



Commenti all'avamprogetto di ordinanza sulla competenza dell'autorità in materia di segnalazione (AP-OASStr)

Nota: Nei documenti «Commenti all'avamprogetto di ordinanza sull'uso della strada (AP-OUStr)» e «Commenti all'avamprogetto di ordinanza sulla competenza dell'autorità in materia di segnalazione (AP-OASStr)» sono esaminate innanzitutto le disposizioni nuove o modificate rispetto al diritto in vigore. Non vi sono commentate invece, salvo in pochi casi, le disposizioni dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) e dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr) che non sono state riprese nei due avamprogetti, né le disposizioni di cui si è deciso lo stralcio. Per i dettagli riguardo alle norme abrogate si rinvia alle tabelle di concordanza II.

Se è indispensabile rifarsi alla legge federale sulla circolazione stradale (LCStr¹) per comprendere la nuova ordinanza sull'uso della strada (AP-OUStr), quest'ultima è imprescindibile per cogliere il senso dell'avamprogetto di ordinanza sulla competenza dell'autorità in materia di segnalazione (AP-OASStr). Il significato dei segnali e delle demarcazioni per gli utenti della strada è descritto nell'AP-OUStr; l'AP-OASStr invece – pur basandosi sui segnali spiegati e illustrati nell'ordinanza sull'uso della strada – non contempla aspetti della segnalazione stradale rilevanti per gli utenti della strada, poiché si rivolge in primo luogo alle autorità esecutive.

Capitolo 1: Oggetto e definizioni

Articolo 1: Oggetto

Determinati aspetti oggi disciplinati nell'OSStr sono stati trasferiti nell'ordinanza sull'uso della strada, ragione per cui occorre riformulare l'oggetto dell'ordinanza.

Come sancito nella lettera a – che garantisce il nesso tematico con l'ordinanza sull'uso della strada – la nuova OASStr disciplina le condizioni in base alle quali i segnali e le demarcazioni vengono impiegati (situazione per cui è previsto un determinato segnale), ordinati (quando occorre ordinare il collocamento di un segnale; aspetti procedurali) e collocati (dove va collocato).

Mediante la lettera b, che inserisce la pubblicità stradale nell'oggetto dell'ordinanza, si precisa esplicitamente, diversamente da quanto fatto nell'ordinanza in vigore, che la pubblicità stradale è soggetta all'ordinanza. Sebbene possano esservi delle sovrapposizioni tra la pubblicità stradale e alcuni segnali (ad es. indicatore di direzione per aziende o segnaletica turistica), sostanzialmente si tratta di due oggetti chiaramente distinti retti da regole diverse.

Articolo 2: Definizioni

Anche per quanto riguarda la definizione dei termini, la nuova OASStr si basa sull'AP-OUStr. Tutti i termini definiti in quest'ultima non sono ripetuti nell'AP-OASStr, nella quale figurano

¹ RS 741.01; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_01.html

unicamente i termini che nell'ordinanza in questione sono utilizzati con un'accezione particolare.

Il capoverso 1 precisa il significato del termine «segnalazione» rifacendosi a quanto sancito nell'articolo 1; sottolinea che il termine sottintende l'attività svolta dalle autorità, escludendo il risultato della stessa contemplato invece nell'accezione corrente del termine.

Il capoverso 2 riprende un termine già definito nell'ordinanza in vigore (art. 1 cpv. 2 lett. c OSStr²), modificandone tuttavia leggermente la descrizione. Alcuni anni fa infatti la competenza della segnalazione sulle strade nazionali è stata trasferita dai Cantoni all'USTRA, ragione per cui non è più possibile rinviare al diritto cantonale.

Capitolo 2: Esigenze generali in materia di segnalazione stradale

Nell'ordinanza in vigore questo è uno degli ultimi capitoli (capitolo 14 OSStr). Poiché contiene disposizioni di principio, si è deciso di anteporlo alle norme disciplinanti singoli segnali e demarcazioni.

Articolo 3: Principi

Rifacendosi al diritto in vigore (art. 101 cpv. 3 OSStr), il capoverso 1 sancisce, in termini generali, quando occorre ordinare segnali e demarcazioni. Al riguardo è sottolineata la necessità che «condizioni locali particolari» lo esigano. La rigida osservanza di questa prescrizione è centrale per evitare una giungla segnaletica lungo le strade.

Il capoverso 2 precisa che le regole generali della circolazione possono subire una restrizione soltanto nella misura strettamente necessaria per ottenere il risultato auspicato (cfr. art. 107 cpv. 5 OSStr).

Il capoverso 3 equivale, in forma compressa, agli articoli 101 cpv. 2 e 104 cpv. 1 OSStr.

In termini di contenuto, il capoverso 4 corrisponde al diritto in vigore (art. 107 cpv. 2bis OSStr).

Il capoverso 5 sostituisce la disposizione vigente (art. 101 cpv. 1 OSStr) e precisa l'articolo di legge (art. 5 cpv. 3 LCStr). Diversamente da quanto previsto da quest'ultimo, è possibile impiegare non soltanto i segnali e le demarcazioni previsti dal Consiglio federale, bensì tutti quelli stabiliti a livello federale (ad es. demarcazioni specifiche previste esclusivamente da direttive dipartimentali).

Il capoverso 6 riprende il diritto in vigore (art. 93 cpv. 1 OSStr) e, leggermente riformulato, chiarisce che si intendono esclusivamente i segnali nelle *immediate* vicinanze dei passaggi a livello.

Articolo 4: Verifica e manutenzione dei segnali e delle demarcazioni

Il capoverso 1 sancisce esplicitamente l'obbligo di verificare periodicamente i segnali e le demarcazioni. Tuttavia si è preferito non stabilire una cadenza per tale periodicità. L'obbligo della verifica non presuppone un cambiamento di circostanze (cfr. art. 107 cpv. 5 OSStr), ma laddove sopraggiunga, la verifica va effettuata. Il principio secondo cui i segnali inutili vanno rimossi (art. 105 cpv. 2 OSStr) è precisato stabilendo che la rimozione deve avvenire il più rapidamente possibile. Nel contempo, formulando una disposizione di principio, si è deciso di generalizzare l'obbligo sancito in alcuni articoli (ad es. art. 5 cpv. 2, 19 cpv. 4, 29 cpv. 2 OSStr) di rimuovere non appena superflui i segnali a carattere stagionale.

