



Commenti generali all'avamprogetto di ordinanza sull'uso della strada (AP-OUStr) e all'avamprogetto di ordinanza sulla competenza dell'autorità in materia di segnalazione stradale (AP-OASStr)

A. Introduzione ai documenti esplicativi e alle tabelle di concordanza

1. Commenti generali

Il presente documento offre un quadro d'insieme sull'avamprogetto di ordinanza sull'uso della strada (AP-OUStr) e sull'avamprogetto di ordinanza sulla competenza dell'autorità in materia di segnalazione stradale (AP-OASStr).

- Nella parte B sono descritti la genesi del progetto di revisione, gli obiettivi prefissati, lo sviluppo e il seguito dei lavori. Vengono inoltre analizzate brevemente la pertinenza e la necessità di una modifica di legge antecedente alla revisione delle ordinanze.
- Nella parte C è illustrata la struttura degli avamprogetti, in particolare la ripartizione delle varie disposizioni tra le due nuove ordinanze.
- La parte D si concentra sulle modifiche di natura formale e sui principi alla base degli avamprogetti.
- Nella parte E viene illustrato come si sono svolti i lavori di revisione delle ordinanze in vigore.
- La parte F riguarda gli aspetti che dovranno essere disciplinati in futuro.

I commenti generali presentano quindi una struttura tematica; gli altri documenti esplicativi e le tabelle di concordanza si strutturano invece sulla base degli articoli delle ordinanze. Nei commenti generali sono inoltre illustrate le modifiche che avranno ripercussioni sul sistema della segnaletica nel suo complesso: si tratta del nuovo significato dei cartelli di località, della segnalazione per zone e dei segnali luminosi.

2. Commenti all'AP-OUStr e all'AP-OASStr (appendici 2 B e 2 C)

In questi documenti sono commentati i vari articoli delle ordinanze, in un confronto costante con il diritto vigente.

- Le spiegazioni riguardanti singole disposizioni completamente nuove sono contenute per lo più nei due documenti esplicativi; il presente documento si sofferma invece su aspetti più generali.
- Le disposizioni del diritto vigente riprese in forma modificata sono riportate sia nei documenti esplicativi sia nelle tabelle di concordanza; vi è quindi una certa sovrapposizione, ma le tabelle vanno più nel dettaglio.
- I documenti esplicativi contengono soltanto indicazioni isolate sulle disposizioni del diritto vigente che non sono state riprese nei nuovi avamprogetti. Lo stralcio di determinate disposizioni è motivato, in linea di massima, nelle tabelle di concordanza.

3. Tabelle di concordanza (appendici 3 A e 3 B, 4 A e 4 B)

In queste tabelle viene operato un confronto dettagliato tra il diritto vigente e i nuovi avamprogetti; questi sono quindi i documenti più esaustivi in termini di spiegazioni.

- Confronto tra le nuove ordinanze e il diritto vigente: partendo dai singoli articoli degli avamprogetti, questa tabella rinvia alle disposizioni di riferimento nel diritto vigente, spiega gli aspetti che sono stati modificati e presenta le nuove disposizioni. Contiene inoltre alcune indicazioni sulla sistematica degli avamprogetti.
- Confronto tra il diritto vigente e le nuove ordinanze: il punto di partenza in queste tabelle sono i singoli articoli e capoversi. Per ognuno di essi viene specificato quali disposizioni o elementi sono abrogati e quali conseguenze tali abrogazioni avrebbero sotto il profilo materiale, formale, linguistico, ecc. Sono inoltre riportate le ragioni alla base delle varie abrogazioni.

B. Genesi del progetto VERVE

1. Introduzione

La vigente ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)¹ e una prima versione dell'ordinanza sulla segnaletica stradale risalgono al 1962. L'attuale versione dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)² fu elaborata nel 1979. Nel corso degli anni entrambe le ordinanze hanno subito diverse revisioni parziali, ma il mero fatto che siano strumenti di così lunga data ne dimostra la validità.

Le numerose revisioni parziali che si sono succedute non sono sempre state fatte all'insegna dei medesimi principi di tecnica legislativa. Ogni qual volta venivano aggiunte nuove disposizioni, inoltre, non si procedeva a un controllo sistematico finalizzato a stabilire se quelle esistenti erano ancora necessarie. La ONC e la OSStr si presentano quindi come un insieme disomogeneo e contengono alcune regole e principi ormai obsoleti.

A più riprese è stata espressa l'esigenza di semplificare il diritto in materia di circolazione stradale. Si può citare in proposito il postulato Bieri del 23 marzo 2000, intitolato «Pletora di norme nel diritto della circolazione stradale. Ripresa di standard internazionali»³, nel quale vengono criticate innanzitutto la densità normativa e le frequenti revisioni operate in questo ambito e viene proposto di recepire, per quanto possibile e opportuno, le normative internazionali. Il Consiglio federale ha accolto il postulato e incaricato l'Ufficio federale delle strade (USTRA) del suo adempimento. L'USTRA ha pertanto avviato i lavori preliminari e condotto un sondaggio dal quale è emersa l'urgenza di rivedere l'ordinanza sulle norme della circolazione stradale e quella sulla segnaletica stradale. L'idea di fondo era di aumentare la trasparenza e la fruibilità delle norme, migliorandone la ripartizione sotto il profilo della sistematica, abrogando le disposizioni superflue e semplificando il linguaggio normativo. Il progetto è stato però abbandonato per mancanza di risorse.

Nel 2005, nel quadro del campo d'intervento «Assicurazione della qualità» del progetto «Via Sicura» (concepito per ridurre il numero di morti e feriti sulla strada), è stata vagliata una misura concernente la formulazione e l'organizzazione delle norme della circolazione stradale. Tale misura prevedeva quanto segue: «Il diritto in materia di circolazione stradale viene strutturato e formulato in modo che le norme siano più trasparenti, comprensibili, chiare e facilmente attuabili da parte degli interessati e garantiscano la sicurezza stradale e la sicurezza del diritto⁴».

¹ RS 741.11; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_11.html

² RS 741.21; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_21.html

³ http://www.parlament.ch/i/suche/pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20003134

⁴ Rapporto conclusivo Via Sicura 2005, pag. 39:

<http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=it>

Per attuare questa misura, nel mandato di prestazioni attribuito all'USTRA per il periodo 2007-2011 (gestione con mandato di prestazioni e budget globale, GEMAP) si è previsto di concretizzare gli obiettivi che riguardavano direttamente gli utenti della strada, ovvero:

- rivedere la ONC e la OSStr;
- ridurre del 20 per cento il numero delle disposizioni in vigore;
- non compromettere in alcun modo la sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente.

Per raggiungere questi obiettivi è stato lanciato il progetto VERVE (semplificazione delle norme della circolazione), nell'ambito del quale, in linea con la direttiva fissata dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), i contenuti della ONC e della OSStr sono stati rielaborati in modo tale da essere l'oggetto di al massimo due ordinanze.

2. Obiettivi del progetto VERVE

Il progetto VERVE prevede obiettivi prioritari e secondari. Il principio di fondo consiste nell'aumentare la fruibilità delle norme attraverso:

- una maggiore trasparenza;
- una reperibilità più immediata delle disposizioni rivolte innanzitutto agli utenti della strada;
- formulazioni più semplici;
- l'eliminazione delle norme e delle differenziazioni superflue.

Tra gli obiettivi prioritari figurano:

- una maggiore attenzione agli utenti della strada; affinché questi ultimi possano conoscere e riconoscere le regole da osservare nelle diverse situazioni, le norme devono essere più comprensibili;
- l'ottimizzazione della sicurezza stradale; riducendo la densità normativa, si aumentano le probabilità che le norme vengano rispettate.

Tra gli obiettivi secondari figurano:

- il miglioramento delle basi giuridiche attraverso l'inclusione di aspetti ormai consolidati nella prassi, ma non ancora disciplinati a livello normativo oppure oggetto soltanto di istruzioni o norme; in virtù della loro importanza, tali aspetti devono quindi essere sanciti a livello di ordinanza;
- la riduzione del numero di segnali;
- la presa in considerazione di nuove conoscenze e dell'evoluzione del diritto.

La direttiva del DATEC secondo cui il contenuto delle attuali ordinanze deve essere ridotto di almeno il 20 per cento non è stata definita come un vero e proprio obiettivo. Si è infatti partiti dall'assunto che tale riduzione sarebbe la conseguenza logica del perseguimento degli obiettivi prefissati. Si è voluto così anche evitare di conferire troppa importanza a questo aspetto. Non è infatti mai stato stabilito che il fine ultimo del progetto fosse quello di ridurre del 20 per cento le norme della circolazione e i segnali: nel primo caso si entrerebbe infatti in conflitto con un'altra direttiva, ossia quella di non compromettere in alcun modo la sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente e, nel secondo, si esulerebbe dalla sfera di competenza della Confederazione, dato che la segnalazione stradale spetta innanzitutto alle autorità cantonali.

Sebbene nella maggior parte dei casi sia possibile raggiungere gli obiettivi prefissati osservando nel contempo le direttive di cui sopra, alcuni conflitti sono inevitabili, soprattutto se si intenda osservare ciecamente il precetto della riduzione delle norme. In caso di conflitto la fruibilità delle norme ha la priorità assoluta: sarà dunque necessario rinunciare alla riduzione del numero delle norme se questa rischia di compromettere la trasparenza e la comprensibilità di importanti regole dirette agli utenti della strada. Anche l'obiettivo dell'evoluzione del diritto è potenzialmente in conflitto con la riduzione della

densità normativa: ogni revisione totale dovrebbe infatti tenere conto degli sviluppi in ambito legislativo, il che significa però aumentare il numero delle norme e quindi il volume delle ordinanze.

Parimenti, alcune direttive di tecnica legislativa possono scontrarsi con gli obiettivi menzionati o con la direttiva concernente la riduzione della densità normativa. È il caso della formulazione non sessista, che non agevola di per sé la lettura delle ordinanze né, ovviamente, ne abbrevia il contenuto. Questa direttiva concerne comunque soltanto la versione tedesca.

3. Le varie fasi del progetto VERVE

Gli avamprogetti di ordinanza sono stati elaborati internamente all'USTRA; diverse questioni sono tuttavia state chiarite con periti esterni, in particolare con rappresentanti delle autorità cantonali o intercantionali e delle commissioni di esperti dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti.

Dal 24 agosto al 30 ottobre 2009 gli avamprogetti sono stati esaminati da diverse associazioni intercantionali, come pure da associazioni e organizzazioni attive nel settore della circolazione stradale (procedura di consultazione preliminare). Complessivamente, sono pervenuti circa 40 pareri, molto eterogenei gli uni dagli altri. In generale, gli avamprogetti sono stati accolti con favore, ma sono anche state formulate riserve in merito a diversi aspetti. Sulla base di questi riscontri i testi sono stati rielaborati e adeguati. Nel presente documento e nei commenti dettagliati sugli avamprogetti si trovano alcuni riferimenti a questi adeguamenti. Una delle proposte inoltrate prevedeva in particolare di modificare il titolo dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale in ordinanza sull'uso della strada.

Gli avamprogetti sono inoltre stati trasmessi alla Cancelleria federale e all'Ufficio federale di giustizia: in seguito alle loro osservazioni sono stati apportati ulteriori adeguamenti ai testi, soprattutto in termini di struttura, nonché di ripartizione e formulazione di alcune disposizioni.

Se anche dai risultati dell'indagine conoscitiva emergerà un consenso di massima, nell'arco di un anno dall'avvio dell'indagine gli avamprogetti potranno essere sottoposti per decisione al Consiglio federale. La data esatta dipende soprattutto dal tempo necessario per valutare i pareri che perverranno. Le nuove ordinanze entrerebbero in vigore circa un anno dopo la decisione del Consiglio federale, fatta eccezione per alcune disposizioni, che diventerebbero vincolanti in un momento successivo. Gli avamprogetti prevedono infatti un periodo transitorio.

4. Seguito dei lavori

Le nuove ordinanze implicano diversi adeguamenti normativi e provvedimenti che, in parte, dovranno essere realizzati prima che le ordinanze entrino in vigore. A livello federale, dovranno essere adeguate l'ordinanza concernente le multe disciplinari e tutte le ordinanze che rinviano alla ONC e alla OSStr, come pure alcune istruzioni e direttive. Si dovranno studiare le modalità con cui comunicare le diverse modifiche legislative all'opinione pubblica e alle autorità d'esecuzione; la comunicazione dovrà inoltre avvenire in due momenti distinti, dato che alcune disposizioni entreranno in vigore soltanto dopo un periodo transitorio.

A livello cantonale e intercantionale dovranno essere adeguati, per esempio, il materiale di riferimento per l'esame di guida e diversi documenti destinati alle autorità d'esecuzione; per queste ultime si dovranno inoltre prevedere corsi di aggiornamento mirati.

Si dovranno inoltre adeguare numerose norme, in particolare quelle dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti; in alcuni casi sarà sufficiente aggiornare i rimandi intertestuali, in altri si dovranno invece apportare modifiche di portata più ampia. Anche diverse organizzazioni private dovranno aggiornare la propria documentazione interna. I commenti formulati in passato da privati sul diritto in materia di circolazione stradale non sono dunque più attuali, così come il materiale di formazione per l'esame di guida.

Una volta entrate in vigore le nuove ordinanze, le autorità preposte alla segnalazione stradale avranno a disposizione cinque anni per controllare, e in parte adeguare, i segnali e le demarcazioni attualmente in uso. Questi lavori richiederanno molte risorse in termini di personale e di finanziamenti. L'entità

effettiva delle risorse necessarie dipende in gran parte dai principi che i vari enti pubblici hanno adottato in ambito di segnaletica.

Anche la verifica degli aspetti che, per diverse ragioni, non sono stati affrontati nel quadro del progetto VERVE (cfr. lett. E e F) può essere inclusa nel «seguito dei lavori».

5. Revisione della legge federale sulla circolazione stradale?

Prima di procedere a una revisione totale della ONC e della OSStr, si è esaminata la fattibilità di un tale progetto senza previa modifica della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)⁵.

