibilità di integrare le linee di sicurezza con brevi linee discontinue (bianche per tutti i veicoli, gialle per gli autobus di linea e le biciclette).

Art. 74a cpv. 1, 3 e 7 lett. b, f e g

La modifica del capoverso 1 permette di tracciare linee gialle discontinue e continue anche sulle ciclo piste, novità utile soprattutto per delimitare il traffico unidirezionale. Questa integrazione presuppone la precisazione che il divieto di oltrepassare o attraversare le linee continue si riferisce solo ai veicoli e non ai pedoni (analogamente al significato della linea di sicurezza, cfr. art. 73 cpv. 6 lett. a). Nel capoverso 1 viene inoltre abrogata la condizione per tracciare corsie ciclabili sulle aree d'intersezione, ossia la suddivisione a metà della carreggiata tramite demarcazione, cosa che accorda alle autorità esecutive maggiore libertà di azione.

Attualmente l'OSStr permette ai ciclisti di disporsi davanti agli altri veicoli in attesa solo in caso di corsie ciclabili allargate (cpv. 3). Su richiesta di Pro Velo, essi avranno la possibilità di farlo anche in assenza di corsie ciclabili di immissione. In questo caso, tuttavia, non è possibile fare riferimento al concetto di corsia ciclabile, né si può più parlare di corsia ciclabile allargata, in quanto in concreto si tratta di una linea di arresto gialla tracciata dopo la linea di arresto bianca, che insieme delimitano l'area in cui i ciclisti sono autorizzati ad posizionarsi davanti agli altri veicoli. La disposizione da modificare è pertanto spostata dall'articolo 74a all'articolo 75. Risulta evidente che continuerà a essere ammessa una corsia ciclabile di immissione, motivo per cui non è necessario menzionarlo esplicitamente.

Nel capoverso 7 vengono definite ulteriori possibilità di applicazione del pittogramma della bicicletta. La nuova lettera f è direttamente correlata al nuovo capoverso 7 dell'articolo 75. Inoltre, in futuro sarà anche possibile applicare il pittogramma sul marciapiede o sulla strada pedonale, sempre che le biciclette vi siano ammesse mediante il cartello complementare «Ciclisti autorizzati». In questo modo viene sancita nel diritto federale una prassi ampiamente diffusa. Nella lettera b la definizione «Parcheggi per velocipedi» è sostituita da «Parcheggi per velocipedi e ciclomotori», armonizzando questa disposizione con il nuovo articolo 79 capoverso 4 lettera a.

Art. 75 cpv. 6 e 7

Il segnale «Stop» obbliga all'arresto completo. Questa disposizione, valida anche per i ciclisti, non appare sempre adeguata nei loro confronti, dato che sono autorizzati a passare a destra dei veicoli a motore e che spesso godono di maggiore visibilità. L'arresto completo non appare perciò assolutamente necessario in ogni singolo caso. Dal punto di vista della sicurezza stradale, può bastare l'obbligo di dare la precedenza, in modo che i ciclisti non debbano fermarsi completamente (art. 36 cpv. 2 OSStr). Su richiesta di Pro Velo, si propone pertanto un'integrazione del capoverso 6. Naturalmente, le autorità esecutive dovranno sempre verificare la fattibilità di una tale soluzione. La modifica proposta non implica una regola generale, secondo la quale presso i segnali di stop la linea di arresto (bianca) debba essere sempre integrata con una linea di attesa gialla. L'applicazione rimane limitata ai casi speciali, in particolare alle intersezioni in cui le condizioni di visibilità dei ciclisti sono nettamente diverse da quelle degli altri conducenti.

L'attuale demarcazione «Corsia ciclabile allargata» (6.26) è rinominata «Zona di attesa per velocipedi» (art. 75 cpv. 7 P-OSStr), di cui vengono presentati due esempi nell'allegato 2: il primo corrisponde all'attuale corsia ciclabile allargata, il secondo mostra una zona di attesa per velocipedi senza corsia ciclabile di immissione. Le condizioni necessarie per poter rinunciare alla corsia ciclabile di immissione corrispondono in gran parte a quelle richieste per la disposizione della svolta a destra col rosso in assenza di corsie ciclabili di immissione o di corsie separate per la svolta a destra, vale a dire una larghezza sufficiente della corsia e l'impossibilità per gli altri veicoli di svoltare a destra, sia perché loro vietato, sia per l'assenza di una tale opzione. La larghezza della corsia rappresenta un requisito soprattutto per evitare che i ciclisti raggiungano la zona di attesa facendo lo slalom. Anche questa misura deve essere concretizzata nella normazione per evitare eventuali inconvenienti al traffico motorizzato (rallentamenti). Per il resto si rimanda ai commenti all'articolo 74a capoverso 3 P-OSStr.