Il capoverso 2 corrisponde, nella sostanza, al diritto in vigore (art. 105 cpv. 2 OSStr).

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

Articolo 5: Prescrizioni generali in materia di collocazione

Nel capoverso 1 è sancito un principio fondamentale per garantire il rispetto dei segnali e delle demarcazioni. Attualmente contemplato nell'articolo 101 OSStr, capoverso 3, secondo periodo, si è deciso di farlo figurare in un capoverso a se stante.

Il capoverso 2 modifica il diritto vigente (art. 101 cpv. 6 OSStr). Da un lato, estende il campo d'applicazione della disposizione agli indicatori di direzione e ai segnali luminosi, puntualizzando che due indicatori di direzione sono da considerare un unico segnale. Dall'altro, precisa che per calcolare il totale dei segnali, ogni segnale o indicazione integrativa figurante su un pannello è calcolato singolarmente. Poiché l'attuale norma è spesso violata e la presente modifica inasprisce i requisiti relativi al conteggio dei segnali, occorre contemporaneamente aumentare il numero massimo dei segnali ammessi per ogni montante. Nella nuova disposizione non si precisa più l'ordine secondo cui i segnali vanno applicati ai montanti, ma si sottolinea (cpv. 3) che i segnali di prescrizione e di pericolo devono essere perfettamente visibili. Si tratta qui di un aspetto molto importante del quale l'attuale diritto non tiene sufficientemente conto.

Il capoverso 4 è il risultato della modifica del capoverso 2 nel quale sono ora contemplati anche gli indicatori di direzione. Nel caso di montanti ai quali sono applicati esclusivamente indicatori di direzione, la restrizione di cui al capoverso 2 risulta eccessiva. Se gli indicatori di direzione si rivolgono al traffico lento, questa restrizione risulta non solo non praticabile, ma anche inutile: la limitazione del numero dei segnali è motivata essenzialmente dall'impossibilità di recepire tutte le informazioni quando, in una determinata situazione, la loro quantità è eccessiva. Gli indicatori di direzione utilizzati nell'ambito del traffico lento si differenziano notevolmente dagli altri indicatori di direzione e, tendenzialmente, non focalizzano su di sé l'attenzione degli altri utenti della strada. Inoltre, laddove gli indicatori di direzione si rivolgono esclusivamente al traffico lento – in particolare agli escursionisti – il limite della possibilità di recepire tali segnali risulta certamente diverso, vista l'andatura più lenta. Appare dunque opportuno non fissare un limite massimo di indicatori di direzione, premesso però che l'allentamento della disposizione vale esclusivamente per i montanti sui quali si applicano unicamente indicatori di direzione. Se ad essi sono aggiunti altri segnali, ad esempio segnali di prescrizione, la restrizione di cui al capoverso 2 va mantenuta per ragioni di sicurezza.

Con il capoverso 5, che riprende una disposizione in vigore (art. 101 cpv. 5 OSStr), si intende evitare l'elusione delle regole sancite nel capoverso 2.

Articolo 6: Aspetto dei segnali

Il capoverso 1 riprende il diritto vigente (art. 101 cpv. 7 OSStr), estendendo tuttavia l'impiego di pannelli bianchi anche nei casi in cui si utilizzano dispositivi di segnaletica variabile (lett. b).

Nel capoverso 2 è disciplinato l'uso di pannelli neri nel caso di segnali a sorgente luminosa, che nell'attuale OSStr sono menzionati solo marginalmente (cfr. art. 3 cpv. 1, 16 cpv. 1 e 63 cpv. 1 OSStr).

Il capoverso 3 generalizza la possibilità attualmente prevista solo in alcuni casi (ad es. art. 15 cpv. 1, 16 cpv. 1 OSStr) di utilizzare triangoli segnaletici pieghevoli bianchi.

Il capoverso 4 corrisponde al diritto vigente (art. 102 cpv. 4 OSStr) ed estende l'eccezione applicata ora agli indicatori di direzione per velocipedi e per mezzi simili a veicoli (non devono essere retroriflettenti o illuminati di notte) anche agli indicatori di direzione per aziende, alla segnaletica turistica e agli indicatori di direzione per segnalare una rete di sentieri.

Il capoverso 5 generalizza la possibilità prevista attualmente solo in alcuni casi (art. 8 cpv. 3, 47 cpv. 2 OSStr) di raffigurare il simbolo all'interno dei segnali con i lati invertiti.

Le dimensioni dei segnali non saranno disciplinate nella nuova ordinanza federale (cfr. art. 102 cpv. 1 e 2 OSStr). In considerazione del grado tecnico della regolamentazione, dei distinguo necessari e delle conoscenze specialistiche richieste appare più opportuno affidare la definizione di questo criterio a uno strumento normativo di livello inferiore.

Articolo 7: Ubicazione dei segnali

I capoversi 1, 3 e 4 ripropongono alcuni contenuti del diritto vigente (art. 103 cpv. 1, 2 e 4 OSStr).

Tuttavia, allo scopo di evitare il formarsi di una giungla segnaletica, la nuova ordinanza stabilisce nel capoverso 2 che un segnale può essere ripetuto, ovvero collocato più volte in un determinato punto, solo se ciò consente di migliorarne la visibilità, ossia se la visibilità non è garantita dalla collocazione di un unico segnale nel punto ottimale. La ripetizione di un segnale non può dunque costituire la regola, bensì l'eccezione.