Una modifica di legge a priori avrebbe avuto i seguenti vantaggi:

- il grado di dettaglio delle norme della circolazione stradale nella LCStr è relativamente elevato, se si considera che la legge si colloca a un rango superiore rispetto alle ordinanze; diverse disposizioni potrebbero figurare semplicemente a livello di ordinanza.
- Le basi legali cui fanno riferimento alcune disposizioni delle ordinanze potrebbero essere ottimizzate; nessuna di queste disposizioni riguarda però la sicurezza stradale.
- Alcune delle norme sancite nelle ordinanze potrebbero essere incluse nella legge e, viceversa, alcuni elementi della legge riguardanti le medesime tematiche potrebbero essere spostati nelle ordinanze.
- Determinati chiarimenti terminologici potrebbero essere introdotti a livello di legge, come per esempio la differenza tra i termini «superare» e «oltrepassare». In Germania, il termine «oltrepassare» è utilizzato quando la manovra riguarda un ostacolo alla circolazione; «superare» è invece impiegato in riferimento a un veicolo in movimento. In Svizzera, il termine «oltrepassare» ha entrambe le connotazioni; può cioè indicare anche l'azione di superare un veicolo, ma non quella di sorpassarlo effettuando manovre di uscita e di rientro. Va tuttavia rilevato che, secondo la giurisprudenza, il sorpasso non implica necessariamente manovre di uscita e di rientro. Operare una chiara distinzione tra questi due termini sulla scorta del diritto tedesco potrebbe essere utile sotto diversi punti di vista e consentirebbe di formulare disposizioni più chiare.
- Soltanto una modifica di legge consentirebbe di uniformare determinati termini, in virtù della regola secondo cui a un concetto corrisponde un solo termine (nella legge, p. es., per il concetto di «parcheggiare» viene utilizzato anche il termine «sostare» e nell'ordinanza «lasciare in sosta»).
- Allo stesso modo, soltanto una modifica di legge consentirebbe di separare in modo più coerente le norme generali della circolazione da quelle che devono essere indicate con un segnale.

Nelle ordinanze non sono invece state individuate disposizioni aventi ripercussioni dirette sulla sicurezza stradale per le quali le basi legali siano insufficienti.

Sulla base di questa analisi si può affermare che una modifica di legge apporterebbe indubbiamente un valore aggiunto, ma non è indispensabile per poter effettuare una revisione totale delle due ordinanze in oggetto. Si è quindi deciso di scartare questa opzione, anche per non appesantire con gli aspetti menzionati la revisione della LCStr in preparazione nel quadro del progetto Via sicura. La necessità di adeguare la ONC e la OSStr è più pressante di quella di effettuare per prima una modifica di legge negli ambiti interessati.

⁵ RS 741.01; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_01.html

C. Struttura delle nuove ordinanze

Nella prima fase dei lavori di revisione è stata stabilita la struttura delle nuove ordinanze; a questa fase è stata data molta importanza, dato che la struttura dei nuovi testi normativi rappresenta un elemento essenziale nell'ottica della maggiore fruibilità delle norme.

Sostanzialmente si è cercato di definire rubriche eloquenti, soprattutto a livello dei singoli articoli. Una struttura e una titolazione chiare, che consentano di individuare immediatamente l'oggetto dei vari titoli, capitoli, sezioni e articoli agevolano la reperibilità delle singole disposizioni. Una conseguenza di questo approccio è, in generale, il numero inferiore di capoversi all'interno degli articoli. In conformità con le regole di tecnica legislativa, è stato del resto necessario suddividere diversi articoli delle ordinanze in vigore. Gli avamprogetti contengono quindi alcuni articoli molto brevi, ma in numero complessivamente superiore rispetto alle attuali ordinanze.

1. Ripartizione delle disposizioni tra l'AP-OUStr e l'AP-OASStr

Nel diritto vigente le norme della circolazione sono oggetto della ONC, mentre i segnali sono descritti nella OSStr. Nei presenti avamprogetti si propone invece di ripartire le disposizioni in base ai loro destinatari: viene pertanto operata una distinzione tra le norme della circolazione rivolte ai cittadini e quelle che non riguardano la partecipazione alla circolazione stradale di per sé e si rivolgono innanzitutto alle autorità, interessando eventualmente i cittadini non nella loro veste di utenti della strada.

Il contenuto dell'attuale OSStr è pertanto stato suddiviso. La descrizione dei segnali e il loro significato figurano ora nell'AP-OUStr, ossia nell'ordinanza rivolta ai cittadini; l'AP-OASStr, invece, include soltanto le disposizioni riguardanti l'attività delle autorità in materia di segnalazione stradale, nonché gli aspetti procedurali. L'obiettivo è di riunire in una sola ordinanza tutte le norme che concernono l'utente della strada «medio» (senza tenere conto, cioè, degli utenti «professionali», ai quali possono applicarsi altre norme). In questo modo non sarà, in linea di massima, più necessario invocare l'AP-OASStr per gli aspetti che concernono i cittadini.

Il contenuto dell'AP-OASStr non è del tutto omogeneo: accanto a istruzioni di massima sulla segnalazione vi sono, per esempio, disposizioni sulla pubblicità stradale. Prevedere un'ulteriore ordinanza sarebbe, del resto, contrario alle condizioni quadro (secondo cui non devono esserci più di due ordinanze); tutte le disposizioni, inoltre, hanno come minimo comune denominatore il fatto che si rivolgono all'autorità preposta alla segnalazione. Il nuovo titolo, «Ordinanza sulla competenza dell'autorità in materia di segnalazione stradale», tiene appunto conto di questo criterio, che è stato determinante nel ripartire le disposizioni tra le due ordinanze: l'attività in oggetto è esclusivamente quella dell'autorità, che figura dunque già nel titolo come destinataria dell'ordinanza.

2. Struttura dell'AP-OUStr

Al pari di quanto avviene nel diritto vigente, l'AP-OUStr presenta una visione d'insieme delle norme sulla circolazione stradale rinviando alla legge sulla circolazione stradale.

L'avamprogetto si struttura su quattro livelli (titolo, capitolo, sezione e articolo), procedendo dal generale al particolare. Poiché la struttura proposta risulta piuttosto complessa, ma agevola al tempo stesso la reperibilità delle disposizioni, all'avamprogetto è stato aggiunto un indice.

I cinque titoli dell'ordinanza sono presentati qui di seguito.

- Titolo primo: Disposizioni generali
Numero esiguo di disposizioni concernenti l'oggetto, le definizioni e i rimandi.
- Titolo secondo: Norme generali della circolazione
Descrizione delle norme della circolazione che trovano immediata applicazione e non devono quindi essere prescritte appositamente.
- Titolo terzo: Segnali e demarcazioni
Descrizione delle norme della circolazione che, diversamente da quelle di cui al titolo secon-

do, hanno una validità geografica limitata e devono pertanto essere segnalate, nonché definizione del significato di alcuni segnali e demarcazioni.

- Titolo quarto: Corse speciali
Descrizione delle corse che, pur non ottemperando interamente alle norme di cui ai titoli 2 e 3, possono, in determinate circostanze, essere effettuate.
- Titolo quinto: Disposizioni penali e finali
Numero esiguo di disposizioni concernenti gli aspetti penali e finali.

La maggior parte delle disposizioni è contenuta nei titoli secondo e terzo.

Il titolo secondo («Norme generali della circolazione») include sei capitoli.

- Le disposizioni del primo capitolo vigono indistintamente per tutte le categorie di utenti della strada. Si tratta dell'obbligo di attenzione e di riguardo, di determinate norme di comportamento ai passaggi a livello e del diritto di precedenza di alcuni veicoli (quelli ferroviari e quelli di soccorso).
- Il secondo capitolo è dedicato ai pedoni. Nel diritto vigente i pedoni figurano nella parte relativa alle «Norme per gli altri utenti della strada». La struttura proposta nell'avamprogetto consente di dare maggior peso a questa categoria di utenti. Non appare infatti giustificato riunire le norme che li concernono sotto lo stesso tetto di quelle riguardanti i cavalli montati e gli animali, anche perché i pedoni costituiscono la fetta più importante della popolazione. Il fatto di anteporre le norme relative ai pedoni rispetto a quelle per i veicoli riflette la volontà di valorizzare questa categoria di utenti.

Conformemente all'AP-OUStr, è equiparato ai pedoni chiunque sia in sedia a rotelle. Nel diritto vigente le norme della circolazione applicabili alle persone disabili figuravano tra quelle per i veicoli. L'assimilazione di queste persone ai pedoni è tuttavia apparsa più consona alla loro identità. Le persone in sedia a rotelle, inoltre, tendono a utilizzare soprattutto le aree destinate ai pedoni piuttosto che quelle per i veicoli. Di qui lo spostamento delle disposizioni.

Sempre nel capitolo dedicato ai pedoni sono incluse le norme relative agli utenti dei mezzi simili a veicoli. Dato che anche questi utenti seguono per lo più le regole applicabili ai pedoni, si è deciso di non disciplinarli più a parte, come avviene nel diritto vigente.

- Il terzo capitolo contiene le norme riguardanti i veicoli. Rispetto al diritto vigente, il rapporto tra le norme sull'uso dei veicoli e quelle sul comportamento da adottare nel traffico è invertito, nel senso che le prime sono anteposte alle seconde (ora classificate come «Norme di comportamento»). Questa modifica è giustificata dal fatto che le norme sull'uso dei veicoli devono essere rispettate sempre e in ogni circostanza. Esse definiscono infatti le condizioni che occorre soddisfare per poter immettersi nel traffico e che non possono essere modificate durante la corsa. Soltanto una volta che tali condizioni sono soddisfatte è possibile utilizzare il veicolo e, soltanto allora, possono entrare in gioco le norme di comportamento. Oltre a rispecchiare l'ordine logico delle cose, la nuova struttura riflette quella della LCStr.

Tra le condizioni per l'uso dei veicoli sono integrate, sulla base dei criteri menzionati sopra, le disposizioni concernenti lo stato in cui il conducente di un veicolo dev'essere per poter guidare e quelle sull'utilizzo delle cinture di sicurezza e del casco di protezione. Insieme alle norme sul trasporto di passeggeri, queste disposizioni costituiscono la prima sezione del terzo capitolo («Conducenti e passeggeri»).

La sistematica delle sezioni successive (2-5) riflette per lo più quella del diritto vigente. Nell'ultima sezione sono descritte le condizioni per l'uso di veicoli agricoli che, nella ONC, figurano tra le disposizioni sui trasporti speciali e tra quelle sul divieto di circolare la notte e la domenica. Questo spostamento deriva dal fatto che le disposizioni in questione rappresentano una limitazione rispetto alle condizioni generali per l'uso dei veicoli (mentre le norme concernenti i trasporti speciali e il divieto di circolare la notte e la domenica prevedono che determinate corse possano essere effettuate anche se non conformi alle disposizioni).

- Nel quarto capitolo, concernente le norme di comportamento, è stata per lo più mantenuta la sistematica del diritto vigente. Rispetto alla ONC, tuttavia, la sezione «Misure di protezione» precede quella sulle «Singole manovre». Appare infatti più logico illustrare innanzitutto le misure di protezione da adottare nella circolazione stradale e, soltanto in un secondo momento, soffermarsi sulle singole manovre. Un'altra differenza rispetto al diritto vigente consiste nel fatto che le disposizioni sulla fermata e sul parcheggio sono state estrapolate dalla sezione «Singole manovre» e costituiscono ora una sezione a sé stante.
- Gli altri utenti della strada sono, così come nel diritto vigente, disciplinati dopo i veicoli (cap. 5). Poiché i pedoni sono oggetto di un titolo a sé stante, che include anche i mezzi simili a veicoli, le disposizioni del capitolo 5 riguardano unicamente chi monta a cavallo e chi conduce animali. Il titolo del capitolo è stato adeguato di conseguenza.
- L'ultimo capitolo contiene le norme di comportamento in caso di incidente. Poiché tali norme si applicano in linea di massima a tutti gli utenti della strada, nel disegno sottoposto alla consultazione preliminare si era proposto di spostarle nel capitolo 1. Del resto, anche mantenerle in un capitolo a sé stante, a conclusione del titolo secondo, ha una sua ragion d'essere, perché le regole illustrate non si inseriscono tra le norme generali della circolazione, ma costituiscono un caso particolare di partecipazione al traffico. Si è quindi optato per la seconda soluzione.

Oggetto del titolo terzo sono i segnali e le demarcazioni. Le disposizioni dell'attuale OSStr destinate ai cittadini figurano ora in un capitolo separato. Nel diritto vigente i comportamenti connessi con il rispetto della segnaletica sono descritti in diversi punti delle norme (generali) della circolazione. Nell'avamprogetto si è cercato di riunire tutte queste regole nella parte relativa ai segnali.

Le modifiche rispetto alla sistematica dell'attuale OSStr sono elencate qui di seguito.

- La categoria «Segnali di precedenza» è abolita e i segnali che ne facevano parte figurano ora tra quelli di pericolo e quelli di prescrizione. Dal confronto con la Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale⁶ è emerso che, sebbene nella Convenzione i segnali di precedenza costituiscono una categoria a sé stante, tale categoria contiene un numero di segnali molto più esiguo di quello che si trova oggi nel diritto svizzero. Da un esame più attento è risultato inoltre che mantenere questa categoria non avrebbe offerto alcun valore aggiunto e si è pertanto deciso di abolirla.
- I segnali indicanti norme di comportamento sono stati spostati dal capitolo sui segnali di indicazione a quello sui segnali di prescrizione e sono stati intitolati «Segnali speciali di comportamento». In questo modo tutti i segnali che sanciscono diritti e doveri sono ora inclusi tra i segnali di prescrizione, il che riflette tra l'altro la sistematica della Convenzione di Vienna.
- I segnali di prescrizione (cap. 3) sono ora suddivisi in segnali di divieto, segnali d'obbligo e segnali speciali di comportamento.
- Nel capitolo concernente i segnali di indicazione (cap. 4) la sezione sui segnali di informazione precede quella relativa agli indicatori di direzione. Ai segnali di informazione, infatti, non sono abbinati diritti e doveri propriamente detti, ma piuttosto indicazioni riguardanti un comportamento da adottare nel traffico (p. es. i segnali «Passaggio pedonale», «Passaggio a livello», «Informazione sui limiti generali di velocità»).
- Il capitolo sulle indicazioni che integrano i segnali (cap. 5) è più ampio rispetto al diritto vigente perché include la maggior parte di queste indicazioni; negli articoli concernenti i singoli segnali sono disciplinate soltanto le indicazioni che devono obbligatoriamente essere aggiunte ai segnali.
- Le barriere e i dispositivi di delimitazione possono avere una funzione simile a quella delle demarcazioni, nella misura in cui contrassegnano il tracciato stradale. Essi costituiscono quindi una sezione a sé stante e figurano accanto a quella delle demarcazioni nel capitolo 7.
- Nel diritto vigente, il capitolo «Segni e istruzioni della polizia e di altre persone autorizzate» figura dopo i segnali e prima dei segnali luminosi e delle demarcazioni. Questo ordine è stato

⁶ RS 0.741.20; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c0_741_20.html

modificato nell'avamprogetto perché i segni e le istruzioni della polizia (ora «Segnalazioni e istruzioni della polizia e di altre persone autorizzate») hanno un campo d'applicazione più specifico rispetto ai segnali, ai segnali luminosi e alle demarcazioni e prevalgono su di essi (secondo il principio: «dal generale al particolare»). Nell'avamprogetto sono pertanto collocati dopo le demarcazioni e costituiscono il capitolo 8.