Art. 77 cpv. 3

Su richiesta delle autorità esecutive è messa a disposizione una seconda modalità per segnalare le corsie pedonali: oltre alle semplici strisce trasversali, potrà essere utilizzato il simbolo «Pedone» (5.34).

Art. 79

L'articolo 79, che nella versione in vigore disciplina tutte le demarcazioni per i veicoli fermi, viene suddiviso in due articoli. L'articolo 79 P-OSStr disciplina le aree di parcheggio in cui sono fondamentalmente consentite la fermata e la sosta, mentre l'articolo 79a P-OSStr è dedicato a quelle aree in cui ciò è, in linea di massima, vietato.

Nel nuovo articolo 79 capoversi da 1 a 3 vengono riprese e in parte diversamente suddivise le disposizioni dei capoversi 1, 1^{bis}, 1^{ter} e 2.

Finora il diritto alla sosta in un determinato posto di parcheggio dipendeva esclusivamente dalle dimensioni del posto in questione. L'articolo 79 capoverso 4 P-OSStr illustra le nuove possibilità per riservare un posto a determinate categorie di veicoli o gruppi di utenti semplicemente con un simbolo. Se un posto è contrassegnato da tali simboli, non servono ulteriori segnali per riservarlo al gruppo di utenti indicato. È invece necessaria segnaletica specifica (cfr. art. 48a cpv. 2 P-OSStr) se la sosta è regolamentata (p. es. durata ecc.). Oltre ai simboli «Velocipede», «Motoveicolo» e «Invalidi», potrà essere utilizzato anche il nuovo simbolo «Stazione di ricarica» per i posti destinati ai soli veicoli elettrici durante l'operazione di ricarica, che dovranno essere liberati una volta conclusa la procedura.

Articolo 79 capoverso 5 P-OSStr: le disposizioni in vigore stabiliscono che i posti di parcheggio sono contrassegnati in giallo se destinati a una determinata categoria di persone. In realtà, dal punto di vista della terminologia giuridica le aree di parcheggio riservate, per esempio, agli invalidi o, d'ora in avanti, alla ricarica dei veicoli elettrici non riguardano una categoria di persone determinata, ma piuttosto una categoria indeterminata. Per questo motivo il concetto di «determinata categoria di persone» viene sostituito con «determinato gruppo di utenti». Allo stesso tempo occorre chiarire che i parcheggi riservati a determinate categorie di veicoli non devono essere di colore giallo; in considerazione della prassi odierna viene tuttavia prevista per le biciclette una deroga a questo principio.

Articolo 79 capoverso 6 P-OSStr: viene riportato il contenuto dell'articolo 79 capoverso 1^{ter} in vigore con un rimando alle nuove possibilità di riservazione di cui al capoverso 4.

Art. 79a

Questo articolo riprende i contenuti dei capoversi 3, 4 e 6 dell'articolo 79 in vigore. Nuova è solamente la possibilità di contrassegnare gli spazi con divieto di parcheggio con un simbolo al posto di una scritta. Ciò permette alle autorità esecutive, per esempio, di indicare un divieto di parcheggio invece di posti riservati ai veicoli elettrici. Se tali spazi vietati sono dotati del simbolo «Stazione di ricarica», potranno sostarvi solo i veicoli elettrici per ricaricare la batteria.

Art. 99 cpv. 1

L'attuale ripartizione delle competenze per l'autorizzazione della pubblicità sulle strade nazionali di prima e seconda classe non si è dimostrata valida. D'ora in avanti le domande relative alla posa di cartelli pubblicitari saranno valutate solamente dall'USTRA se interessano terreni di proprietà della Confederazione. In caso contrario, la valutazione spetterà alle autorità competenti in base al diritto cantonale e si potrà fare a meno dell'autorizzazione dell'USTRA. Naturalmente dovranno essere comunque rispettate le disposizioni di cui all'articolo 95 e segg. OSStr e, per quanto riguarda autostrade e semiautostrade, in particolare, l'articolo 98 OSStr.

Art. 102 cpv. 2 e 5

Attualmente l'OSStr prevede per i segnali quattro formati: grande, intermedio, normale e piccolo. Con la modifica proposta, il formato piccolo potrà essere usato molto più spesso di oggi. Viste le dimensioni maggiori dei segnali svizzeri rispetto a quelli di altri Paesi europei, questa proposta di modifica appare accettabile.

L'uso del carattere ASTRA FRUTIGER, previsto solo nella normazione, viene ora sancito nell'ordinanza (cpv. 5).