Nel capoverso 5 è altresì introdotta la possibilità di applicare segnali a veicoli in movimento, sebbene essa vada limitata alle sole situazioni in cui sia giustificato da motivi validi. Si tratta di una possibilità che riguarda in sostanza i soli segnali «Ostacolo da superare» (C.12 e C.13) (innanzitutto nel caso di veicoli impegnati in cantieri di costruzione o manutenzione sulle autostrade). Anche in questo caso, l'impiego dei segnali deve essere autorizzato dall'autorità competente.

Anche le disposizioni che disciplinano altezza e distanze (cfr. art. 103 cpv. 3 e 4 OSStr) spariranno dalla nuova ordinanza. Pure in questo caso si preferisce affidare la definizione di detti criteri a uno strumento normativo di livello inferiore visto il grado tecnico della regolamentazione necessaria e le conoscenze specialistiche richieste.

Articolo 8: Caratteri e simboli

Attualmente l'obbligo di utilizzare un certo tipo di carattere per le iscrizioni sui segnali è sancito unicamente in norme specifiche³. Si è pertanto deciso di inserire una disposizione specifica nella nuova ordinanza precisando, nel contempo, che essa non si applica alla segnaletica utilizzata per segnalare destinazioni turistiche importanti.

Il capoverso 2 precisa il colore dell'iscrizione in funzione del colore dello sfondo. Non è dunque più necessario ripetere questa indicazione per ogni segnale (in particolare per gli indicatori di direzione).

Capitolo 3: Segnali di pericolo

Articolo 9: Prescrizioni sulla collocazione di segnali di pericolo

Il capoverso 1 inasprisce l'attuale prescrizione (art. 3 cpv. 2 OSStr) con la conseguenza che un segnale di pericolo non può più essere collocato già nel caso in cui sussista la possibilità che il conducente, non pratico del luogo, non si accorga del pericolo o lo noti troppo tardi, ma soltanto nel caso in cui il pericolo potrebbe non essere notato da un utente attento, ossia dall'utente che, per legge, deve sempre prestare tutta la sua attenzione alla circolazione (art. 4 cpv. 1 AP-OUStr).

Il capoverso 2 introduce un nuovo principio: i pericoli dovuti a danni non ancora riparati al manto stradale possono essere segnalati, ma solo temporaneamente, mediante segnali di pericolo. È compito del proprietario della strada prevenire tali danni; tuttavia, a causa delle limitate risorse economiche, non è sempre possibile provvedervi per tempo. A ciò si aggiunge che i danni al manto stradale possono insorgere indipendentemente dalla manutenzione garantita. Quale soluzione temporanea è pertanto prevista la possibilità di impiegare i segnali di pericolo.

Il capoverso 3 corrisponde al diritto vigente, ma diversamente dalla disposizione dell'OSStr, non menziona più l'obbligo di aggiungere un «Cartello di distanza» nel caso in cui non sia possibile rispettare le distanze massime previste. Questo aspetto è ora disciplinato nel capitolo «Indicazioni che integrano i segnali», nel quale è sancito il principio generale, valido per tutti i segnali, secondo cui un cartello di distanza va utilizzato ogni qualvolta le prescrizioni

³ Norma svizzera: SN 640 830c

riguardanti la collocazione dei segnali non possano essere rispettate (art. 56 cpv. 1 AP-OASStr). Non è dunque necessario ripetere questa disposizione nel presente articolo.

Il capoverso 4 si basa sul diritto vigente (art. 3 cpv. 4 OSStr), ma precisa che un segnale di pericolo va ripetuto soltanto quando l'indicazione della lunghezza del tratto non è sufficiente.

Articolo 10: Curve

La nuova ordinanza prevede che i segnali di curva possano essere utilizzati fuori delle località unicamente se non è possibile utilizzare frecce direttrici, mentre nelle località continuano a poter essere impiegati solo in casi eccezionali (art. 4 cpv. 4 OSStr).

Articolo 11: Strada sdrucchiole, caduta di sassi

Scopo della nuova disposizione è limitare il campo d'applicazione di questi due segnali.

L'impiego del segnale «Strada sdrucchiole» è limitato ai soli casi in cui è reputato opportuno, segnatamente quando, a causa di un incidente o simili, la sede stradale si presenta temporaneamente particolarmente liscia o quando, a causa delle condizioni atmosferiche, vi è il rischio elevato di gelo o neve gelata. Secondo la nuova regola generale, introdotta con l'art. 9 cpv. 2 AP-OASStr, il segnale può altresì essere impiegato temporaneamente nel caso di danni al manto stradale.

Il capoverso 2 circoscrive l'impiego del segnale «Caduta di sassi». In linea di principio, il proprietario della strada ha l'obbligo di mettere in sicurezza i punti pericolosi, in particolare laddove il pericolo è meno prevedibile. Gli utenti della strada, dal canto loro, hanno l'obbligo di adottare un'andatura che consenta, in qualunque momento, di fermarsi non appena il pericolo sia visibile. A ciò si aggiunge che, di norma, i punti nei quali la caduta di sassi è possibile sono facilmente riconoscibili. Sulla base di queste considerazioni, appare evidente che sono pochi i casi in cui l'impiego di questo segnale si giustifica. Per contro si è constatato che soprattutto nei belvedere questo segnale influisce sul comportamento degli utenti della strada più di quanto non facciano il divieto sosta o di parcheggio; sui sentieri, inoltre, non vi sono segnali di divieto equivalenti. Il segnale non viene quindi abolito, ma potrà essere impiegato unicamente nei punti in cui vi è la forte probabilità che gli utenti della strada vi sostino in modo prolungato.

Articolo 12: Bambini

& articolo 13: Animali

& articolo 14: Traffico in senso inverso, colonna

Le norme attualmente in vigore (art. 11 cpv. 2, 12 cpv. 2, 13 cpv. 2 e 14 cpv. 4 OSStr) restano invariate, salvo per una piccola modifica riguardante il segnale «Traffico in senso inverso». Nella nuova ordinanza si precisa che tale segnale può essere utilizzato sulle autostrade quando una corsia è riservata ai veicoli che circolano in senso inverso e i due sensi di marcia non sono divisi da dispositivi fissi.

