



Berna, 24.08.2022

Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale Semplificazione dell'introduzione di zone 30 e car pooling Commento al progetto

1. Ordinanza sulla segnaletica stradale

Art. 1 cpv. 9

Il concetto di «strade di scorrimento», mutuato dal diritto di costruzione e pianificazione e già descritto nelle norme dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti, viene ora utilizzato e definito nel diritto stradale. La norma VSS SN 40 040 contiene le due nozioni contrapposte di strade a circolazione prevalentemente motorizzata e strade a carattere residenziale, entrambe riferite unicamente ad aree nei centri urbani. Nel diritto della circolazione stradale si rinuncia a introdurre il concetto di «strade a uso residenziale», essendo sufficiente distinguere fra strade «di scorrimento» e «non di scorrimento».

Il primo designa strade della rete sovraordinata progettate principalmente per soddisfare le esigenze del traffico veicolare motorizzato e consentire una viabilità efficiente, che garantisca trasporti sicuri, funzionali ed economici.

Art. 2a cpv. 5 e 6

Nel capoverso 5 è introdotto un riferimento al concetto «di scorrimento» per esplicitare su quali strade è possibile disporre zone 30, zone d'incontro e zone pedonali. Viene eliminata la limitazione del «carattere per quanto possibile omogeneo» delle strade, poiché non più in linea con le esigenze odierne di zone più estese.

Il nuovo termine è introdotto anche nel capoverso 6 per specificare che è possibile includere nelle zone 30 anche tratti adiacenti di altre strade a prevalenza motorizzata, oltre a quelli delle strade principali. È eliminata la restrizione secondo la quale tratti di strade principali possono essere inclusi in una zona 30 solo eccezionalmente in caso di specificità locali (p. es. centro urbano o centro storico). Un tratto con limite di velocità di 30 km/h su una strada di scorrimento potrà essere regolarmente incluso in una zona 30 adiacente, in quanto non ha senso indicare contemporaneamente il passaggio tra le due zone con i segnali «Fine della zona 30» e «Zona 30» e viceversa. L'inclusione rimane tuttavia limitata unicamente alla segnaletica, come già avviene ora: vengono mantenute le diverse funzioni stradali, mentre le norme dell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro non si applicano al tratto stradale di scorrimento nella zona 30. L'inserimento di tratti stradali a prevalenza motorizzata in zone d'incontro e pedonali adiacenti rimane escluso per motivi di contrapposizione funzionale.



Art. 19 cpv. 1 lett. d

Il campo di applicazione del «Divieto di circolazione per gli autocarri» viene nuovamente limitato agli autoveicoli pesanti per il trasporto di cose, escludendo quindi gli autoveicoli di lavoro pesanti e ritornando alla situazione vigente sino a fine 2020.

Art. 65 cpv. 15 e all. 2 n. 5.43

Per favorire il covetturaggio è introdotto un simbolo da aggiungere, mediante cartello complementare, ai segnali «Divieto generale di circolazione», «Divieto di circolazione per gli autoveicoli» e «Carreggiata riservata ai bus», al fine di esonerare le auto di gruppo da tali restrizioni. La cifra sul pittogramma indica il numero minimo di persone che devono trovarsi a bordo. Per gli occupanti del veicolo non sono previsti requisiti specifici. Compete alle autorità che dispongono la misura stabilire dove installare la nuova segnaletica, verificando attentamente nel caso specifico se tale provvedimento è adeguato sul tratto interessato e se i benefici sono maggiori dei potenziali effetti negativi.

Nel vagliare l'opportunità di consentire agli utenti di auto di gruppo l'uso di una carreggiata o corsia riservata agli autobus occorre assicurarsi che la misura non influisca negativamente sul trasporto pubblico. Le infrazioni potranno essere sanzionate come violazioni dei divieti di circolazione o del segnale «Carreggiata riservata ai bus» secondo le fattispecie vigenti ai sensi dell'ordinanza del 16 gennaio 2019 concernente le multe disciplinari (RS 314.11). La nuova segnaletica per il covetturaggio aiuta a fluidificare la circolazione e promuove una mobilità sicura e sostenibile, che può ridurre il congestionamento stradale.

Art. 65 cpv. 16

Il simbolo «Covetturaggio» potrà essere utilizzato anche sui cartelli complementari dei segnali di parcheggio. La cifra riportata sul pittogramma indica il numero minimo di persone che devono trovarsi nel veicolo al momento dell'arrivo. La limitazione a questa fattispecie è dovuta soprattutto a motivi di controllo: se il gruppo di occupanti non rimane al completo fino allo stazionamento del mezzo, non si può beneficiare di questa agevolazione.

Art. 79 cpv. 4 lett. e

Sarà possibile riservare parcheggi al car pooling anche riportando semplicemente sulla pavimentazione il simbolo «Covetturaggio».

Art. 108 cpv. 4^{bis}

Questa disposizione disciplina i requisiti derogatori per la creazione di zone 30 su strade non considerate di scorrimento.

Le zone in oggetto, alle quali si applicheranno i principi generali delle regolamentazioni e limitazioni del traffico, potranno dunque essere disposte su questa tipologia di strade ai sensi dell'articolo 3 capoverso 4 LCStr, se necessario per qualsiasi motivo dettato dalle specificità locali. Nel valutare la necessità della misura, l'autorità ha un ampio margine di discrezionalità: l'ammissibilità materiale è valutata principalmente in base al criterio di proporzionalità.



Non sarà invece più necessaria la dispendiosa pratica di redazione di una perizia. In ragione delle loro dimensioni, arredo e configurazione, le strade a uso residenziale spesso sono percorse a velocità ridotte ancora prima che venga introdotto un limite inferiore. La stesura di un'analisi tecnica in questi casi rappresenta un onere burocratico inutile che non apporta alcun valore aggiunto. Inoltre le zone 30 diventano sempre più la regola in queste tipologie di strade. L'abrogazione di tale obbligo sancito dal diritto federale amplia il margine di discrezionalità delle autorità esecutive, che potranno comunque richiedere una perizia laddove lo ritengano opportuno, per esempio qualora sussistano dubbi sull'efficacia di tale misura oppure ci si aspetti una procedura di ricorso. Anche da questo punto di vista le zone 30 non si differenziano da altre regolamentazioni funzionali del traffico di cui all'articolo 3 capoverso 4 LCStr.

L'introduzione di una zona 30 continua a essere soggetta a decisione e pubblicazione ai sensi dell'articolo 107 OSStr, per garantirne tracciabilità e controllabilità.

Le semplificazioni riguardano soltanto strade non destinate a consentire trasporti efficienti ed economici e non si estendono alla rete sovraordinata. Anche l'inclusione di singoli tratti di strade di scorrimento in zone 30 adiacenti deve continuare a essere disposta secondo le norme vigenti (art. 108 cpv. 1, 2 e 4). Pertanto non si prevedono ripercussioni negative sulla capacità viaria della rete stradale o sui trasporti pubblici.

La nuova regolamentazione si applica anche alle zone d'incontro. Il loro trattamento paritario rispetto alle altre regolamentazioni e limitazioni del traffico è opportuno perché tali zone non comportano solo la riduzione del limite di velocità, ma essenzialmente anche una modifica del diritto di precedenza. Finora le zone pedonali venivano disposte in virtù dell'articolo 3 capoverso 4 LCStr.