Art. 107 cpv. 3

Le autorità esecutive hanno più volte ribadito la necessità di poter rinunciare alla pubblicazione per quanto riguarda la posa di segnaletica per cantieri. Una regola generale in questo senso è fuori discussione dal momento che i cantieri possono avere una durata molto lunga. Tuttavia, se si prevede una durata non superiore a sei mesi, si può ammettere tale opzione. È chiaro che la possibilità di presentare ricorso rimane valida.

Del capoverso 3 è stata modificata la struttura per migliorarne la chiarezza; il contenuto è rimasto invariato, salvo l'aggiunta della lettera c.

Art. 109 cpv. 2 e 3

Poiché dall'articolo 107 capoverso 3 poco sopra è chiaro che non sono necessarie decisioni formali e pubblicazioni, il rimando corrispondente del capoverso 2 può essere abrogato.

Capoverso 3: quando due strade principali convergono, la precedenza dell'una può essere soppressa a favore dell'altra non solo per mezzo dei segnali «Stop», «Dare precedenza» e «Fine della strada principale», ma anche disponendo una rotatoria. Questa soluzione, appropriata e di facile comprensione in caso di confluenza di strade dello stesso livello gerarchico, viene ora esplicitamente menzionata nell'ordinanza.

Art. 115a

Nel punto 4.2 di seguito è trattata l'abrogazione dell'ordinanza del DATEC concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri. Alcune norme rimarranno tuttavia giuridicamente vincolanti per un periodo di transizione. Si tratta, nello specifico, delle norme finora servite da basi legali per la segnaletica non prevista dall'OSStr. Gli adeguamenti necessari dell'OSStr saranno oggetto di una revisione futura, che consentirà di rinunciare completamente al valore giuridicamente vincolante delle norme.

Modifiche nell'allegato 1

I segnali di parcheggio (4.17 – 4.22, 4.25) saranno ammessi sia in forma quadrata sia rettangolare, motivo per cui occorre adeguare di conseguenza le dimensioni dei segnali di indicazione riportate nell'allegato 1 (IV/A.). Alcuni requisiti riguardanti le misure dei segnali sono al momento definiti esclusivamente nelle norme tecniche. A seguito dell'abrogazione proposta dell'ordinanza del DATEC concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri, queste disposizioni perderebbero la loro obbligatorietà immediata. Perciò, per quanto riguarda le dimensioni di alcuni segnali, nell'allegato 1 si rimanda direttamente alle pertinenti norme dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS).

Modifiche nell'allegato 2

Alcune delle modifiche dell'OSStr precedentemente menzionate rendono necessario un adeguamento dell'allegato 2: oltre ad essere integrato l'elenco con i nuovi segnali e le nuove demarcazioni («Svolta a destra consentita ai ciclisti» [5.18], «Stazione di ricarica» [5.42], «Zona di attesa per velocipedi» [6.26, esempi]), vengono adattati i segnali di parcheggio e, in particolare, è eliminato il segnale «Distanza e direzione di un parcheggio» (4.22), che può tuttavia essere ancora utilizzato per via della formulazione dell'articolo 48 capoverso 5 P-OSStr.

4. Modifica e abrogazione di altri atti normativi (istruzioni comprese)

4.1. Ordinanza concernente le multe disciplinari (modifica)

In considerazione del fatto che nell'OSStr vengono modificate alcune disposizioni rilevanti per le multe disciplinari, si rendono necessarie modifiche anche nell'OMD. Innanzitutto la riorganizzazione delle disposizioni concernenti il parcheggio (art. 48 e 79 P-OSStr) dal punto di vista sistematico e contenutistico richiede la modifica di alcuni rimandi tra parentesi. In secondo luogo vengono abrogate due fattispecie. L'abrogazione nell'OSStr della prescrizione che proibisce il semplice spostamento del veicolo in un posto di parcheggio vicino ha come conseguenza l'abrogazione delle relative infrazioni nell'OMD.

N. 200 Frase introduttiva

Nella frase introduttiva occorre inserire il rimando al nuovo articolo 48 capoverso 3 P-OSStr, dato che il superamento del tempo di sosta consentito viene ora regolamentato in questa disposizione.

N. 201

La prescrizione dell'OSStr che proibisce il semplice spostamento del veicolo in un posto di parcheggio vicino è abrogata. Di conseguenza, vengono abrogate le relative infrazioni nell'OMD. Il controllo di questa prescrizione si è comunque dimostrato difficile.