Il titolo quarto («Corse speciali») concerne le corse che, conformemente alla legge sulla circolazione stradale o ai titoli secondo e terzo dell'AP-OUStr, non dovrebbero, in linea di massima, essere effettuate, ma che, alle condizioni elencate in questo titolo, sono eccezionalmente ammesse. Le disposizioni di questo titolo riguardano in primo luogo i conducenti professionali, ma anche gli organizzatori di gare e altre categorie di conducenti. Nonostante esse non siano rilevanti per l'utente della strada medio, vengono comunque mantenute in questo avamprogetto perché, come menzionato, il contenuto normativo della ONC e della OSStr dovrebbe restare anche in futuro l'oggetto di non più di due ordinanze.

Nel titolo quinto sono infine contenute le disposizioni penali e quelle finali.

Nell'allegato sono raffigurati i segnali e le demarcazioni in una versione aggiornata rispetto al diritto vigente: la raffigurazione dei simboli contenuti nei segnali è cioè adeguata alle condizioni odierne, sempre che il significato del segnale stesso non venga alterato (una locomotiva moderna potrebbe, p. es., essere confusa con una tranvia o una ferrovia su strada; per questa ragione si è preferito non cambiare il simbolo della locomotiva a vapore nel segnale «Passaggio a livello senza barriere»). Anche la forma delle demarcazioni è aggiornata per renderle più chiare. Le figure umane riprodotte sui segnali devono essere asessuate e sono quindi riprodotte in forma stilizzata. Va tuttavia sottolineato che non è necessario sostituire i segnali esistenti semplicemente perché cambia la raffigurazione del simbolo che vi è contenuto (cfr. disposizioni transitorie dell'AP-OASStr).

3. Struttura dell'AP-OASStr

Poiché le spiegazioni relative ai comportamenti che i segnali impongono agli utenti della strada figurano ora nella nuova ordinanza sull'uso della strada, il contenuto dell'AP-OASStr risulta piuttosto tecnico; integra infatti l'AP-OUStr con aspetti riguardanti innanzitutto le autorità. Per comprenderla appieno è dunque necessario rifarsi all'OUStr.

Visto il grado relativamente elevato di tecnicità e il fatto che la nuova OASStr si rivolge innanzitutto alle autorità, è lecito chiedersi se non sarebbe stato preferibile regolamentarne i contenuti a un livello normativo subordinato. Si ritiene che i principi sui quali si basa l'impiego o il non impiego dei segnali e le prescrizioni riguardanti la loro collocazione debbano essere disciplinati, come in passato, dal Consiglio federale. Gli aspetti tecnici di dettaglio, invece, devono essere maggiormente oggetto di norme, soprattutto quando riguardano situazioni particolari.

Alla stregua dell'attuale OSStr, la nuova ordinanza prevede soltanto tre livelli strutturali (capitoli, sezioni, articoli); la sua impostazione ricalca – senza tuttavia coincidere perfettamente – quella del titolo terzo dell'AP-OUStr («Segnali e demarcazioni»).

Nel capitolo 1, di per sé molto breve, è sancito l'oggetto dell'ordinanza e sono fornite le definizioni che non figurano nell'AP-OUStr.

Il capitolo 2, «Esigenze generali in materia di segnalazione stradale», precede quello riguardante le varie tipologie di segnale poiché contempla le esigenze materiali valide per tutti i segnali. In realtà, buona parte di questi principi generali non sono nuovi, ma la loro applicazione sistematica potrebbe fornire un contributo importante alla riduzione della giungla segnaletica; ciò ne giustifica il maggior rilievo in seno all'ordinanza. Diversamente dall'attuale OSStr, in questa rubrica figurano unicamente le esigenze materiali; gli aspetti formali sono disciplinati in altri capitoli (cap. 11 e 12).

Nei capitoli da 3 a 7, infine, sono descritti, ricalcando la struttura del titolo terzo dell'AP-OUStr, i segnali di pericolo, quelli di prescrizione e quelli di indicazione, le indicazioni che integrano i segnali e i segnali luminosi. I contenuti dei singoli articoli, tuttavia, non coincidono perfettamente con quelli dell'AP-OUStr:

- nel capitolo 4 «Segnali di prescrizione», ad esempio, una sezione è riservata alle prescrizioni per la realizzazione delle zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e delle zone d'incontro, mentre nell'AP-OUStr non figura una disposizione che descriva in dettaglio le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h (per gli utenti della strada si tratta semplicemente di un limite di velocità valido non soltanto in un determinato tratto di strada bensì in un'intera zona). L'autorità, invece, deve tener conto di tutta una serie di requisiti materiali per realizzare dette zone e questo si ripercuote inevitabilmente sulla struttura dell'ordinanza, che diverge inevitabilmente da quella sull'uso della strada. I requisiti propri delle zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e delle zone d'incontro sono attualmente disciplinati in un'apposita ordinanza⁷, che potrà essere abrogata se la proposta di trasferirne i contenuti nella nuova OASStr verrà approvata.
- Nel capitolo 5, «Segnali di indicazione», è operata, sia in riferimento ai segnali di informazione sia all'indicazione della direzione, la distinzione tra segnali *sulle* autostrade e semiautostrade e segnali su strade *diverse da* autostrade e semiautostrade; questo perché le regole divergono notevolmente. Nella nuova OASStr inoltre non figura più, come nell'attuale OSStr, un capitolo dedicato alle autostrade e semiautostrade, poiché nulla impedisce di integrare regole specifiche alle autostrade e semiautostrade negli articoli riguardanti le singole tipologie di segnali e di demarcazioni; a ciò si aggiunge che vi sono anche altri segnali e demarcazioni, oltre a quelli attualmente disciplinati nel capitolo menzionato, che hanno rilevanza per le autostrade.

Nel capitolo 8 sono disciplinate le demarcazioni. Diversamente da quanto previsto nell'AP-OUStr, esse non figurano insieme ai dispositivi di delimitazione del tracciato stradale e alle barriere. Questi ultimi sono contemplati, come già nell'attuale OSStr, in un capitolo che disciplina anche i cantieri (cap. 9). Proprio nell'ambito dei cantieri, infatti, le barriere e i dispositivi per la delimitazione del tracciato stradale assumono particolare importanza. Per quanto riguarda i cantieri, inoltre, sono necessarie disposizioni che non riguardano unicamente alcuni segnali.

Nel capitolo 10, «Procedura e protezione giuridica», sono descritte le procedure che vanno seguite nel caso di demarcazioni e segnali non conformi, mancanti o nuovi. Il capitolo 11, «Competenze, diritti di partecipazione e vigilanza», precisa a chi spettano determinati diritti e doveri in materia di segnalazione. Le disposizioni dei capitoli 14 e 15 OSStr («Esigenze generali in materia di segnaletica stradale» e «Regolamentazioni e restrizioni del traffico») sono state riordinate e distribuite in seno ai capitoli 2, 10 e 11 AP-OASStr.

Tutte le disposizioni dei capitoli fin qui menzionati riguardano unicamente i segnali e le demarcazioni, e non hanno alcuna rilevanza per la pubblicità stradale. Per questa ragione, le disposizioni che riguardano la pubblicità figurano ora dopo quelle disciplinanti gli aspetti formali della segnalazione, e da queste sono chiaramente distinte (cap. 12: «Pubblicità stradale»).

L'ordinanza termina con il capitolo 13, «Disposizioni penali e finali», le cui disposizioni si applicano anche alla pubblicità stradale.

L'allegato dell'OSStr è stato trasferito nella nuova ordinanza sull'uso della strada. All'OASStr è stato invece allegato, non soltanto per ragioni pratiche ma anche allo scopo di incrementare la sicurezza del diritto, l'elenco delle norme che il DATEC ha dichiarato giuridicamente vincolanti. Dette norme figurano attualmente nell'ordinanza concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri⁸, che pertanto può essere abrogata.

⁷ Ordinanza del 28 settembre 2001 concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro: RS 741.213.3; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_213_3.html

⁸ RS 741.211.5; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_211_5.html

D. Modifiche di natura formale

Molte delle modifiche di natura formale apportate su richiesta della Cancelleria federale e dell'Ufficio federale di giustizia per garantire che questo progetto, come tutti i progetti legislativi, ottemperi ai requisiti di tecnica legislativa.

Alla maggior parte di tali modifiche è associata una riduzione del contenuto normativo, il che è conforme alla direttiva secondo cui il numero delle disposizioni va ridotto del 20 per cento.

Non è tuttavia stato possibile soddisfare sempre e sistematicamente i requisiti menzionati, soprattutto nei casi in cui la loro osservanza poteva compromettere la comprensibilità di determinate norme (p. es. quando, negli avamprogetti, vengono ripetuti concetti già tematizzati nella LCStr o quando si è optato per formulazioni più lunghe, sacrificando la sintesi a beneficio della chiarezza). In generale, le priorità sono state quindi: formulazioni chiare e uniformazione terminologica.

Nei paragrafi che seguono sono riportati soltanto alcuni esempi delle modifiche apportate.

1. Eliminazione delle ripetizioni tra legge e ordinanze

Sebbene alcune delle disposizioni della ONC e della OSStr rinviino alle norme contenute nella LCStr senza ripeterle (p. es. art. 46 ONC), spesso questi rimandi comportano in effetti delle ripetizioni (anche se solo parziali), il che può far pensare al lettore che il testo dell'ordinanza abbia carattere esaustivo. Dai quesiti pervenuti all'USTRA è emerso che gli utenti della strada tendono infatti a trascurare la LCStr. Per evitare di ripetere nelle ordinanze concetti già espressi nella LCStr, è necessario che per gli utenti della strada sia chiaro che i principi chiave in materia di circolazione stradale sono sanciti a livello di legge e ad essi è indispensabile fare riferimento per potere interpretare le disposizioni delle ordinanze.

Questo approccio non è tuttavia condiviso appieno; alcuni auspicano che tutte le disposizioni più importanti siano sancite a livello di ordinanza. Questa richiesta non può tuttavia essere soddisfatta per via del principio giuridico della gerarchia delle norme. Va inoltre rilevato che diverse disposizioni di ordinanza sono ulteriormente precisate a un livello subordinato, ossia sotto forma di ordinanze dipartimentali, istruzioni, norme, ecc. È impossibile strutturare i due nuovi avamprogetti in modo tale che contengano tutte le disposizioni attinenti a una situazione specifica. È altresì possibile che entrino in gioco disposizioni relative ad altre branche del diritto, cosa che non si può desumere dalle ordinanze d'esecuzione della LCStr. In altre parole, l'AP-OUStr e l'AP-OASStr costituiscono soltanto una parte di un intero sistema.

Nell'AP-OUStr (questo aspetto concerne solo marginalmente l'AP-OASStr) i rimandi alla legge sono realizzati nel seguente modo: nella misura del possibile, la disposizione è stata formulata in modo da richiamare esplicitamente la corrispondente disposizione di legge (già oggi l'art. 46 ONC recita: «Sulla carreggiata i pedoni devono circolare a destra e non a sinistra quando ...» rinviando esplicitamente all'obbligo di circolare a destra sancito nella LCStr). Nelle rubriche sono inoltre stati riportati gli articoli della LCStr utili alla lettura delle relative disposizioni d'ordinanza; sono invece state stralciate le disposizioni che fungono da semplici deleghe di competenza. Ne consegue che soltanto una parte degli articoli di ordinanza contiene un rimando alla LCStr.

Si intende così sottolineare quanto già valido sinora, ovvero che per capire sino in fondo l'attuale ONC così come la futura ordinanza sull'uso della strada è indispensabile fare riferimento alla LCStr.

2. Eliminazione delle ripetizioni tra ordinanze

Questo aspetto interessa soprattutto il rapporto tra l'AP-OUStr e l'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)⁹. Il nuovo avamprogetto non include le dimensioni e i pesi massimi ammessi, dato che sono già elencati nella OETV; viene quindi specificato soltanto che, quando il veicolo è in movimento, questi valori non possono superare quelli riportati nella OETV; questo rimando è sufficiente a garantire che tali valori vengano applicati anche ai conducenti di veicoli immatricolati

⁹ RS 741.41; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_41.html

all'estero (art. 25–27 AP-OUStr). Il fatto di evitare questa ripetizione risponde inoltre a una certa logica, se si considera che quello che interessa al conducente medio sono in effetti i valori riportati nella licenza di circolazione, solitamente inferiori ai valori massimi ammessi. In questo modo è inoltre possibile evitare incongruenze tra le due ordinanze (fino all'ottobre del 2009, p. es., le formulazioni dell'art. 67 cpv. 2 lett. f ONC e dell'art. 95 cpv. 2 lett. f OETV così come dell'art. 67 cpv. 1 lett. b ONC e dell'art. 95 cpv. 1 lett. f OETV divergevano; questa incoerenza è tuttavia emersa soltanto durante i lavori relativi al presente progetto).

Anche rispetto alle ordinanze sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali sussistono alcune ripetizioni (OLR 1¹⁰ e OLR 2¹¹). Quanto disciplinato nell'articolo 3 capoverso 4 ONC si ritrova in gran parte, con maggior grado di dettaglio, nelle OLR 1 e 2; il fatto di ripetere la stessa tematica nella ONC non apporta alcun valore aggiunto, anzi, le ripetizioni celano sempre il pericolo di incoerenze: nella ONC, per esempio, l'obbligo di mettere a disposizione del conducente i dischi e le chiavi si riferisce al detentore del veicolo, mentre nella OLR 2 al datore di lavoro. L'AP-OUStr non contiene quindi più nessuna disposizione concernente l'odocronografo. Sono invece stati ripresi gli aspetti disciplinati nella ONC che non figurano nelle OLR 1 e OLR 2.

3. I confini tra l'AP-OUStr e le altre ordinanze

In relazione con la problematica illustrata sopra si è esaminata anche la questione dell'oggetto da disciplinare nelle ordinanze e dei confini tra un'ordinanza e l'altra.