Articolo 15: Segnali luminosi, intersezione

All'interno delle località, il segnale di pericolo «Segnali luminosi» potrà essere impiegato, secondo il capoverso 1, soltanto in casi eccezionali; fuori delle località, invece, l'obbligo del suo impiego è abrogato, per cui in futuro saranno determinanti unicamente le prescrizioni generali sulla collocazione dei segnali di pericolo.

Il capoverso 2 corrisponde al capoverso 2 dell'articolo 40 OSStr, ma, per ragioni di sistematica del diritto, subisce una modifica. Attualmente il segnale «Intersezione con strada senza precedenza» è considerato un segnale di precedenza che, conformemente al tenore dell'articolo 39 OSStr, va collocato sulle strade secondarie, in linea di principio, prima di ogni intersezione con una strada senza precedenza. Nella nuova ordinanza, questo segnale diventa un segnale di pericolo, soggetto alle prescrizioni generali che disciplinano la collocazione di questa tipologia di segnali; ciò significa che non sarà più necessario collocare il se-

gnale «Intersezione con strada senza precedenza» ad *ogni* intersezione di questo tipo. L'articolo 15, capoverso 2, lettera b AP-OASStr introduce questo cambiamento di paradigma e sancisce che il segnale «Intersezione con precedenza da destra» va collocato tenendo conto della situazione effettiva e non in funzione del segnale collocato all'ultima intersezione, poiché, a seconda dei casi, quest'ultima può anche esserne priva.

Articolo 16: Tram, barriere, passaggio a livello senza barriere

& articolo 17: Altri pericoli

Le disposizioni degli articoli 16 e 17 corrispondono al diritto in vigore (rispettivamente art. 92 cpv. 1 lett. 1^{bis} e cpv. 2 OSStr nonché art. 15 cpv. 1 OSStr). Nella nuova ordinanza le disposizioni dell'attuale capitolo «Passaggi a livello» non figureranno più in un capitolo a se stante, ma confluiranno negli articoli disciplinanti i vari segnali.

Capitolo 4: Segnali di prescrizione

Sezione 1: Disposizioni generali

Articolo 18: Prescrizioni sulla collocazione dei segnali di prescrizione

Analogamente all'articolo 9 capoverso 4 AP-OASStr, il capoverso 1 del presente articolo riprende riformulandola una disposizione del diritto vigente (art. 16 cpv. 4 OSStr).

Il capoverso 2 si rifà sostanzialmente al diritto in vigore (art. 17 cpv. 1 OSStr), tuttavia pone in primo piano il fatto che ogni eccezione ad una prescrizione segnalata deve essere indicata, anche se per far valere l'eccezione è necessaria un'autorizzazione. Ovviamente, questa regola non si applica ad autorizzazioni necessarie solo sporadicamente (ad es. per manifestazioni o eventi particolari). In linea di massima, questo tipo di autorizzazione temporanea è e resta possibile – senza l'obbligo di una specifica segnalazione – qualunque sia la regolamentazione del traffico in vigore. La regola di cui al capoverso 2 si applica ad eccezioni che si ripetono regolarmente e che, essendo prevedibili già nel momento in cui si dispone la regolamentazione, sono prese in debita considerazione. Un'eccezione di questo tipo, praticamente «duratura», diventa quindi quasi una componente della norma stessa e pertanto deve costituire una componente fissa della segnalazione (ad es. zona blu con l'eccezione del contrassegno di parcheggio per i residenti).

Il capoverso 3 riprende una prescrizione che, al momento, è formulata solo per i segnali di comportamento (art. 44 cpv. 3 OSStr); la estende a tutti i segnali aventi carattere di prescrizione (fra i quali, nella nuova ordinanza, figurano anche i segnali di comportamento) e precisa le distanze, attualmente sancite in termini più vaghi.

Il capoverso 4 precisa che il segnale «Piazzola di sosta per veicoli in panne» deve sempre essere presegnalato (cfr. art. 47 cpv. 5 OSStr), mentre gli altri segnali vanno presegnalati (soltanto) quando necessario (finora: art. 44 cpv. 3 OSStr, che lo prevede tuttavia soltanto implicitamente e unicamente per i segnali indicanti norme di comportamento, mentre ora questa regola varrà per tutti i segnali di prescrizione). La disposizione è esaustiva. Il segnale «Galleria» non è più contemplato fra quelli che devono essere presegnalati, poiché possono esservi casi in cui una presegnalazione non è opportuna. Per quanto riguarda la terminologia, va precisato che il termine «presegnalazione» è utilizzato sistematicamente soltanto se rinvia al fatto che per preannunciare un segnale, si usa il segnale stesso accompagnato da un cartello di distanza. In tutti gli altri casi, ovvero quando la presegnalazione non deve necessariamente avvenire in questo modo, si usa il termine «annunciare» o «preannunciare» (cfr. commento al cpv. 5).

Il capoverso 5 descrive le situazioni nelle quali è sempre necessario preannunciare un segnale, che sia con un presegnale o in altro modo (ad es. preindicatori di direzione con indicazione di restrizioni) (cfr. art. 16 cpv. 3, 58 cpv. 1 OSStr). Nella nuova ordinanza il segnale

«Catene da neve» figura fra quei segnali che vanno sempre preannunciati prima dell'ultima possibilità di deviazione. Va detto, tuttavia, che la rilevanza pratica di questa modifica è limitata ai casi in cui il segnale non è parte integrale del segnale «Stato delle strade», poiché di norma è sempre impiegato in combinazione con il segnale «Preavviso sullo stato delle strade».

Articolo 19: Segnalazione per zone

I capoversi da 1 a 4 corrispondono al diritto in vigore (art. 2a cpv. 2, 4-6 OSStr).