N. 202.1 e 202.2

La collocazione del disco e del tagliando di parcheggio sono ora disciplinate dagli articoli 48a capoverso 3 e 48b capoverso 2 P-OSStr. I rimandi tra parentesi vanno opportunamente adeguati.

N. 203.1-5

Anche in questo punto vanno opportunamente adeguati i rimandi tra parentesi, dato che le nuove regole sull'uso del disco di parcheggio e del parchimetro sono contenute nei nuovi articoli 48a e 48b P-OSStr.

N. 252 Frase introduttiva

Poiché la sosta al di fuori dei posti di parcheggio è ora disciplinata dall'articolo 79 capoverso 6 P-OSStr, occorre adeguare il rimando tra parentesi.

N. 253 Frase introduttiva

La determinazione di un posto di parcheggio sulla base delle sue dimensioni è ora disciplinata dall'articolo 79 capoverso 6 P-OSStr, motivo per cui è necessario adeguare il rimando tra parentesi.

N. 254 Frase introduttiva

In questo numero si assiste a una modifica contenutistica dell'OMD. Vista l'introduzione della possibilità di riservare posti di parcheggio per determinate categorie di veicoli o gruppi di utenti anche solo mediante demarcazioni (cfr. commenti all'art. 79 P-OSStr), occorre modificare di conseguenza la frase introduttiva del numero 254 e il rimando tra parentesi.

N. 255 Frase introduttiva

La linea vietante il parcheggio è ora disciplinata dall'articolo 79a capoverso 1 P-OSStr; perciò è necessario adeguare di conseguenza il rimando tra parentesi.

N. 256 Frase introduttiva

Lo spazio in cui è vietato il parcheggio è ora disciplinato dall'articolo 79a capoverso 1 P-OSStr; perciò è necessario adeguare di conseguenza il rimando tra parentesi.

N. 317

Lasciare il veicolo senza togliere le chiavi di accensione non sarà più considerato un'infrazione. Poiché sempre più veicoli circolano senza vere e proprie chiavi di accensione, la multa per non averle tolte quando si lascia il veicolo ha senso solo raramente.

N. 622.3

A seguito della nuova organizzazione della regolamentazione sulle demarcazioni per i veicoli fermi occorre adeguare di conseguenza i rimandi tra parentesi.

4.2. Ordinanza del DATEC concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri (abrogazione)

Nell'ordinanza del DATEC concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri (O-DATEC; RS 741.211.5) numerose norme svizzere (SN) sono dichiarate applicabili e quindi giuridicamente vincolanti per mezzo di un rinvio statico. Nel frattempo alcune delle norme tecniche menzionate sono state abrogate o rivedute, cosicché nell'ordinanza sono presenti anche rimandi a norme non più esistenti. Per questo motivo l'ordinanza andrebbe comunque rivista.

Tuttavia, occorre chiedersi se in questo contesto abbia senso un sistema che dichiari il carattere giuridicamente vincolante delle norme tecniche. Una norma tecnica riflette lo stato dell'arte e punta quindi a una condizione ideale. L'ordinanza sulla segnaletica stradale prevede invece un livello che, in linea di massima, può essere raggiunto a prescindere dal contesto di applicazione specifico. A questo scopo l'ordinanza stabilisce requisiti minimi, che le autorità preposte alla segnaletica devono sempre tenere presenti. In tal senso ordinanza e norma tecnica hanno finalità differenti. L'attuale sistema spinge le commissioni responsabili dell'elaborazione di tali norme ad allinearle troppo ai requisiti minimi, dato che solo così possono essere accolte nell'ordinanza del DATEC. Per porre fine a questa tendenza sbagliata occorre cambiare sistema e di conseguenza abrogare l'ordinanza del DATEC. In questo modo le norme tecniche assumono maggiore flessibilità e il loro ruolo risulta di fatto rafforzato.

Il carattere giuridicamente vincolante esclude anche la possibilità, in casi particolari, di derogare alla norma e scegliere soluzioni equivalenti. Le norme dichiarate applicabili dall'ordinanza del DATEC comprendono inoltre diverse disposizioni che non necessitano una tale qualifica. Le norme rappresentano lo standard normativo in materia di segnali e demarcazioni, per cui in un ipotetico contenzioso sarebbero considerate come tali anche in assenza dell'ordinanza del DATEC e i giudici vi farebbero ricorso nella valutazione dei singoli casi (analogamente a quanto avviene con le norme SIA nei contenziosi di diritto edilizio). Già solo per questi motivi è da escludere che le autorità preposte alla segnaletica stradale si discostino senza motivo dalle prescrizioni ivi contenute. Lo scopo principale dell'ordinanza del DATEC, consistente nell'uniformazione delle modalità di segnalazione, è pertanto raggiunto anche senza di essa. Infine, si ricorda che, in base alla legislazione federale sulle pubblicazioni ufficiali, le norme giuridicamente vincolanti devono essere ufficialmente pubblicate e messe a disposizione a titolo gratuito, la qual cosa non vale per le norme SN dichiarate tali, in quanto possono essere ottenute solo dietro pagamento presso l'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS).