Per quanto riguarda il rapporto tra l'AP-OUStr e l'OETV, si è deciso che tutti gli aspetti concernenti l'equipaggiamento e le esigenze tecniche relative ai veicoli (ossia se un veicolo può, in linea di massima, circolare) devono essere disciplinati nella OETV, indipendentemente dal fatto che il veicolo sia stato sottoposto a una procedura d'immatricolazione formale. Mentre nella OETV figurano i requisiti tecnici che un veicolo deve soddisfare per essere, *in linea di massima*, idoneo alla circolazione, le disposizioni dell'AP-OUStr sono finalizzate a stabilire se tale veicolo, immatricolato o comunque idoneo a circolare, può *effettivamente* essere impiegato in una *situazione concreta* (p. es. in termini di sicurezza operativa, per stabilire la quale occorre del resto fare riferimento alle esigenze tecniche definite nella OETV).

Sulla base di questa delimitazione tra le due ordinanze, diverse disposizioni attualmente incluse nella ONC devono essere trasferite nella OETV, in particolare quelle concernenti:

- le dimensioni dei rimorchi di velocipedi (art. 69 cpv. 2 ONC);
- gli obblighi del detentore relativamente alla manutenzione del sistema antinquinamento del veicolo (art. 59a ONC; l'obbligo a carico del conducente di portare con sé il documento di manutenzione del sistema antinquinamento resta tuttavia oggetto delle norme della circolazione; cfr. art. 24 AP-OUStr);
- le luci dei veicoli a trazione animale, dei carri a mano, dei monoassi e dei rimorchi di lavoro del servizio antincendio e della protezione civile (art. 30 cpv. 4 ONC; ora nella OETV in analogia all'art. 216).

L'ammissione dei conducenti alla circolazione è disciplinata nell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC)¹². Poiché l'AP-OUStr non dovrebbe invece contemplare regole riguardanti specificatamente la formazione dei conducenti, l'attuale articolo 27 ONC («Scuola di guida») è trasferito nella OETV.

Le disposizioni riguardanti la prova dell'inabilità alla guida (art. 2 cpv. 2–2^{ter}) sono state trasferite nell'ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS)¹³ in ragione del nesso materiale con la materia trattata in questa ordinanza.

¹⁰ RS 822.221; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c822_221.html

¹¹ RS 822.222; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c822_222.html

¹² RS 741.51; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_51.html

¹³ RS 741.013; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_013.html

4. Eliminazione delle ripetizioni all'interno della stessa ordinanza

- In diversi punti delle ordinanze in vigore è menzionata la competenza di emanare istruzioni sebbene questa scaturisca già dalla competenza generale di emanare istruzioni di cui nelle disposizioni finali è precisata la base legale. Il risultato è che esistono istruzioni concernenti determinati ambiti anche se la competenza di emanarle non è menzionata nelle disposizioni in cui questi ambiti sono trattati e, all'inverso, che non ne esistono per ambiti per i quali nelle disposizioni dell'ordinanza viene menzionata la competenza di emanarle. Per questa ragione, nei nuovi avamprogetti viene sancita soltanto una competenza generica di emanare istruzioni. Queste ultime sono pubblicate sul sito dell'USTRA, il che ne garantisce la trasparenza.
- Mentre nelle ordinanze in vigore i pannelli integrativi («cartelli» o «tavole complementari» secondo la terminologia in uso) sono menzionati sia in relazione a determinati segnali sia nel capitolo sulle informazioni complementari concernenti i segnali, nell'AP-OUStr essi figurano nelle disposizioni riguardanti singoli segnali soltanto se devono obbligatoriamente essere aggiunti al segnale in questione (cfr. art. 102 cpv. 1 lett. j AP-OUStr); in tutti gli altri casi sono invece riportati nel capitolo «Indicazioni che integrano i segnali».
- Le eccezioni all'obbligo di collocare segnali soltanto in seguito a una decisione e pubblicazione sono attualmente oggetto delle disposizioni procedurali (art. 107 cpv. 3 OSStr) e non sono sistematicamente menzionate anche negli articoli concernenti i singoli segnali (p. es. art. 21 cpv. 1-2, art. 31 cpv. 3 OSStr). Nei nuovi avamprogetti sono invece disciplinate esclusivamente nelle disposizioni procedurali.
- Nel diritto in vigore si specifica – sia nei principi (art. 16 cpv. 2 OSStr) sia negli articoli riguardanti determinati segnali (art. 22, 23, 26 OSStr) e in quello sui segnali di fine del divieto (art. 32 OSStr) – che la validità dei segnali «Velocità massima», «Velocità minima», «Divieto di sorpasso» e «Divieto di sorpasso per gli autocarri» è revocata con il corrispondente segnale di fine del divieto. Nei nuovi avamprogetti i segnali di fine validità del divieto (fatta eccezione per quello di fine della località, che presenta caratteristiche particolari) figurano unicamente nelle disposizioni generali concernenti i segnali di prescrizione (cfr. art. 99-100 AP-OUStr, art. 20 AP-OASStr).

5. Nessun rimando intra/intertestuale

Sebbene i rimandi intra o intertestuali possano sembrare utili agli occhi del lettore, è praticamente impossibile contemplare tutti i riferimenti ad altre disposizioni. Oltre al fatto che rimarranno sempre lacunosi, i rinvii rischiano di diventare ridondanti o infondati (in caso di revisione); per questa ragione, nella misura del possibile, si è cercato di evitarli. Questo anche perché si ritiene che una struttura interna più chiara dovrebbe ridurre la necessità di introdurre rimandi intratestuali e una migliore delimitazione degli oggetti disciplinati quella di rimandi intertestuali. Qui di seguito i rimandi eliminati.

- Rinvio al diritto di precedenza da destra previsto dalla legge (art. 36 cpv. 2 LCStr) nelle strade principali (cfr. art. 1 cpv. 7 e art. 38 cpv. 1 OSStr).
- Altri rimandi nella ONC (art. 1 cpv. 3 und 5, 23 cpv. 3 lett. a) e nella OSStr (art. 19 cpv. 2, 22 cpv. 2 e 5, 33 cpv. 1, 36 cpv. 1, 45 cpv. 2).

6. Nessuna riserva infondata

Diverse disposizioni delle ordinanze in vigore contengono riserve infondate che, considerata la funzione che svolgono, sono in effetti dei rimandi. Essendo superflue, queste riserve (riportate qui di seguito) sono state scartate nei nuovi avamprogetti.

- Riserva relativa ai segnali di polizia e ai segnali luminosi per pedoni (art. 47 cpv. 6 ONC).
- Riserva relativa alle disposizioni dell'ordinanza sulle epizootie e dell'ordinanza sulla protezione degli animali (art. 74 cpv. 4 ONC).

- Riserva relativa alle prescrizioni speciali concernenti la circolazione dei veicoli militari (art. 97 cpv. 2 ONC).
- Riserva relativa alle eccezioni menzionate su tavole complementari (art. 34 cpv. 1 OSStr).
- Altre riserve improprie (art. 63 cpv. 1 e art. 101 cpv. 1 OSStr).

7. Nessuna spiegazione all'interno delle ordinanze

Negli avamprogetti sono state eliminate anche le spiegazioni non aventi alcun carattere normativo e gli esempi.

- Le persone che lavorano sulla carreggiata o sulla superficie della stessa devono indossare abiti conformi alla norma svizzera SN 640 710 «che li rendano ben visibili sia di giorno sia di notte»: nell'avamprogetto non è ripresa quest'ultima parte, che indica la ragione per cui devono essere indossati questi abiti (art. 10 cpv. 2 AP-OUStr).
- I segnali di curva indicano le curve che, a causa della loro posizione (p. es. mancanza di rialzo, forte o irregolare curvatura della carreggiata) obbligano a ridurre la velocità: in questo caso è stata ripresa la spiegazione, ma non l'elenco esemplificativo tra parentesi (cfr. art. 84 AP-OUStr; lo stesso dicasi per il segnale «Cunetta», cfr. art. 85 AP-OUStr).
- Nell'articolo 58 capoverso 3 AP-OUStr non sono stati ripresi gli esempi di situazioni in cui, non essendo previste prescrizioni che regolano la precedenza, i conducenti devono circolare con particolare prudenza e intendersi sull'ordine delle precedenza.
- Altri casi in cui, rispetto al diritto vigente, mancano gli esempi e le spiegazioni si trovano negli articoli 32 capoverso 4, 63 capoverso 4, nonché nell'articolo 89 AP-OUStr.

8. Astrazioni: impiego di clausole generali

Nei nuovi avamprogetti si è cercato di utilizzare formulazioni generiche per concetti simili disciplinati in varie disposizioni. In alcuni casi sono state introdotte, ampliate o precisate clausole generali, in modo da poter evitare di ricorrere a elenchi esemplificativi.

- L'obbligo di attenzione e di riguardo figura ora all'inizio dell'ordinanza (art. 4 AP-OUStr) quale principio generale (viene mantenuta tuttavia una breve lista di determinati casi particolari). L'obiettivo è sottolineare l'importanza di questo aspetto e, nello stesso tempo, evitare di ribadirlo in altre disposizioni (attuali art. 41 cpv. 2, 41a ONC e art. 22a OSStr).
- Nelle ordinanze in vigore sono elencati i comportamenti contrari al divieto di causare rumori evitabili. Il fatto di elencare esplicitamente questi comportamenti fa sì che sia più difficile includere a posteriori altre fattispecie nel divieto. Si è pertanto deciso di ampliare la portata della clausola generale ed eliminare l'elenco («non possono causare alcun rumore evitabile ... né con il loro modo di circolare né in altra maniera», art. 44a cpv. 1 AP-OUStr).
- La possibilità di raffigurare i segnali con i lati del simbolo invertiti è ora disciplinata in termini generali (art. 6 cpv. 5 AP-OASStr) e non più nelle disposizioni riguardanti i singoli segnali (cfr. art. 8 cpv. 3, 14 cpv. 3 OSStr).
- Invece di descrivere individualmente i segnali utilizzati per indicare ai conducenti la direzione obbligatoria (art. 24 OSStr), nella nuova disposizione viene semplicemente sancito l'obbligo di circolare in una delle direzioni indicate dai segnali di direzione obbligatoria (cfr. art. 113 cpv. 1 AP-OUStr).
- Nel diritto vigente il colore (e il carattere) utilizzato nei simboli è specificato di volta in volta nelle disposizioni relative alle varie categorie di segnali (cfr., p. es., art. 3 cpv. 1, 16 cpv. 1, 44 cpv. 1, 50 cpv. 1 OSStr). Nell'AP-OASStr figura, invece, soltanto una disposizione in cui sono definiti questi elementi, nonché il tipo di sfondo da utilizzare nei diversi casi (art. 8 cpv. 2 AP-OASStr).

- La regola secondo cui i segnali e le demarcazioni contenenti indicazioni, avvertimenti o prescrizioni stagionali vanno rimossi non appena non sono più necessari è ora generalizzata (art. 4 cpv. 1 AP-OASStr) e non deve quindi più essere ribadita nelle disposizioni concernenti i singoli segnali (art. 5 cpv. 2, 19 cpv. 4, 29 cpv. 2 e 65 cpv. 4 OSStr).

9. Astrazioni: riduzione delle tematiche e dei capitoli a sé stanti

Negli avamprogetti sono state scartate le disposizioni concernenti tematiche a sé stanti, perché queste implicano spesso ripetizioni superflue di norme generali (comunque applicabili). All'occorrenza, sono invece state formulate regole speciali, nel quadro delle norme generali, per situazioni particolari.

- I mezzi simili a veicoli non sono più oggetto di un Capo a sé stante (cfr. art. 50 e 50a ONC). Le regole particolari che concernono soltanto questi veicoli sono ora contenute in un'unica disposizione, mentre tutte le altre regole a cui sono soggetti risultano dall'equiparazione di questi mezzi ad altre categorie di utenti della strada (ossia i pedoni o i ciclisti, a seconda delle modalità con cui tali mezzi sono utilizzati) (art. 12 AP-OUStr). In questo modo si può evitare, tra l'altro, di ripetere la disposizione concernente i giochi (cfr. art. 46 cpv. 2^{bis} e art. 50 cpv. 2 ONC).
- Le disposizioni concernenti le autostrade e le semiautostrade, nonché quelle sui passaggi a livello, attualmente (per lo più) incluse in capitoli a sé stanti (cap. 11 e 12 OSStr) sono state ripartite negli articoli concernenti i singoli segnali o le singole categorie di segnali (cfr. art. 16, 46, 51 segg., 72, nonché 21 cpv. 3 AP-OASStr).

10. Gerarchia e riordino delle norme

Nel quadro del presente progetto di revisione si è voluto dare maggior peso al principio della gerarchia delle norme: a tal fine, alcune regole sinora contenute in istruzioni sono state incluse nei nuovi avamprogetti; altre, prima previste a livello di ordinanza, sono invece state trasferite in normative di rango subordinato.

La facoltà di emanare norme giuridicamente vincolanti di rango subordinato compete al DATEC o all'USTRA. In analogia alla maggior parte delle altre ordinanze concernenti il diritto in materia di circolazione stradale, la competenza di emanare istruzioni è ora trasferita all'USTRA in considerazione della tecnicità della materia. Il DATEC conserva la competenza di dichiarare giuridicamente vincolanti norme di organizzazioni private.

Le norme generali e astratte devono essere emanate sotto forma di ordinanza dipartimentale dal DATEC e di istruzione dall'USTRA. Le istruzioni non sono pubblicate nella Raccolta sistematica della Confederazione, ma possono essere consultate sul sito dell'USTRA. Sempre sul sito dell'USTRA sono pubblicati anche diversi documenti esplicativi concernenti le disposizioni di legge che possono anche essere trasmessi come circolare alle cerchie interessate.

E. Sfoltimento normativo

Solo in casi eccezionali è lecito ridurre la densità normativa per mezzo di modifiche di natura materiale. L'abrogazione di disposizioni ha innanzitutto lo scopo di stralciare regole obsolete, di scarsa rilevanza pratica o disciplinanti aspetti riguardanti altri ambiti legali. Parallelamente si tratta di evitare differenziazioni, eccezioni o alternative inutili.

Riportiamo di seguito alcuni esempi, precisando che non si tratta di un'elencazione esaustiva.

1. Regole obsolete

- I pedoni che marciano in colonne chiuse sono oggi molto meno frequenti di quanto lo fossero ai tempi in cui fu emanata l'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC). Una situazione di questo tipo può prodursi al massimo in ambito militare, ma anche lì con una fre-

quenza notevolmente ridotta. Appare dunque superfluo prevedere un'apposita regola derogante alle norme generali valide per i pedoni, ragione per cui gli attuali articoli 49 e 26 capoversi 1 e 2 (1° per.) ONC possono essere abrogati.