Il capoverso 5 introduce una nuova disposizione secondo cui se due cartelli per zone si susseguono, sul secondo devono essere riportate, modificate o abrogate le regolamentazioni del traffico che figurano sul primo (cfr. Commenti generali, lett. E, cap. 4, n. 4.5 «Segnalazione per zone»).

Articolo 20: Segnali di fine validità

I segnali di fine validità vanno disciplinati in termini generali e in modo più sistematico (cfr. art. 16 cpv. 2, 32, e diverse singole disposizioni dell'OSStr). Il significato di questi segnali è precisato nell'AP-OUStr (art. 99), il quale chiarisce altresì per quali segnali è necessario un segnale di fine validità (art. 100 cpv. 2).

Il presente articolo specifica unicamente per quali segnali vi è la possibilità di utilizzare il segnale di fine validità.

Sezione 2: Segnali di divieto

Articolo 21: Divieti generali di circolazione

I capoversi 1 e 2 corrispondono in larga misura alle disposizioni in vigore (art. 18 cpv. 2 e 5 OSStr). In linea di massima, tuttavia, la possibilità di ammettere traffico in senso inverso in una strada in cui vige il segnale di «Divieto d'accesso» è limitata, salvo per i velocipedi e i ciclomotori, al traffico in senso inverso di importanza subordinata.

Il capoverso 3 introduce una nuova disposizione. Per evitare che i conducenti imbocchino l'autostrada in contromano è previsto che alle uscite, ma anche all'altezza delle corsie d'accesso che conducono a impianti accessori, sia collocato su entrambi i lati della carreggiata, in numero di due, e nel senso inverso a quello della direzione obbligatoria, il segnale «Divieto d'accesso» (cfr. Commenti generali, lett. F, cap. 1. «Ricerca e prassi»).

Articolo 22: Divieti parziali di circolazione

Poiché nel passato ha regnato una certa confusione al riguardo, si è ritenuto necessario precisare nel capoverso 1 che i segnali «Divieto di circolazione per i veicoli che trasportano merci pericolose» e «Divieto di circolazione per i veicoli il cui carico può inquinare le acque» possono essere impiegati unicamente sui tratti stradali stabiliti nell'ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose su strada.

Il capoverso 2 corrisponde al diritto in vigore (art. 19 cpv. 2 OSStr).

Articolo 23: Altezza dei veicoli

& Articolo 24: Limite generale di velocità

Queste disposizioni corrispondono alla regolamentazione in vigore (art. 21 cpv. 2, 22 cpv. 3 e 5 OSStr). Tuttavia, in considerazione del nuovo significato del cartello di località, il segnale «Velocità massima 50, Limite generale» assumerà, al termine della fase transitoria, una nuova funzione e un nuovo campo d'applicazione. Dovrà infatti essere impiegato soltanto quando, all'interno di una località, si intende segnalare la fine di una deroga al limite di velo-

cità generale e l'inizio (o il nuovo inizio) di quest'ultimo (cfr. Disposizioni finali e Commenti generali lett. E, capitolo 4, n. 4.4 «Nuovo significato dei cartelli di località»).

Articolo 25: Deroche ai limiti generali di velocità

L'articolo riprende il diritto vigente (art. 108 OSStr). Mentre nell'ordinanza in vigore, le disposizioni che disciplinano questo ambito sono contemplate nel capitolo «Regolamentazioni e restrizioni del traffico», nella nuova ordinanza figurano nel capitolo «Segnali di prescrizione», poiché puntualizzano innanzitutto a quali condizioni i limiti generali di velocità possono essere ridotti. Per ragioni pratiche continuano a figurare nello stesso articolo anche i requisiti procedurali (necessità di una perizia).

È invece stato leggermente riformulato l'attuale articolo 108 capoverso 2 lettera d OSStr (art. 25 cpv. 2 lett. d AP-OASStr). Nel nuovo articolo è infatti precisato che i limiti di velocità possono essere ridotti se consentono di diminuire *in modo marcato* emissioni eccessive a carico dell'ambiente. In realtà non si tratta di una modifica materiale bensì di una formulazione più chiara ed esplicita di quanto già sancito nell'ultimo periodo dell'articolo in vigore: «Occorre rispettare tuttavia il principio della proporzionalità.» (stralciato nel progetto di ordinanza).

Una modifica è invece apportata alla gradualità con cui è possibile ridurre la velocità sulle autostrade (nell'OSStr: art. 108 cpv. 5 lett. a; nell'AP-OASStr: art. 25 cpv. 5 lett. a): attualmente sono previste riduzioni di 10 km/h; la nuova ordinanza ne introduce anche di 20 km/h, adeguandosi alla prassi.

Articolo 26: Divieto di svolta

& Articolo 27: Polizia

Queste disposizioni corrispondono al diritto vigente (art. 25 cpv. 2, 31 cpv. 2 OSStr).

Sezione 3: Segnali d'obbligo

Articolo 28: Stop, dare precedenza

La regola sancita nel capoverso 1, secondo cui i segnali vanno collocati poco prima dell'intersezione a una distanza non superiore a 10 metri, assume particolare importanza poiché le strade secondarie con diritto di precedenza non devono più essere segnalate ad ogni intersezione; gli utenti di queste strade possono riconoscere il loro diritto di precedenza grazie ai segnali «Stop» e «Dare precedenza» collocati sulle strade che vi fanno sbocco (nonché alle corrispondenti demarcazioni). Il passaggio nella disposizione attuale che recita «più corsie nella stessa direzione» (art. 36 cpv. 4 OSStr) è impreciso, poiché la disposizione si applica anche nel caso di corsie che vanno in direzioni diverse. Semmai occorrerebbe riformulare nel modo seguente: «più corsie provenienti dalla stessa direzione»; trattandosi tuttavia di un'ovvietà, la modifica, e dunque la precisazione, risultano superflue.