Le argomentazioni addotte avvalorano l'abrogazione dell'ordinanza.

Alcune di queste norme dovranno tuttavia rimanere vincolanti, per esempio quella concernente la segnaletica turistica sulle strade principali e secondarie. A questo scopo viene inclusa nell'OSStr una disposizione temporanea, valida fino all'integrazione di questi importanti contenuti nell'ordinanza in una futura revisione.

4.3. Istruzioni concernenti speciali demarcazioni sulla carreggiata (modifica)

Le istruzioni emanate dal DATEC concernenti speciali demarcazioni sulla carreggiata sono adeguate su richiesta delle autorità esecutive cantonali. Due nuove demarcazioni rivolti ai pedoni miglioreranno la sicurezza stradale aumentandone l'attenzione. Inoltre, sarà possibile applicare la demarcazione «Indicazione del disco orario» all'interno della «Zona di parcheggio con disco».

L'indicazione «Tram» (punto 7) in corrispondenza di passaggi pedonali rappresenta un mezzo per ridurre la pericolosità dei punti di intersezione tra i binari tranviari e le strisce pedonali. Una

sperimentazione condotta dall'USTRA insieme alle città maggiormente colpite ha dimostrato che questa soluzione ha effettivamente un impatto positivo sulla sicurezza stradale.

L'indicazione «Impronte di scarpe» (punto 8) serve a contrassegnare punti idonei di attraversamento pedonale con obbligo di precedenza. Con questo segnale le autorità esecutive potranno prevedere un punto di attraversamento unico o segnalare ai bambini dove è opportuno attraversare (p. es. per garantire la sicurezza del tragitto casa-scuola) anche su tratti in cui le strisce pedonali non sono adeguate. Questo segnale, già usato da alcune delle autorità preposte, rappresenta una misura utile soprattutto all'interno delle zone con limite di velocità di 30 km/h, dove le strisce pedonali sono ammesse solo in casi eccezionali.

Il segnale «Indicazione del disco orario» (punto 9) risponde a una richiesta delle autorità di polizia. L'esperienza dimostra che spesso nelle aree di parcheggio estese in cui è previsto l'uso del disco orario, i conducenti fanno fatica a capire se si trovano ancora all'interno dell'area. In tali casi sarà pertanto possibile ricordare la validità del segnale «Zona di parcheggio con disco» dopo le intersezioni per mezzo di un simbolo sulla carreggiata.

5. Ripercussioni

5.1. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per Confederazione e Cantoni

Le modifiche proposte non rappresentano un obbligo per i Cantoni, ma hanno lo scopo di fornire loro nuove modalità di segnalazione stradale. I costi possono essere in parte ridotti: per esempio, si può risparmiare sui segnali là dove sono sufficienti le demarcazioni speciali o utilizzare segnali di formato più piccolo. Per quanto riguarda la procedura di autorizzazione della pubblicità nell'ambito delle strade nazionali risultano semplificazioni sia per le autorità federali sia per quelle cantonali.

5.2. Ripercussioni per l'economia, l'ambiente e la società

Dal presente progetto non si prevedono ripercussioni significative per l'economia, l'ambiente e la società. Grazie alle nuove modalità di segnalazione di parcheggi con stazione di ricarica e all'aumento dell'infrastruttura stradale dotata di tali impianti viene promossa la mobilità elettrica. Il progetto contiene inoltre numerose modifiche a favore della mobilità lenta, di cui si auspica la promozione per motivi di politica ambientale e sanitaria. Gli ambienti economici accolgono positivamente il fatto che pullman e automobili pesanti non siano più interessati dal divieto di sorpasso per gli autocarri, mentre potrebbe essere criticata l'estensione del divieto di circolazione per gli autocarri agli autoveicoli da lavoro pesanti (allineamento al diritto internazionale).

6. Aspetti giuridici

6.1. Compatibilità con gli impegni internazionali

Le modifiche previste sono compatibili con il diritto internazionale, in particolare con il diritto dell'UE e la Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale⁶.

6.2. Basi legali

Gli articoli 6 capoverso 2 e 106 capoverso 1 LCStr fungono da basi legali per le presenti modifiche.

⁶ RS 0.741.20