- Anche le regole riguardanti il trasporto da parte dei pedoni di oggetti ingombranti, appuntiti o con angoli vivi riguardano situazioni sempre più rare. L'articolo 48 capoverso 2 ONC può dunque essere stralciato. Gli interessi degli altri utenti della strada sono sufficientemente tutelati dal Codice delle obbligazioni (CO) e dal Codice penale (CP).
- La disposizione secondo cui i trattori non possono circolare sulle autostrade e semiautostrade (art. 35 cpv. 2 ONC) è superata, visto che ormai su dette tipologie di strade sono ammessi unicamente veicoli che raggiungono quantomeno la velocità di 80 km/h.
- Anche la disposizione secondo cui i veicoli a motore muniti di cerchioni metallici o cingoli non possono circolare sulle strade la cui pavimentazione sia divenuta molle (art. 59 cpv. 2 ONC) è abrogata; non vi sono infatti praticamente più veicoli con cerchioni metallici e le strade con una pavimentazione molle costituiscono l'eccezione. Non va inoltre dimenticato che, per circolare, i cingoli necessitano di un'autorizzazione speciale, vincolata a tutta una serie di condizioni.
- La disposizione in virtù della quale i conducenti di autoveicoli pesanti che sono costretti a fermarsi davanti ai passaggi a livello fuori delle località devono lasciare una distanza di circa 100 metri dal passaggio per facilitare il sorpasso ai veicoli che seguono (art. 24 cpv. 1, 1° per.) non ha ormai più ragione d'essere; da quando infatti anche fuori delle località gli autotreni possono circolare a 80 km/h, la necessità di garantire agli altri veicoli la possibilità di sorpasso non dovrebbe più presentarsi. Va detto anche che si tratta di una disposizione speciale, già oggi poco nota e dunque solo raramente rispettata. Pertanto, vista la sua rilevanza più teorica che pratica, appare molto più opportuno mantenere e soprattutto sottolineare l'obbligo generale dei conducenti di veicoli lenti di agevolare il sorpasso ai veicoli più veloci (art. 54 cpv. 4 AP-OU Sr). In realtà, questa disposizione si traduce concretamente nello stesso comportamento sancito finora nell'articolo 24 capoverso 1 ONC.
- Superflue appaiono anche, da un lato, la disposizione secondo cui i cavalieri, i conducenti di veicoli trainati da animali e i guardiani di mandrie o greggi o di animali isolati devono tenere gli animali sufficientemente lontani dal passaggio a livello, affinché non si spaventino (art. 24 cpv. 1, 2° per. ONC) e, dall'altro, la disposizione che prevede che i veicoli con cerchioni o cingoli metallici, i veicoli a trazione animale e i cavalieri devono attraversare i passaggi a livello a passo d'uomo (art. 24 cpv. 2 ONC). I veicoli citati sono ormai rari, mentre per quanto riguarda i conducenti di veicoli a trazione animale e i cavalieri è ovviamente nel loro proprio interesse attraversare con prudenza i passaggi a livello.
- Tenuto conto dell'aumento del volume di traffico, anche la regola secondo cui la tranvia o la ferrovia su strada che non circola sul margine della carreggiata può essere sorpassata soltanto dove non sboccano altre strade e quando non è intralciato il traffico in senso inverso (art. 25 cpv. 1 ONC) può essere stralciata, dato che il suo campo d'applicazione è limitato e non è del tutto giustificata sotto il profilo della sicurezza stradale.
- La disposizione che prevede, in caso di traffico intenso, l'obbligo per i pedoni di usare la parte destra del passaggio pedonale e possibilmente di attraversare la carreggiata in gruppi (art. 47 cpv. 4 ONC) non solo non trova riscontro nella realtà (odierna), ma non è neppure applicabile. I conducenti dei veicoli potrebbero inoltre travisare la situazione con conseguenze negative sulla sicurezza stradale.
- La disposizione secondo cui, nel caso di sinistri, è permesso trainare due attrezzi antincendio concepiti per trazione animale o manuale (art. 68 cpv. 6 ONC) può essere stralciata poiché l'evoluzione pratica l'ha resa superflua.
- Le strade a senso unico sulle quali è permessa alternativamente la circolazione nell'una o nell'altra direzione sono sempre meno frequenti. Le regole ad esse applicabili (art. 18 cpv. 6 e 7 OSSr) vengono pertanto stralciate anche perché piuttosto inabituali. Nei pochi casi di strade

di questo tipo, le condizioni cui è vincolata l'eccezione al segnale «Divieto di accesso» potranno figurare su un pannello integrativo.

- Attualmente il traino di rimorchi è disciplinato in modo alquanto eterogeneo, sulla base di distinzioni sostanzialmente inutili (cfr. artt. 68-70 ONC). Lo stesso dicasi per la rimorchiatura a traino e a spinta (artt. 71 e 72 ONC). Trattandosi di situazioni sempre più rare, appare dunque opportuno abbandonare le varie distinzioni. Sino ad ora è mancata una netta e soprattutto esplicita differenziazione tra la rimorchiatura a traino nel caso di un veicolo in panne e la rimorchiatura a traino in tutti gli altri casi, anche se è lecito supporre che l'attuale ONC si basi su questa distinzione. Per questa ragione nell'AP-OUStr si distingue unicamente tra «traino di rimorchi», «rimorchiatura a traino di veicoli in panne» e «rimorchiatura a traino e a spinta nei rimanenti casi» (artt. 28-31 AP-OUStr).
- Nei casi in cui è previsto l'obbligo di portare un casco, quest'ultimo deve essere omologato conformemente alle prescrizioni del regolamento ECE n. 22. Da questo obbligo sono attualmente dispensati i conducenti di ciclomotori ai quali è consentito portare un casco la cui omologazione può avvenire in base a disposizioni diverse da quelle del regolamento menzionato (art. 3b cpv. 1 e 3 ONC). Le ragioni di questa eccezione vanno ricercate nel fatto che, al tempo in cui fu introdotto l'obbligo del casco, erano in commercio caschi raccomandati dall'Ufficio prevenzione infortuni (upi), i quali pur non adempiendo tutti i requisiti del regolamento ECE potevano continuare ad essere autorizzati. Trattandosi ormai di caschi di vecchia data, probabilmente non più utilizzati, appare opportuno rinunciare ad un'eccezione ormai inutile. Conformemente all'articolo 20 AP-OUStr i caschi dei conducenti di ciclomotori devono ora soddisfare gli stessi requisiti validi per i conducenti di motoveicoli. I caschi conformi unicamente alle disposizioni attuali potranno continuare ad essere utilizzati per un periodo transitorio.

2. Norme superflue in materia di circolazione stradale

Le seguenti disposizioni sono abrogate poiché risultano superflue:

- la regola secondo cui i ciclisti non devono abbandonare i pedali (art. 3 cpv. 3, 2° per. ONC);
- la disposizione secondo cui il passaggio tra due banchine di una fermata è permesso se nessuna tranvia né ferrovia su strada vi si trova o si avvicina (art. 7 cpv. 4 ONC);
- la prescrizione riguardante la distanza che deve essere mantenuta da chi segue un veicolo con diritto di precedenza (art. 16 cpv. 2, 2° per. ONC);
- la prescrizione riguardante la distanza che deve essere mantenuta in caso di attesa dietro una tranvia o una ferrovia su strada ferme (art. 25 cpv. 5, 2° per. ONC);
- la disposizione che vieta ai curiosi di fermarsi sui luoghi dell'infortunio e di parcheggiare i loro veicoli nelle vicinanze (art. 54 cpv. 3 ONC) non ha un grande impatto sul comportamento effettivo degli utenti della strada. A ciò si aggiunge che, in questi casi, è la polizia a gestire le situazioni sulla base delle competenze che le sono riconosciute.
- La disposizione sul trasporto di cadaveri (art. 75 ONC) esula dagli aspetti degni di protezione nell'ambito del diritto in materia di circolazione stradale (sicurezza stradale, protezione ambientale). Si tratta dunque di una disposizione non necessaria che, semmai, va recepita in un altro ambito giuridico.
- Anche il fatto che nei nuclei degli insediamenti meritevoli di protezione la segnaletica deve prestare particolare riguardo alle caratteristiche architettoniche del luogo (art. 101 cpv. 3^{bis} OSStr), non può essere uno degli obiettivi primari della normativa sulla circolazione stradale. Semmai tale obbligo deve scaturire dalla normativa sulla protezione del paesaggio abitativo.

3. Differenziazioni superflue

- È abrogata l'eccezione che consente al conducente di derogare all'obbligo di circolare a destra sulle strade convesse o comunque difficili da percorrere e nelle curve a sinistra (art. 7 cpv. 1 ONC).
- Il divieto per i velocipedi con rimorchio di circolare sulle ciclopiste (art. 40 cpv. 2 ONC) è revocato, così come è abrogata la restrizione che, attualmente, rende obbligatorio l'uso della ciclopista ai soli conducenti di velocipedi le cui ruote sono disposte in senso longitudinale (art. 33 cpv. 1 OSStr). Secondo la nuova OUStr (art. 116 cpv. 1), infatti, anche i conducenti di velocipedi aventi due ruote sul medesimo asse e di velocipedi con rimorchio sono tenuti a servirsi delle ciclopiste.
- In linea di massima, i pedoni devono camminare sul margine sinistro della carreggiata; tuttavia, se conducono una carrozzella per bambini (art. 46 cpv. 1 ONC), devono camminare sulla destra. Verosimilmente non si tratta più di una norma di grande attualità, poiché sono diminuiti i casi in cui i pedoni sono costretti ad utilizzare la carreggiata. Oltre ad essere complicata e quasi sconosciuta, questa regolamentazione è poco plausibile: i pedoni che spingono una sedia a rotelle devono camminare sul lato destro della carreggiata, quelli che spingono una carrozzella per bambini sul lato sinistro. Secondo le nuove disposizioni, quindi, tutti i pedoni devono, in linea di principio, circolare a sinistra, anche quando conducono un veicolo (in qualità di pedoni e non di conducenti di veicoli secondo le regole sulla circolazione di veicoli!) (art. 8 cpv. 1 AP-OUStr).
- Il simbolo di un autocarro sul segnale «Divieto di sorpasso per gli autocarri» (2.45; art. 26 cpv. 2 OSStr) e sul segnale «Intervallo minimo» (2.47; 28 cpv. 1 OSStr) si riferisce a tutti gli autoveicoli e autoarticolati il cui peso complessivo supera 3,5 t. Sugli altri segnali, il simbolo si riferisce agli autoveicoli pesanti per il trasporto di cose (p. es., art. 19 cpv. 2 lett. d OSStr). L'obiettivo è ora quello di uniformare il significato del simbolo (artt. 107 cpv. 2 e 108 AP-OUStr).
- La restrizione per effetto della quale «altri veicoli» (art. 69 cpv. 1 ONC) possono trainare soltanto un rimorchio a un asse è abrogata. L'articolo 28 capoverso 1 dell'AP-OUStr prevede unicamente che i veicoli a motore e i velocipedi possano trainare un solo rimorchio, ma non ne specifica la tipologia.
- Gli attuali capoversi 6 e 7 dell'articolo 67 ONC («Pesi»), che autorizzano carichi massimi per asse superiori alla norma, vengono abrogati. I veicoli ai quali si applica la disposizione hanno beneficiato per molto tempo di un regime derogatorio. L'obiettivo, ora, è di applicare indistintamente le regole e gli standard generali ed evitare dunque, nei limiti del possibile, qualunque eccezione o distinzione. Lo stralcio si giustifica inoltre per il fatto che la disposizione riguarda ormai un numero ristretto di veicoli, che possono peraltro continuare a circolare sulla base dei carichi massimi normali.

4. Sfoltimento della giungla segnaletica

Evitare la giungla segnaletica e provvedere alla rimozione di segnali inutili sono compiti che spettano alle autorità esecutive. Il contributo che è possibile fornire su questo fronte in termini di normativa è alquanto irrisorio poiché già oggi è previsto esplicitamente che i segnali e le demarcazioni non devono essere prescritti e collocati senza necessità, ma non devono mancare dove sono indispensabili (art. 101 cpv. 3 OSStr). Allo scopo di contrastare la giungla segnaletica si è dunque tentato di dare maggior rilievo a questa disposizione fondamentale e di agevolarne l'applicazione riformulandola e modificandone la collocazione all'interno dell'ordinanza.

In sede di consultazione preliminare ha sollevato accese critiche la proposta di abrogare definitivamente alcuni segnali, poiché in linea di massima ogni segnale ha un suo campo d'applicazione concreto e giustificato. Per questo motivo, sono solo pochi i segnali che verrebbero abrogati adottando le due nuove ordinanze. Si è invece deciso di formulare in termini più restrittivi le esigenze cui è vincolata la collocazione di alcuni segnali, affinché il loro impiego sia effettivamente circoscritto ai casi in cui è

realmente opportuno. Poiché per molti segnali l'attuale normativa non sancisce tali requisiti, nelle nuove ordinanze si è deciso di colmare questa lacuna, nell'ottica, come detto, di ridurre il numero di segnali sulle strade.

4.1 Modifica delle esigenze e delle prescrizioni in materia di segnalazione

- Nell'AP-OASStr è sancito il principio secondo cui una regolamentazione del traffico va segnalata in un unico punto (art. 7 cpv. 2).
- Attualmente è previsto che allo stesso montante possano essere applicati due, e in casi eccezionali o impellenti, tre segnali (art. 101 cpv. 6 OSStr). L'interpretazione che nella prassi viene data a questa disposizione è spesso estensiva, nel senso che non si tiene conto delle indicazioni che integrano i segnali nel calcolo del numero dei segnali oppure che un cartello nel quale figurano più segnali è considerato come un segnale unico (ai sensi appunto dell'articolo menzionato). Poiché lo scopo di questa disposizione è garantire la perfetta visibilità di ogni regolamentazione, si propone una nuova formulazione la quale sancisce esplicitamente che l'unico fattore determinante è il numero delle regolamentazioni applicate ad ogni montante. Al riguardo va precisato che per regolamentazione si intende anche ogni singola indicazione che integra il segnale; un'enumerazione esemplificativa tuttavia è considerata un'unità ed è dunque equiparata ad una regolamentazione. Tenuto conto della prassi, appare inevitabile aumentare il numero delle regolamentazioni che possono figurare su un montante (tre e in casi eccezionali quattro), nonché includere nel campo di applicazione di questa regola anche gli indicatori di direzione e le installazioni di segnali luminosi; come sancito nell'articolo 5 capoverso 2 AP-OASStr, due indicatori di direzione sono considerati un unico segnale. Unica eccezione a questa regola è quella degli indicatori di direzione per il traffico lento. Se sono applicati a un montante sul quale non figurano altri segnali, il loro numero non è limitato (art. 5 cpv. 4 AP-OASStr). Considerate la limitata velocità e le esigenze del traffico lento, circoscrivere il numero degli indicatori di direzione appare infatti superfluo.
- Il principio secondo cui i segnali vanno rimossi non appena non sono più necessari è esemplificato menzionando esplicitamente il caso dei segnali che contengono un'indicazione, un avvertimento o una prescrizione di carattere stagionale (art. 4 cpv. 1 AP-OASStr).
- Sono state limitate le situazioni in cui alcuni segnali possono essere ordinati. Questa modifica riguarda in particolare i segnali di pericolo (p. es. i segnali «Curva», «Caduta di sassi» e «Strada sdruciolevole», artt. 10 e 11 AP-OASStr).
- Le aree di parcheggio demarcate possono, ma non devono più, essere segnalate (art. 169 cpv. 1 AP-OUStr); già oggi non vige l'obbligo di segnalare le linee vietanti l'arresto) e i posti in cui, mediante un'apposita demarcazione, è vietato il parcheggio.
- È inoltre stralciato il principio secondo cui una regolamentazione che deroga alla norma generale della precedenza da destra va sempre segnalata alle intersezioni fuori delle località al conducente che circola sulla strada secondaria con diritto di precedenza (artt. 39 e 109 cpv. 5 OSStr).