Nel capoverso 3 è sancito il nuovo principio secondo cui nel caso di intersezioni fuori delle località, alla strada di importanza subordinata è revocata la precedenza. Fanno eccezione le intersezioni di strade secondarie poco importanti. In deroga al diritto vigente (art. 109 cpv. 4 OSStr), ma in sintonia con la prassi attuale, l'eccezione alla precedenza da destra fuori delle località diventa dunque la regola.

Con il nuovo capoverso 4 si intende innanzitutto evitare situazioni in cui i rapporti di precedenza non siano definiti in modo chiaro. In altre parole, l'obiettivo è evitare che, alle intersezioni, una strada sia privata della precedenza mediante segnali mentre sulla strada opposta la revoca della precedenza non sia affatto segnalata o debba essere dedotta, ad esempio, dal fatto che la strada passa su un marciapiede. Questa nuova regola non impedisce, tuttavia, che la strada che consente di uscire da una fabbrica, da un cortile o da un'autorimessa, che comunque non gode della precedenza (art. 59 cpv. 2 AP-OUStr), sbocchi sulla strada attraversando un marciapiede.

Gli altri capoversi dell'articolo corrispondono al diritto in vigore (art. 36 cpv. 6, 88 cpv. 1 OSStr).

Articolo 29: Direzione obbligatoria

Il capoverso 1 precisa quando impiegare i segnali «Direzione obbligatoria a destra» e «Direzione obbligatoria a sinistra» invece dei segnali «Svolta a destra» e «Svolta a sinistra» (cfr. art. 24 cpv. 1 lett. a e cpv. 2 OSStr in cui è precisato solo implicitamente; manca insomma una regolamentazione esplicita).

Il capoverso 2 puntualizza che il segnale «Ostacolo da superare sulla destra» va collocato unicamente nel caso in cui possa sorgere il dubbio che l'ostacolo vada evitato transitando a sinistra (l'obbligo di superare gli ostacoli sulla destra è una regola generale della circolazione e non c'è bisogno di puntualizzarla ogni volta). Ciò significa che non è necessario collocare questo segnale ad ogni isola pedonale.

Articolo 30: Rotatoria

Il capoverso 1 corrisponde al diritto in vigore (art. 24 cpv. 4). Nel capoverso 2 si puntualizza che la prescrizione di cui all'articolo 28 capoverso 2 della nuova ordinanza non si applica alle rotatorie.

Articolo 31: Carreggiata riservata ai bus

Questa disposizione restringe il campo d'applicazione dell'articolo 34 capoverso 2 OSStr nel senso che, laddove è necessario per segnalare una corsia riservata ai bus debitamente contrassegnata, il segnale «Carreggiata riservata ai bus» va integrato nel segnale «Disposizione delle corsie». Questo perché, se davvero la situazione è talmente poco trasparente da far risultare insufficiente la semplice presenza di una corsia riservata ai bus, non sarà certo il segnale «Carreggiata riservata ai bus» sospeso sopra alla carreggiata ad aiutare l'utente della strada; è preferibile dunque segnalare chiaramente il tracciato della corsia.

Sezione 4: Segnali speciali di comportamento

Articolo 32: Inizio e fine della località

Considerato il loro nuovo significato, i segnali che indicano l'inizio e la fine delle località figurano nella nuova OASStr tra i segnali di comportamento (cfr. Commenti generali, lett. E, cap. 4, n. 4.4 «Nuovo significato dei cartelli di località»). Diversamente dall'AP-OUStr, nell'AP-OASStr le nuove disposizioni tengono conto del cambiamento di significato dei cartelli di località e prevedono un termine transitorio (questa differenza fra le due ordinanze è inevitabile, poiché per gli utenti della strada la descrizione del significato dei segnali deve restare invariata fintantoché i segnali previsti dalle norme in vigore non verranno sostituiti; viceversa, nella nuova ordinanza sulla competenza dell'autorità in materia di segnalazione si tiene conto delle nuove esigenze, ma si prevede un termine transitorio per adeguare i segnali ai nuovi requisiti).

Secondo il capoverso 1, i segnali di inizio della località devono essere collocati, diversamente da quanto prevede il diritto in vigore (art. 50 cpv. 4 OSStr), nel punto in cui almeno su un lato della strada ha inizio un'area densamente edificata, ossia nel punto che, secondo il diritto vigente, è determinante per la collocazione del segnale «Velocità massima 50, Limite generale» (art. 22 cpv. 3 OSStr).

I capoversi 2 e 4 corrispondono al diritto in vigore (art. 49 cpv. 1, 50 cpv. 2 e 5 OSStr).

Il capoverso 3 si basa sul diritto vigente (art. 50 cpv. 3 OSStr) ma, diversamente da esso, stabilisce che il segnale di fine località, che va collocato nello stesso punto in cui è collocato il segnale di inizio località per il traffico che circola in senso inverso, non va più applicato a tergo di quest'ultimo. Considerata la nuova funzione che assumeranno i segnali di località, questa deroga alle regole generali (art. 7 AP-OASStr) non si giustifica più.

Articolo 33: Autostrada e semiautostrada

& articolo 34: Galleria

& articolo 35: Strada principale

Le disposizioni degli articoli menzionati corrispondono in larga misura al diritto in vigore (art. 37 cpv. 2, 38 cpv. 2, 45 cpv. 3, 85 cpv. 1 e 2, 109 cpv. 1-3 OSStr). Nuova è la disposizione conformemente alla quale il segnale «Galleria» non deve più essere presegnalato (cfr. anche art. 18 AP-OASStr), così come nuovo è il fatto che la collocazione del segnale «Fine della strada principale» è retta dall'articolo 7 AP-OASStr, ovvero da un articolo notevolmente semplificato rispetto ai contenuti dell'attuale regolamentazione (art. 38 cpv. 2 OSStr). Dall'articolo 38 capoverso 2 è ripresa unicamente la disposizione secondo cui il segnale è collocato immediatamente prima dell'intersezione.

Articolo 36: Senso unico

& articolo 37: Precedenza rispetto al traffico in senso inverso

Anche queste disposizioni corrispondono al diritto in vigore, ma per quanto riguarda la strada a senso unico, la nuova ordinanza stabilisce che l'obbligo di collocare il segnale destinato al traffico in senso inverso è vincolato unicamente al segnale che conferisce il diritto di utilizzare la strada a senso unico (capoverso 1); decade quindi l'obbligo previsto nel diritto in vigore (art. 18 cpv. 3 OSStr) di collocare il segnale destinato al traffico in senso inverso anche ogni qual volta sia collocato il segnale «Divieto di accesso».

Sezione 5: Prescrizioni supplementari riguardanti la realizzazione delle zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e delle zone d'incontro

Nella presente sezione figurano alcune delle prescrizioni attualmente contemplate nell'ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro⁴. Altre saranno definitivamente abbandonate e l'ordinanza verrà abrogata. Le agevolazioni che ne derivano per quanto riguarda la perizia potranno essere integrate, se opportuno, nelle Istruzioni sul modo di fissare le deroghe alle limitazioni generali della velocità⁵, soprattutto tenuto conto del fatto che, come sancito dal Tribunale federale, le condizioni di cui all'articolo 108 OSStr devono essere adempiute anche dalle zone con limite di velocità massimo di 30 km/h.

Articolo 38: Misure di diritto della circolazione

& articolo 39: Configurazione dello spazio stradale

& articolo 40: Controllo delle misure realizzate

Le disposizioni che figurano in questi articoli sono riprese, invariate nella sostanza, dall'ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro (art. 4-6). Nella nuova ordinanza non figura, tuttavia, la disposizione, a dire il vero superflua, secondo cui il carattere di zona può essere evidenziato mediante demarcazioni speciali conformi alle pertinenti norme tecniche.

Capitolo 5: Segnali di indicazione

In questo e nel prossimo capitolo è operata la distinzione tra la segnaletica su strade diverse da autostrade e semiautostrade e la segnaletica su autostrade e semiautostrade, poiché le regole applicabili divergono notevolmente.

⁴ RS 741.213.3; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_213_3.html

⁵ http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/1990-03-13_2491_i.pdf

Sezione 1: Segnali di informazione su strade diverse da autostrade e semiautostrade

Articolo 41: Prescrizioni sulla collocazione dei segnali di informazione

La prescrizione riguardante la collocazione dei presegnali riprende l'attuale capoverso 3 dell'articolo 57 OSStr e precisa le distanze che vanno rispettate uniformandole al tenore della prescrizione sulla collocazione dei segnali di pericolo e a quello della nuova prescrizione introdotta nel presente avamprogetto per i segnali di prescrizione.

Articolo 42: Passaggi pedonali

Studi condotti in passato hanno dimostrato che il numero degli incidenti è notevolmente inferiore laddove le strisce pedonali sono segnalate. Prima di poter prescrivere l'obbligo di collocare il segnale corrispondente ad ogni passaggio pedonale, occorre tuttavia attendere i risultati di uno studio in corso commissionato dall'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS).

Le prescrizioni attualmente contenute nell'articolo 47 capoverso 1 OSStr, riguardanti la collocazione del segnale, concretizzano, da un lato, il requisito (valido per ogni segnale) della necessità di normare il traffico, ma, dall'altro, pongono condizioni restrittive all'uso del segnale stesso. Vista l'osservazione introduttiva, l'obiettivo è di stralciare qualsiasi limitazione all'impiego del segnale, ragione per cui la disposizione in vigore è ripresa, ma opportunamente modificata.

Articolo 43: Vicolo cieco con eccezioni

Questa disposizione precisa che il nuovo segnale va impiegato al posto del già noto segnale «Strada senza uscita» per indicare la presenza di un percorso pedonale o di una ciclopista, non immediatamente riconoscibile, che invece prosegue.

Articolo 44: Indicazioni sullo stato delle strade

La disposizione corrisponde al diritto in vigore (art. 58 cpv. 2 e 3 OSStr).

Articolo 45: Segnali di indicazione vari

Il capoverso 1 estende il principio di cui all'articolo 62, capoverso 4 OSStr applicato attualmente ai soli segnali «Albergo-motel», «Ristorante» e «Bar». Poiché materialmente la limitazione in vigore non ha ragione d'essere, l'articolo 45 capoverso 1 estende il campo d'applicazione anche ad altre installazioni. Ciò significa che il pertinente segnale di indicazione può ora essere utilizzato anche per i campeggi, i posti di rifornimento e gli ostelli che gli utenti della strada faticherebbero ad individuare. Si tratta di una modifica che corrisponde del resto al principio generale secondo cui i segnali vanno previsti soltanto se necessari.

Nella sostanza, i capoversi 2 e 4 corrispondono rispettivamente ai capoversi 2 e 7 dell'articolo 62 OSStr, ma è stato necessario precisare e riformulare il capoverso 2 dell'articolo 62 poiché risultava praticamente incomprensibile. Il senso di tale capoverso è che i due segnali possono figurare su un unico pannello (cfr. anche l'art. 50 cpv. 4 AP-OASStr che, riformulato nello stesso modo, riprende il contenuto dell'art. 54 cpv. 3 OSStr).

Il capoverso 3 precisa che sul segnale «Posto di rifornimento carburante speciale» va indicato il tipo di carburante disponibile. Questa possibilità verrà estesa anche ai posti di rifornimento per veicoli elettrici non appena, a livello internazionale, verrà deciso come indicarli.

Sezione 2: Segnali di informazione sulle autostrade e semiautostrade

Articolo 46

Il presente articolo introduce i segnali attualmente disciplinati esclusivamente a livello di norme e utilizzati per segnalare le aree di sosta e di servizio sulle autostrade. Nella nuova ordinanza non figura tuttavia la variante contenuta in una norma VSS che prevede di segnalare la presenza di un'area di sosta con un cartello raffigurante i simboli «Parcheggio» e «Telefono». Poiché ormai superfluo (non corrisponde più a un bisogno sentito), il segnale «Telefono» può essere soppresso; non è dunque più necessario nemmeno disciplinarne la raffigurazione di tale segnale nel cartello anzidetto, tanto più che già ora si tratta di un caso assai raro.