4.2 Ottimizzazione del rispetto delle condizioni per ordinare e collocare i segnali

Le autorità preposte alla segnalazione sono le stesse cui spetta il compito di evitare una giungla segnaletica. La nuova ordinanza prevede quindi che le regolamentazioni locali del traffico vengano verificate periodicamente e se necessario adeguate – in particolare quando un cambiamento delle circostanze lo richiede. Tuttavia, non si è voluta fissare la periodicità di tali verifiche (art. 4 cpv. 1 AP-OASStr) perché l'idea è che avvengano a intervalli adeguati, variabili dunque a seconda delle circostanze. Questa disposizione potrebbe rivelarsi particolarmente importante, soprattutto immediatamente dopo l'entrata in vigore delle nuove ordinanze: le autorità non dovranno infatti soltanto verificare, adeguare o rimuovere i segnali incompatibili con le nuove ordinanze, ma anche accertarsi che tutta la segnaletica sia conforme alle nuove disposizioni (p. es. vagliando anche le possibilità e i margini di manovra offerti, ecc.).

Tendenzialmente si può affermare che le autorità fanno un uso eccessivo di segnali. Le ragioni sono diverse e spesso anche condivisibili: se l'autorità decide di non collocare un segnale di pericolo dove invece non dovrebbe mancare, le conseguenze potrebbero essere assai spiacevoli e comportare, in ultima analisi, richieste di risarcimento dei danni. Viceversa, è difficile immaginare conseguenze negative se un segnale viene collocato dove non è necessario. Allo stesso modo, l'autorità potrebbe trovarsi nella situazione di voler evitare complicazioni e di autorizzare, invece che respingere, la collocazione di un indicatore di direzione per aziende, sebbene i requisiti non siano soddisfatti e la collocazione di tale indicatore non sia in realtà necessaria.

Altro obiettivo della nuova ordinanza è accordare ai cittadini strumenti migliori per reagire alla collocazione indebita di segnali e demarcazioni. Per questa ragione, nell'articolo 77 capoverso 5 AP-OASStr è sancito il principio secondo cui, nel caso di segnali e demarcazioni per i quali non è stata emanata e pubblicata una decisione, possa essere pretesa a posteriori una decisione impugnabile dell'autorità, che attesti il rispetto delle esigenze legali. Allo stesso modo, se i segnali e le demarcazioni soddisfano i requisiti riguardanti la loro collocazione ma non le altre prescrizioni oppure se segnali e demarcazioni mancano dove sono necessari, i cittadini possono chiedere che si intervenga per colmare la lacuna. Qualora la richiesta non venga accolta, può essere pretesa l'emanazione di una decisione impugnabile (art. 78 AP-OASStr).

4.3 Abrogazione di segnali

I segnali riportati di seguito non sono più ritenuti necessari e pertanto se ne propone l'abrogazione.

- Segnale di pericolo «Pedoni» (art. 11 cpv. 1 OSStr):
il segnale «Pedoni» (1.22) annuncia i passaggi pedonali che il conducente non può scorgere per tempo o che si trovano su strade con traffico denso e veloce.
La situazione di cui al primo caso (passaggi pedonali che i conducenti non possono scorgere per tempo) non è accettabile, ragione per cui gli attraversamenti pedonali in questione vanno risanati. Nel secondo caso (strade con traffico denso e veloce), l'attenzione dei conducenti deve essere normalmente richiamata da segnali luminosi. Norme specifiche sanciscono il volume ammissibile del traffico nel caso di passaggi pedonali sprovvisti di un'installazione di segnali luminosi. Pertanto il segnale di pericolo «Pedoni» non ha più ragione d'essere.
È invece mantenuto il segnale «Ubicazione di un passaggio pedonale», che evidenzia per l'appunto la presenza di un attraversamento pedonale.
- Segnale di pericolo «Velivoli» (art. 14 cpv. 2 OSStr):
il segnale «Velivoli» mette in guardia i conducenti dalla presenza di aerei che volano basso o rullano in vicinanza di aeroporti e piste per aerei.
In genere, laddove aerei decollano e atterrano, la presenza di un aeroporto o di una pista per aerei è facilmente riconoscibile. Nell'area in questione, dunque, il volo basso degli aerei è un fattore del tutto prevedibile e, ad ogni modo, un aereo in avvicinamento verrebbe visto e sentito. Nel caso di aerei che effettuano il rullaggio attraversando una strada, invece, l'avvertimento per mezzo del segnale «Velivoli» rischia di essere insufficiente; andrebbero pertanto previste misure più incisive.
- Segnale di prescrizione «Velocità minima» (art. 23 OSStr):
il segnale «Velocità minima» indica, in km/h, la velocità al di sotto della quale i veicoli non devono circolare quando le condizioni della strada, della circolazione e della visibilità sono buone. I veicoli con i quali non è né possibile né permesso circolare alla velocità indicata (p. es. per le particolarità del veicolo o del carico) non sono autorizzati a proseguire.

Questo segnale è impiegato principalmente sulle autostrade a tre corsie. In base alla nuova disposizione, tuttavia, secondo cui la corsia esterna sinistra di tali autostrade può essere utilizzata soltanto da veicoli autorizzati a circolare ad oltre 100 km/h (e non più solo a 80 km/h come finora), questo segnale non sarà più necessario e non verrà dunque più utilizzato. Anche senza questo segnale complementare, a tutti i veicoli ai quali non è consentito circolare a oltre 100 km/h sarà vietato utilizzare la corsia esterna sinistra per il sorpasso (ai bus, p. es., l'uso di questa corsia sarà precluso).

- Segnali di precedenza «Entrata da destra» ed «Entrata da sinistra» (art. 41 OSStr):
i segnali «Entrata da destra» (3.07) ed «Entrata da sinistra» (3.08) annunciano al conducente circolante su una autostrada o semiautostrada ch'egli deve contare su veicoli che vi confluiscono, rispetto ai quali beneficia della precedenza.
In linea di massima non è necessario segnalare una corsia d'accesso all'autostrada. Nei pochi casi però in cui ciò risulti effettivamente necessario, si utilizza già oggi il segnale «Disposizione delle corsie» (4.77). I segnali «Entrata da destra» ed «Entrata da sinistra» non corrispondono dunque più ad un'esigenza sentita. Va inoltre sottolineato che, secondo la Convenzione di Vienna, questi segnali stanno ad indicare unicamente – diversamente che in Svizzera – un'intersezione con una strada i cui utenti devono dare la precedenza.
- Segnale di precedenza «Croce di Sant'Andrea doppia» (art. 93 cpv. 3 OSStr):
il segnale «Croce di Sant'Andrea semplice» indica un passaggio a livello a binario semplice; la «Croce di Sant'Andrea doppia» un passaggio a livello di linee ferroviarie a più binari.
Per l'utente della strada non ha verosimilmente importanza che all'altezza del passaggio a livello la strada si intersechi con uno o più binari. I segnali «Croce di Sant'Andrea doppia» (3.23, 3.25) appaiono superflui e dunque abrogabili, mentre le «Crocì di Sant'Andrea semplici» (3.22, 3.24) restano in vigore.
- Segnale di pericolo «Tavole indicatrici di distanza» (art. 10 cpv. 3 OSStr):
le disposizioni attualmente in vigore prevedono che fra il passaggio a livello e i segnali «Barriera» e «Passaggio a livello senza barriera» siano collocate tre tavole indicatrici di distanza.
Poiché nel collocare i segnali «Barriera» e «Passaggio a livello senza barriera» vanno rispettate le stesse distanze valide per gli altri segnali di pericolo, ulteriori indicazioni di distanza appaiono superflue e prive d'impatto sulla sicurezza stradale. Per questa ragione si propone di rinunciare, in futuro, alla collocazione delle tavole in oggetto.
- Segnale indicante una norma di comportamento «Zona di protezione delle acque» (art. 46 cpv. 4 OSStr):
le zone di protezione delle acque sono uno degli strumenti della normativa sulla protezione dell'ambiente con i quali si impongono o vietano determinati comportamenti. I doveri che ne scaturiscono fanno sempre stato, vale a dire indipendentemente dal fatto che la strada sia o meno pubblica. Secondo l'OSStr, il segnale serve ad indicare al conducente l'importanza di adottare un comportamento particolarmente prudente. In realtà, si tratta di un dovere a carico di tutti i conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose, i quali sono tenuti a seguire una specifica formazione. Per questa ragione, si propone di abrogare il segnale in questione, mentre va mantenuto il «Divieto di circolazione per i veicoli il cui carico può inquinare le acque».
- Segnale indicante una norma di comportamento «Indicatore avanzato di direzione per determinate categorie di veicoli» (art. 54 cpv. 1 OSStr):
poiché il segnale «Indicatore di direzione per determinate categorie di veicoli» (4.45) è impiegato raramente, è possibile escludere a priori che vi sia la necessità concreta di presegnalare tale segnale e dunque di disporre dell'«Indicatore avanzato di direzione per determinate categorie di veicoli» (4.23). A ciò si aggiunge che, consideratone l'aspetto, lo si potrebbe confondere con un segnale d'obbligo.
- Indicatori di direzione «Percorso per velocipedi e mezzi simili a veicoli» (cartello di fine percorso) (art. 54a cpv. 7 OSStr):
il cartello di fine percorso costituisce un elemento sostanzialmente estraneo al sistema, in quanto gli indicatori di direzione non comportano diritti e doveri alla cui validità occorre porre fine. L'utilità pratica di questo cartello inoltre risulta molto limitata.
- Segnale di indicazione «Telefono» (art. 62 cpv. 1 OSStr):
vista la diffusione ormai capillare della telefonia mobile, la necessità di telefoni pubblici non è praticamente più sentita e dunque anche il segnale «Telefono» (4.81) ha fatto il suo tempo. D'attualità resta invece la variante segnaletica per le «installazioni di chiamata per pronto soccorso» (telefono d'emergenza). Già oggi prevista nell'articolo 62 capoverso 3 OSStr, questa possibilità è ora limitata alle gallerie segnalate. Resta invece invariato l'uso del cartello com-

plementare «Telefono d'emergenza» (5.57), che può essere aggiunto al segnale «Piazzola di sosta per veicoli in panne».

- Segnale di indicazione «Assistenza meccanica» (art. 62 cpv. 1 OSStr):
vista la grande diffusione dei mezzi di pronto intervento, della telefonia mobile e dei sistemi di navigazione, anche questo segnale risulta ormai superfluo.
- Segnale di indicazione «Funzioni religiose» (art. 62 cpv. 1 OSStr):
il segnale «Funzioni religiose» (4.91) non è contemplato nei due avamprogetti d'ordinanza perché, pur conservando la sua funzione informativa, non ha in realtà alcuna rilevanza sotto il profilo delle norme della circolazione. A differenza di altri segnali di cui si propone l'abrogazione, potrà tuttavia continuare ad essere utilizzato poiché non presenta il rischio di essere confuso; l'importante è che soddisfi le condizioni valide per tutti gli «altri annunci» in ambito stradale (ovvero che non comprometta la sicurezza).
- Segnale indicante una norma di comportamento «Ospedale» (art. 47 cpv. 3 OSStr):
già oggi il segnale è impiegato innanzitutto allo scopo di indicare la presenza di una struttura ospedaliera, tanto che, nella prassi, gli utenti della strada non lo intendono come una raccomandazione di comportamento. Avendo perso questa funzione, il segnale non ha più ragione d'essere. Tuttavia, si tiene conto dell'esigenza di segnalare la presenza di un ospedale introducendo il nuovo indicatore di direzione «Pronto soccorso»; quest'ultimo non indica la direzione verso qualunque ospedale nella zona, ma verso un pronto soccorso aperto 24 ore su 24.
- Segnale «Cartello indicante un centro di polizia» (art. 89 cpv. 5 OSStr):
per annunciare centri di polizia, il segnale in questione (4.71) è collocato 700-800 metri prima della corsia di accesso o prima della corrispondente uscita, con indicazione della distanza. Secondo gli articoli 51 capoverso 2 e 52 capoverso 5, ultimo periodo AP-OASStr e conformemente alle Istruzioni del 29 aprile 1996 concernenti l'indicazione della direzione ai raccordi e i nomi delle ramificazioni su autostrade e semiautostrade, la segnalazione di un centro di polizia può essere riportata sui pannelli nei quali figurano le indicazioni di direzione. Non è dunque necessario prevedere altre possibilità, oltre a quelle già disponibili, per segnalare questo tipo di informazione.
- Tavola complementare «Larghezza della carreggiata» (art. 65 cpv. 7 OSStr):
la tavola complementare «Larghezza della carreggiata» (5.15), aggiunta al segnale «Strada stretta» (1.07), indica la larghezza della carreggiata nel punto più stretto.
Nel caso di una strada stretta, tuttavia, occorre piuttosto regolamentare i diritti di precedenza nonché l'eventuale divieto di circolazione per veicoli troppo larghi (impiegando il segnale «Larghezza massima»). L'indicazione della larghezza della carreggiata nel punto più stretto non conferisce, in altre parole, alcun valore aggiunto all'informazione «Strada stretta».
- Cartello complementare «Rumore esercizi di tiro» (art. 65 cpv. 7 OSStr):
anche il cartello complementare «Rumore esercizi di tiro» (5.16), aggiunto al segnale «Altri pericoli» (1.30), risulta superfluo sotto il profilo della circolazione stradale. Lo scopo del cartello è di mettere in guardia il conducente da rumori inattesi e dunque evitare che si spaventi. Che un segnale sia lo strumento più idoneo a conseguire questo obiettivo è discutibile, tanto più che spesso il cartello è collocato in luoghi dove solo di rado si tengono esercitazioni di tiro. Succede dunque di frequente che gli utenti della strada vengano allertati inutilmente e che, di conseguenza, non si aspettino realmente di sentire degli spari quando incontrano questo cartello. Ciò riduce l'efficacia e dunque anche la ragione d'essere di un cartello che appare decisamente superfluo.

4.4 Nuovo significato dei cartelli di località

AP-OUStr art. 2 cpv. 10, 42, 99, 100, 105, 118, Disposizioni transitorie e modifiche che andranno decise in un'ordinanza a parte

AP-OASStr art.24, 32, 77, Disposizioni transitorie e modifiche che andranno decise in un'ordinanza a parte

Conformemente al diritto in vigore, le disposizioni dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale valide «all'interno della località»¹⁴ iniziano a produrre il loro effetto dal punto in cui è collocato il cartello di località (ovvero il segnale «Inizio della località sulle strade principali» (4.27) o «Inizio della località sulle strade secondarie» (4.29)), ovvero laddove ha inizio un'area anche solo scarsamente edificata. In deroga a questa regola, il limite di velocità all'interno della località è valido a partire dal punto in cui è collocato il segnale «Velocità massima 50, Limite generale» (2.30.1), ossia dal punto in cui ha inizio una zona densamente edificata; sulle strade secondarie può mancare.

Questa regolamentazione ha reso necessaria una riserva da parte elvetica alla Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale, la quale applica ai limiti di velocità all'interno delle località la stessa regola valida per le altre disposizioni applicabili esclusivamente nei centri abitati: il limite di velocità inizia dal punto in cui è collocato il cartello di località.

Nell'ambito di questo progetto proponiamo di stralciare la riserva alla Convenzione di Vienna e di recepire la regolamentazione applicata nei Paesi europei. Ciò consentirebbe di fornire anche un contributo importante alla riduzione del numero dei segnali stradali, poiché in pratica all'inizio e alla fine di ogni località sarebbe necessario un unico segnale, invece di due, per indicare l'inizio, rispettivamente la fine, di tutte le norme della circolazione stradale valide nel centro abitato. Contemporaneamente, verrà ulteriormente esplicitato il senso dei cartelli di località, ovvero il fatto che essi implicano diritti e doveri e che dunque sono determinanti per l'applicazione delle norme della circolazione.

A tal fine:

- i segnali «Inizio della località sulle strade principali» (4.27) e «Inizio della località sulle strade secondarie» (4.29) acquisiscono un nuovo significato poiché comportano l'inizio della validità non soltanto delle regole proprie alle località, ma anche del limite di velocità. Per questa ragione, i segnali in questione sono trasferiti dalla categoria «Indicazioni della direzione», che, in linea di principio, non contempla norme da cui scaturiscono diritti e doveri, alla categoria «Segnali indicanti una norma di comportamento»¹⁵ (in linea con la sistematica della Convenzione di Vienna).
- Gli attuali segnali di fine della località (4.28; 4.30) non sono adatti ad indicare la fine delle regole valide all'interno dei centri abitati. Nella categoria «Segnali indicanti una norma di comportamento» vanno pertanto introdotti i nuovi segnali «Fine della località sulle strade principali» e «Fine della località sulle strade secondarie» (identici ai segnali che indicano l'inizio della località, ma attraversati diagonalmente da una striscia rossa). Si propone di abrogare gli attuali segnali di fine della località poiché, in sede di consultazione preliminare, la proposta di continuare ad utilizzarli quali «cartelli di conferma della direzione» (dunque con la semplice funzione di indicare la direzione) è stata chiaramente bocciata.
- Per quanto riguarda la collocazione dei segnali di inizio e di fine della località, è stata avanzata nel corso della consultazione preliminare la proposta di lasciare alle autorità esecutive un certo margine di manovra (per poter tener conto di una serie di fattori): il segnale di inizio della località non può essere collocato prima dell'inizio della zona scarsamente edificata, ma deve essere collocato al più tardi nel punto in cui ha inizio, su uno dei due lati della strada, una zona densamente edificata. Questa proposta è stata oggetto di accese contestazioni e la proposta di estendere il campo d'applicazione territoriale del limite di velocità applicato nei centri abitati è stata respinta. Pertanto, negli avamprogetti allegati, si propone di collocare i cartelli di località nel punto in cui attualmente si trova il segnale «Velocità massima 50, Limite generale».
- Si propone di impiegare il segnale «Velocità massima 50, Limite generale» (2.30.1) unicamente per segnalare l'inizio o il nuovo inizio del limite generale di velocità, se all'inizio o dopo l'inizio della

¹⁴ P. es. 8 cpv. 1, 17 cpv. 5, 19 cpv. 2 lett. c 19 cpv. 2 lett. e, 31 cpv. 1 ONC

¹⁵ Nelle nuove ordinanze sono denominati «Segnali speciali di comportamento» e rientrano nella categoria dei segnali di prescrizione.

località è stato segnalato un limite derogatorio superiore. Il segnale «Fine della velocità massima 50, Limite generale» (2.53.1), invece, può essere abrogato, poiché il limite generale di velocità nelle località può essere revocato con l'indicazione di un limite diverso o con il segnale di fine della località.

L'applicazione di queste modifiche e la comunicazione delle nuove norme comporteranno diversi problemi. Le modalità con cui le modifiche connesse al progetto e le regolamentazioni descritte andranno comunicate concretamente agli interessati verranno precisate in un piano che dovrà essere elaborato ancora nell'ambito del progetto VERVE. L'applicazione vera e propria delle nuove disposizioni avverrà a tappe e per i Cantoni comporterà un certo onere.

- Durante la prima fase, i segnali «Inizio della località sulle strade principali» e «Inizio della località sulle strade secondarie» saranno spostati dal punto in cui inizia una zona scarsamente edificata al punto in cui, su uno dei due lati della strada, inizia una zona densamente edificata. Di norma, dunque, il segnale verrà collocato nel punto in cui, attualmente, si trova il segnale «Velocità massima 50, Limite generale». Se, sulle strade all'interno delle località, il limite generale di velocità può essere aumentato o ridotto conformemente all'articolo 108 OSStr, occorre indicare contemporaneamente, con il segnale di inizio della località, la deroga al limite di velocità. In modo analogo andranno impiegati i segnali «Fine della località sulle strade principali» e «Fine della località sulle strade secondarie», tenendo presente che i segnali in vigore andranno sostituiti con segnali conformi alle nuove disposizioni sul loro aspetto. Si propone di concludere questa prima fase entro cinque anni dall'entrata in vigore delle nuove ordinanze.
- Conclusa la prima fase, entreranno in vigore le disposizioni dirette ai cittadini, secondo cui tutte le regole valide all'interno dei centri abitati (compreso quindi il limite di velocità) vigono dal punto in cui si trova il segnale di inizio della località fino a quello in cui è collocato il (nuovo) segnale di fine della località. Nel frattempo, si sarà provveduto ad un'informazione a tappeto circa la validità del nuovo sistema. Nel punto (nuovo) in cui si troverà il segnale di inizio della località, ci sarà, in genere, anche il segnale «Velocità massima 50, Limite generale» (il quale tuttavia, con l'entrata in vigore delle nuove disposizioni, sarà svuotato del proprio significato). A questo punto decadrà anche la regola secondo cui il limite di velocità massima all'interno delle località vale pure per i conducenti che entrano nella località da strade secondarie poco importanti, appena esiste una zona molto fabbricata, anche se manca la segnaletica (art. 4a cpv. 2 ONC). Questo perché l'attuale regolamentazione prevede, senza eccezione alcuna, la collocazione dei cartelli di località all'inizio di ogni località (art. 50 cpv. 4 OSStr); è dunque lecito supporre che il segnale in questione si trovi effettivamente all'inizio di ogni centro abitato (rispondendo d'altronde ad un'esigenza concreta). Diviene pertanto superflua una regolamentazione speciale per il caso di conducenti che entrano in una località percorrendo una strada priva del cartello di inizio della località, poiché questo caso non dovrebbe più verificarsi. Per gli utenti della strada la regolamentazione proposta si traduce inoltre in una semplificazione, poiché il limite di velocità sarà sempre vincolato al segnale di inizio della località.
- In una seconda fase, le autorità provvederanno a rimuovere i segnali «Velocità massima 50, Limite generale» e «Fine della velocità massima 50, Limite generale» all'inizio, rispettivamente alla fine delle località. Si propone di concludere questa seconda fase entro un anno dalla fine della prima.

Il fatto che, in funzione della struttura del centro abitato, l'indicazione del nome della località possa non figurare più già all'altezza delle prime case, può essere considerato uno svantaggio sotto il profilo della funzione di indicazione della direzione espletata dal segnale. A ciò si aggiunge che nel caso di violazione del limite di velocità, la tariffa «centro abitato» non potrà più essere applicata già all'interno della zona scarsamente edificata.

4.5 Segnalazione per zone

AP-OUStr art. 98, 99, 100 Disposizioni transitorie e modifiche che andranno decise in un'ordinanza a parte

AP-OASStr art. 19, 20, Disposizioni transitorie e modifiche che andranno decise in un'ordinanza a parte

L'attuale regolamentazione ha lo svantaggio di rendere normalmente necessario l'impiego del segnale di fine validità quando si vuole porre fine ad una determinata zona e questo anche se due zone si susseguono (p. es. nel caso di una zona d'incontro seguita da una zona con limite di velocità massimo di 30 km/h, al segnale che indica l'inizio di questa seconda zona deve essere abbinato anche il segnale di fine validità della prima). Considerate inoltre le svariate richieste di chiarimento giunte all'USTRA, la compenetrazione di zone (ovvero la presenza di una zona all'interno di un'altra) appare problematica, poiché ai conducenti spesso non è chiaro che, dopo il segnale di fine validità della prima zona, le regolamentazioni della seconda conservano la loro validità.

Con la nuova regolamentazione proposta, le norme applicabili a una zona vigono al massimo fino al punto in cui inizia un'altra zona. Le norme valide per la prima zona devono pertanto essere ripetute, modificate o abrogate sul cartello riguardante la seconda. Ciò significa che, per ogni norma figurante sul primo cartello per zone, sul secondo dovrà esserci una qualche indicazione.

- Se, ad esempio, una zona nella quale vigono il limite di velocità di 30 km/h e l'obbligo di parcheggiare con disco orario è seguita da una zona nella quale vige unicamente l'obbligo di parcheggiare con disco orario, sul primo cartello per zone dovranno figurare i segnali «Zona 30 km/h» e «Parcheggio con disco orario» e sul cartello successivo i segnali «Fine della zona 30 km/h» e il segnale «Parcheggio con disco orario» (e non più, come finora, soltanto il segnale «Fine della zona 30 km/h»).
- La revoca delle norme applicabili nella prima zona mediante i corrispondenti segnali di fine validità non è necessaria, se gli aspetti disciplinati nella prima sono regolamentati anche nella seconda. A titolo d'esempio, la revoca della «Zona 30 km/h» e dell'obbligo di «Parcheggio con disco orario» può essere realizzata direttamente con i segnali «Zona d'incontro» o «Zona pedonale» (e viceversa), poiché i cartelli corrispondenti contemplano prescrizioni riguardanti sia i limiti di velocità sia il parcheggio.
- La revoca di tutte le norme attinenti ad una determinata zona continua ad avvenire, come finora, mediante il cartello per zona attraversato su tutta la superficie da strisce diagonali grigie. Le nuove disposizioni prevedono inoltre che le regole valide per una zona possano essere revocate anche dal segnale «Fine della località», che dovrà essere conforme alle nuove disposizioni sull'aspetto dei segnali.

Un'altra proposta è quella di specificare quali segnali possono essere raffigurati come segnali per zone, ossia la velocità massima di 30 km/h, i divieti di circolazione e i segnali che indicano aree di parcheggio. Non si ritiene che sussista un'(effettiva) esigenza di ordinare altri segnali sotto forma di segnali per zone.

Il nuovo sistema dovrebbe essere di facile comprensione: valgono sempre soltanto le norme riportate sull'ultimo cartello per zone. Si è tuttavia intenzionalmente preferita un'applicazione non troppo rigida di questa regola per agevolare il passaggio dal vecchio al nuovo sistema: si è così deciso di collocare un segnale di fine validità ogni qualvolta una regolamentazione valida nella prima zona non sia riconfermata nella zona successiva.

I dubbi sollevati dal sistema attuale dovrebbero essere risolti da quello nuovo, il quale contribuirà verosimilmente anche alla riduzione del numero di segnali sulle strade.

F. Evoluzione del diritto

Le innovazioni proposte nell'ambito del presente progetto riguardano aspetti sui quali si ritiene unanimemente necessario intervenire o che, stando agli studi condotti, vanno disciplinati. Lo scopo prioritario del progetto è il riordino delle disposizioni e il loro sfolgimento. Per questa ragione si è preferito non correre il rischio di rallentare e addirittura pregiudicare l'intera revisione approfondendo proposte che, per il loro contenuto, avrebbero potuto incontrare forti opposizioni o la cui necessità non è corroborata dalla ricerca. A questo principio si è tuttavia derogato nei casi in cui, invece che su singole disposizioni, si doveva intervenire su interi sistemi correlati (cfr. nuovo significato dei cartelli di località, installazioni di segnali luminosi).

Nell'ambito della consultazione preliminare è emersa chiaramente la necessità di verificare se, riguardo a taluni aspetti, la normativa in vigore non andasse innovata; è il caso in particolare del traffico lento (p. es. verifica dell'obbligo di utilizzare i passaggi pedonali se distano meno di 50 m; opportunità di ordinare e contrassegnare gli attraversamenti ciclabili cui sia riconosciuta o meno la precedenza).

L'USTRA ritiene necessario innovare la normativa in materia di indicatori di direzione poiché essi rappresentano una buona fetta della segnaletica in uso. Non è escluso che la proposta di ridurre il numero degli indicatori di direzione nel diritto federale e di aumentare e precisare i requisiti sulla loro collocazione – allo scopo di uniformarne l'impiego – sollevi alcune opposizioni vista la molteplicità degli interessi in gioco. Ciò renderà probabilmente necessari l'istituzione di un gruppo di lavoro al quale parteciperanno anche interlocutori esterni e lavori di ampio respiro. Nel corso di questi lavori occorrerà esaminare l'impiego temporaneo dei pannelli a messaggio variabile per l'indicazione della direzione e occuparsi contemporaneamente delle disposizioni sulla pubblicità stradale e altri annunci, vista la stretta interrelazione fra le due tematiche. In questo contesto (indicatori di direzione bianchi e blu) sarebbe anche il caso di riflettere sull'attuale rete delle strade di grande transito vagliando se sia opportuno conservarla inalterata o piuttosto limitarla alla rete delle strade nazionali, visto che sono sempre più frequenti le domande di stralcio di tratti di strade principali dall'ordinanza concernente le strade di grande transito e sempre più spesso le condizioni cui devono conformarsi le strade principali sono disattese (p. es. quando su queste strade che, in linea di principio, godono del diritto di precedenza, sono realizzate delle rotatorie).

Gli aspetti summenzionati, per i quali sussiste l'esigenza di un'innovazione normativa, andranno analizzati approfonditamente a conclusione del presente progetto. Nel quadro di questa revisione sono state introdotte regolamentazioni illustrate qui di seguito (elencazione non esaustiva).

1. Ricerca e prassi

- Gli studi «Examen de la signification et du champ d'application des marques sur la chaussée sous forme des symboles *cycle* et *piéton*» (Boss et Partenaires, 2006) e «Velomarkierungen; Überprüfung und Empfehlungen» (Verkehrsteiner/Ghielmetti/Frossard, 2009) hanno condotto alle seguenti proposte di revisione:
 - possibilità di utilizzare il pittogramma «Velocipede» al di fuori di una corsia ciclabile o di una ciclopista nel caso di strade a senso unico con circolazione limitata (di velocipedi) in senso inverso o di corsie ciclabili interrotte a causa di un restringimento della carreggiata (art. 68 AP-OASStr).
 - Possibilità di contrassegnare i posti di parcheggio per velocipedi semplicemente demarcandoli con l'apposito simbolo (senza segnale; art. 169 cpv. 1 e 2 AP-OUStr e art. 70 AP-OASStr).
 - Possibilità di autorizzare i ciclisti a proseguire diritto su corsie che consentono di svoltare a destra: a tal fine, l'articolo 164 capoverso 3 AP-OUStr prevede la possibilità di applicare piccole frecce direzionali gialle che indicano una direzione diversa da quella segnalata agli altri utenti della strada.
 - Possibilità di abbinare una breve linea gialla discontinua ad una linea di sicurezza affinché quest'ultima possa essere attraversata dai ciclisti (art. 163 cpv. 3 AP-OUStr).

- La ricerca «Wege aus der Sackgasse» (Mobilità pedonale, 2006) ha condotto alla proposta di introdurre un nuovo segnale per i vicoli ciechi che sfociano in un percorso pedonale o in una ciclo-pista (art. 128 cpv. 2 AP-OUStr, art. 43 AP-OASStr).
- Ricerca dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS) «Anforderungen an die strassenseitige Ausrüstung bei der Umwidmung von Standstreifen» (*Exigences à l'équipement routier pour l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence*) (VSS 2000/348, 2009): la riformulazione della disposizione riguardante il «sistema di segnali luminosi per la chiusura temporanea delle corsie» (art. 69 cpv. 3 OSStr) fornisce gli strumenti giuridici per la gestione delle corsie d'emergenza (cfr. art. 160 AP-OUStr e art. 62 AP-OASStr). Inoltre, il nuovo segnale di indicazione (cfr. art. 129 cpv. 2 AP-OUStr) consente di indicare il tracciato delle corsie nelle situazioni in cui la corsia d'emergenza è aperta alla circolazione (alla stregua dell'attuale segnale riporta la disposizione delle corsie, ma è completato da una linea verticale che raffigura la corsia d'emergenza).
- Dalla ricerca dell'upi «Fussverkehr» (bfu SiDo 03, 2007; in italiano è disponibile un riassunto di due pagine dal titolo «Dossier sicurezza Traffico pedonale») è emerso che la retromarcia operata senza la necessaria attenzione è responsabile dell'otto per cento degli incidenti gravi in cui sono coinvolti i pedoni: ogni anno si registrano 6 decessi e 65 feriti gravi. Attualmente è previsto per legge che il conducente che si appresta a fare marcia indietro non deve ostacolare gli altri utenti della strada; questi hanno la precedenza (art. 36 cpv. 4 LCStr). A livello di ordinanza la retromarcia è sostanzialmente consentita e sono persino previste regole speciali che implicitamente consentono di attraversare in retromarcia le intersezioni e, nel caso in cui la retromarcia debba essere effettuata su strade senza visuale o per un lungo tratto, impongono che si circoli sulla parte di strada destinata al traffico che procede nello stesso senso (art. 17 cpv. 2 e 3 ONC). Nell'avamprogetto di ordinanza sull'uso della strada, invece, le possibilità di circolare in retromarcia sono notevolmente ridotte e, nel caso di strade con scarsa visibilità o per lunghi tratti, è consentito farlo soltanto se non è possibile avanzare (art. 60 cpv. 1 AP-OUStr).
- Ricerca dell'upi «Geisterfahrer: Unfallgeschehen – Interventionen» (bfu, 2006; in italiano è disponibile un riassunto di due pagine dal titolo «Conducenti contromano»): nell'AP-OASStr si è tenuto conto dell'esigenza di applicare frecce direzionali di dimensioni maggiori sulle corsie d'uscita e di collocare all'altezza delle stesse due segnali di «Divieto d'accesso» (art. 21 cpv. 3, 72 cpv. 4).
- Anche i conducenti di veicoli larghi al massimo 1 m e la cui velocità massima non supera, per costruzione, i 20 km/h devono usare le corsie ciclabili e le ciclo-piste (art. 71 AP-OUStr). Per ragioni di sicurezza è impensabile obbligare il conducente di un monopattino elettrico (noto come «segway») a circolare a sinistra di una corsia ciclabile.
- Maggiore rilievo ai segnali a sorgente luminosa, ai dispositivi di segnaletica variabile e ai pannelli a messaggio variabile (art. 82 cpv. 6 e in particolare art. 135 AP-OUStr, art. 6 cpv. 2, 8 cpv. 2 AP-OASStr).
- Per i segnali «Parcheggio», «Parcheggio con disco orario» e «Parcheggio contro pagamento» sono ora possibili due formati (all'attuale formato rettangolare si aggiunge anche quello quadrato, cfr. allegato AP-OUStr).
- Un'altra novità consiste nella possibilità di indicare le eccezioni al divieto di fermata e di parcheggio riportando su un pannello integrativo i simboli «Parcheggio con disco orario» e «Parcheggio contro pagamento» (art. 147 cpv. 3 AP-OUStr).
- Definizione di un nuovo pannello integrativo che può essere aggiunto a un divieto di circolazione o a una limitazione delle dimensioni e del peso e che consente il carico e lo scarico delle merci (art. 148 cpv. 2 AP-OUStr).
- Ricerca della VSS «Für den motorisierten Verkehr und für den Langsamverkehr ganz oder teilweise zugängliche Streifen in der Mitte der Fahrbahn (Mehrzweckstreifen)» (*Voies de circulation en milieu de chaussée destinées au trafic motorisé et au trafic des deux-roues légers, partiellement ou entièrement accessibles au trafic des piétons (voies à affectation variable)*)

(VSS 195/98, 2007): nel nuovo progetto di ordinanza è previsto che le parti al centro della carreggiata destinate al traffico motorizzato, parzialmente o interamente accessibili al traffico lento (corsie a destinazione multipla), possano essere divise dalle corsie mediante linee guida (art. 69a AP-OASStr).

- Dalla ricerca della VSS «Einsatz gelb hinterlegter Signale» (*Implantation de signaux sur fond jaune*) (VSS 1998/196, 2005) è emersa, nell'ambito della consultazione preliminare, la proposta di far figurare su pannelli rettangolari gialli i segnali temporanei che si rendono necessari in corrispondenza dei cantieri. Visti i numerosi pareri contrari, si è tuttavia deciso di non dare seguito a questa proposta nell'ambito dei presenti avamprogetti e di proporre unicamente la possibilità di far figurare il segnale «Lavori» su un pannello rettangolare arancione (art. 73 cpv. 2 AP-OASStr).

2. Installazioni di segnali luminosi

AP- OUStr art. 6 cpv. 2

AP- OUStr artt. 154-160

AP-OASStr artt. 59-63

La rielaborazione del capitolo «Segnali luminosi» ha preso spunto da quanto constatato nella prassi, ovvero che il cosiddetto «Konfliktgrün» (ovvero l'accensione contemporanea del verde per i veicoli che svoltano in una strada e per i pedoni che la attraversano nonché l'accensione contemporanea del verde per i veicoli che svoltano a sinistra e per i veicoli che circolano in senso inverso) è regolarmente all'origine di situazioni pericolose. A questa conclusione giunge anche il rapporto sulla ricerca condotta dall'upi sul significato del verde pieno contrapposto alla freccia verde in un'installazione di segnali luminosi: la maggior parte della popolazione non conosce la differenza fra i due e troppo spesso ignora che chi svolta deve sempre dare la precedenza al traffico che circola in senso inverso e ai pedoni sulla strada trasversale. Per questa ragione, sono state studiate, in stretta collaborazione con gli esperti della VSS per le installazioni di segnali luminosi, le possibilità per ottimizzare la situazione.

In sede di consultazione preliminare è stata avanzata la proposta di utilizzare sempre le frecce nei semafori a tre colori (con luce rossa, gialla e verde) e di abbandonare il verde «pieno» (ovvero la luce verde senza frecce) così come il giallo e il rosso pieni. Al riguardo sono state espresse forti opposizioni poiché l'adozione di una tale misura va ben oltre l'obiettivo prefissato e causerebbe alla collettività costi elevati.

Visti i risultati della consultazione preliminare si è dunque deciso di scartare l'ipotesi di abbandonare completamente l'uso delle luci piene e di optare piuttosto per un loro impiego limitato. Le luci senza frecce possono essere utilizzate nei semafori a tre colori solo nei casi in cui il conducente al quale è dato il via libera non deve dare la precedenza ad altri utenti della strada. In caso contrario, vanno sempre impiegate luci con frecce, e la luce verde va completata con una luce gialla lampeggiante, che rammenta al conducente l'obbligo di dare la precedenza.

Ogni situazione in cui la precedenza va data agli altri utenti della strada va indicata separatamente e in modo differenziato: in situazioni di conflitto delle precedenze con i veicoli che circolano in senso inverso va utilizzata una luce gialla lampeggiante senza alcun simbolo; in situazioni di conflitto con i pedoni, invece, va impiegata una luce gialla lampeggiante su cui è raffigurato il simbolo di un pedone. In linea di principio, la luce gialla lampeggiante (con o senza simbolo) va collocata in corrispondenza del semaforo. Se, tuttavia, il conducente che svolta a destra si trova in una situazione di conflitto sia con i veicoli che circolano in senso inverso sia con i pedoni sulla strada trasversale, la luce gialla lampeggiante senza simbolo va collocata all'altezza del semaforo (per avvertire del traffico in senso inverso con diritto di precedenza) e all'altezza del passaggio pedonale quella raffigurante il simbolo del pedone. Nel caso di semafori posizionati orizzontalmente al di sopra della carreggiata, va utilizzata soltanto la luce gialla lampeggiante (che richiama l'attenzione sul traffico in senso inverso), collocata a fianco del semaforo, sul lato sinistro; la luce gialla lampeggiante che rammenta al conducente la possibilità che pedoni attraversino la strada trasversale va invece collocata direttamente all'altezza del passaggio pedonale.

Poiché, nelle situazioni in cui occorre dare la precedenza in una direzione, le luci piene non potranno più essere utilizzate, dovranno essere previsti (a livello di norme) semafori con frecce «a tridente», che autorizzano la circolazione in tutte le direzioni, salvo, per l'appunto, in quella privata del diritto di precedenza.

I semafori con luci piene e quelli con frecce, ma senza luce gialla lampeggiante, possono essere impiegati quando in nessuna delle direzioni in cui viene dato il via libera il conducente deve dare la precedenza ad altri utenti della strada. Anche in queste situazioni, tuttavia, nulla impedisce di utilizzare luci con frecce (senza luce gialla lampeggiante).

Riteniamo che questo sistema basato sull'impiego di semafori a tre colori dovrebbe consentire di evitare incidenti e contribuire all'aumento della sicurezza stradale. Inoltre, il cambiamento di sistema non dovrebbe comportare praticamente alcuna difficoltà agli utenti della strada.

Nel caso di semafori destinati ai soli ciclisti non occorre necessariamente indicare le situazioni di conflitto in cui questi devono cedere la precedenza (ovvero quando svoltano a sinistra e perdono la precedenza rispetto ai veicoli che circolano in senso inverso e rispetto ai pedoni sulla strada trasversale). In altre parole, è possibile continuare ad utilizzare il verde pieno anche in situazioni in cui l'utente al quale la luce è destinata non gode della precedenza. Se invece nei semafori per ciclisti si utilizzano le frecce, la perdita di precedenza va anche qui segnalata con una luce gialla lampeggiante.

Per quanto riguarda i semafori giallo-rossi, nelle nuove ordinanze è stato abbandonato il criterio secondo cui possono essere utilizzati solo in casi eccezionali; è invece operata una distinzione, già parzialmente in atto nella prassi ma non ancora recepita nell'ordinanza, fra i semafori giallo-rossi a due e tre luci (di cui due gialle).

- I semafori con due sole luci restano normalmente spenti e vengono accesi soltanto quando, al verificarsi di determinate condizioni, è necessario bloccare la circolazione (p. es. per dare la priorità al passaggio dei mezzi pubblici oppure nei pressi di passaggi a livello, aeroporti e autorimesse dei vigili del fuoco).
- I semafori con tre luci vanno impiegati quando almeno per un certo lasso di tempo l'impianto semaforico deve restare in funzione (ossia soprattutto in prossimità di cantieri o in presenza di restringimenti della carreggiata); questi semafori funzionano come quelli a tre colori con la differenza che hanno una luce gialla lampeggiante invece di una luce verde (il che non comporta alcuna modifica alle regole generali della circolazione e ai segnali e alle demarcazioni disciplinanti il diritto di precedenza).

Conformemente al diritto vigente, le installazioni luminose con luci rosse e verdi, ma sprovviste di luci gialle, possono essere adoperate soltanto in casi speciali e solo in connessione con la gestione di rampe d'accesso ad autostrade e semiautostrade (art. 70 cpv. 4bis OSStr). Dalla consultazione preliminare è scaturita la proposta di estendere il campo d'applicazione di questa tipologia di impianto semaforico, autorizzandone l'impiego per gestire i flussi di traffico anche sulla rete di strade di importanza subordinata. Poiché tuttavia ha suscitato accese reazioni contrarie, si è preferito non tenerne conto nell'ambito di questo progetto.