Nei capoversi 2 e 3 è disciplinato l'impiego – opportunamente differenziato – dei segnali «Parcheggio» e «Area di servizio».

Il capoverso 3 precisa quali simboli possono figurare sul segnale «Area di servizio» e sottolinea che il segnale va collocato unicamente dove sorge un impianto accessorio.

Il capoverso 4 puntualizza che le distanze fin qui applicate a vari segnali di indicazione si applicano invariate sia al segnale «Parcheggio» sia al segnale «Area di servizio» che, come detto, è ora disciplinato a livello di ordinanza.

Nel capoverso 6 si tiene conto dell'aspetto, sempre più importante nella prassi, della gestione del traffico.

Gli altri capoversi corrispondono al diritto in vigore (art. 89 cpv. 2 e 4 OSStr).

Sezione 3: Indicazione della direzione su strade diverse da autostrade e semiautostrade

Articolo 47: Principi

In questo articolo si è trattato di generalizzare alcune disposizioni che fin qui disciplinavano singoli indicatori di direzione (art. 51 cpv. 3-5 e 54a cpv. 5 OSStr). Per il resto, l'articolo in questione si compone di diverse disposizioni già contenute nel diritto in vigore (anche art. 49 cpv. 1 e 55 cpv. 2 OSStr).

Nel capoverso 2 si precisa che per ognuno dei sensi di marcia è possibile collocare un solo indicatore di direzione per colore (il quale potrà riportare al massimo tre destinazioni). Rispetto al diritto vigente (art. 51 cpv. 2 OSStr), si tratta di una regola meno rigida: innanzitutto, non riguarda più tutti gli indicatori di direzione, bensì unicamente quelli generali (ossia quelli disciplinati nell'art. 136 AP-OUStr e non, ad esempio, gli indicatori su sfondo rosso o gli indicatori di direzione per alberghi); in secondo luogo, si precisa che, ovviamente, si può collocare un indicatore di direzione non soltanto per ogni senso di marcia, bensì anche *per ogni* colore.

Per rispondere a un'esigenza sentita, il capoverso 4 lettera c prevede la possibilità di raffigurare il simbolo dell'autostrada sugli indicatori di deviazione (con o senza l'indicazione della destinazione).

Articolo 48: Preindicatori di direzione e cartelli di preselezione

Oltre a riprendere il diritto in vigore (art. 52 cpv. 1-5 OSStr e 53 cpv. 1), questa disposizione sottolinea il fatto che i preindicatori di direzione possono essere collocati unicamente sulle strade secondarie importanti (cpv. 1).

Il capoverso 7 si rifà alla disposizione già oggi in vigore – applicata alle autostrade e semiautostrade – secondo cui sui tratti con un «sistema di segnali luminosi per la chiusura temporanea di corsie» non va riportata, nel cartello di preselezione, la freccia verso il basso (cfr. art. 87 cpv. 1 lett. d OSStr; nuovo: art. 53 cpv. 5 AP-OASStr). Il capoverso in questione recepisce questa regola e ne estende l'applicazione a tutti i sistemi di segnali luminosi con frecce, anche al di fuori delle autostrade e semiautostrade. Allo stesso tempo, la regola non va più

intesa come un obbligo, ma come una possibilità ed è pertanto formulata nei termini di una norma potestativa; in altre parole, l'autorità *può* decidere di non apporre una freccia sul cartello, ma non deve farlo. Nei sistemi di segnali luminosi la freccia che indica agli utenti della strada di procedere dritto è rivolta verso l'alto, mentre nei cartelli di preselezione è rivolta verso il basso. Occorre garantire che queste frecce opposte non vengano e soprattutto non debbano essere impiegate contemporaneamente. La rinuncia alla freccia nel cartello di preselezione non dovrebbe creare dubbi circa la direzione da seguire, anche perché proprio nel caso di intersezioni con più corsie in diverse direzioni, si ricorre normalmente anche alle frecce di preselezione.

Articolo 49: Indicatori di direzione per velocipedi e mezzi simili a veicoli

Questa disposizione corrisponde in sostanza al diritto in vigore (art. 54a cpv. 2-6 OSStr), ma nel presente articolo si intende sottolineare con maggior vigore e per tutte le categorie di utenti interessate il principio secondo cui questo tipo di indicatori va collocato unicamente per segnalare tratti che, per le condizioni del traffico e la situazione della strada, sono particolarmente adatti ai conducenti dei mezzi ai quali gli indicatori si riferiscono (cpv. 1). Parallelamente si puntualizza che nel caso in cui non tutte le singole parti di un percorso siano ugualmente adatte agli utenti cui è destinato, la disposizione si applica comunque a condizione che le parti in questione siano parte integrante di un percorso sovregionale.

Attenzione: si tenga presente che nella nuova OUStr le disposizioni riguardanti gli indicatori di direzione non contemplano alcuna norma dispositiva o obbligo (cfr. in particolare l'art. 54a cpv. 3, ma anche, ad esempio, l'art. 54 cpv. 1 OSStr). Ciò sarebbe infatti contrario alla sistematica del diritto poiché gli indicatori di direzione non comportano doveri; anche gli indicatori di direzione del presente articolo hanno, come tutti gli altri, il solo obiettivo di fornire un'indicazione. Laddove si voglia imporre un obbligo all'utente della strada, occorre prevedere altri segnali (di prescrizione).

Articolo 50: Altri indicatori di direzione

Il capoverso 1 corrisponde al diritto in vigore (art. 54 cpv. 4 OSStr), ma introduce un criterio supplementare: per collocare indicatori di direzione per aziende occorre non solo che le aziende siano visitate spesso, ma anche che lo siano da parte di *persone non pratiche del luogo*.

Nel capoverso 2 è sancito il principio secondo cui singole aziende possono essere segnalate soltanto all'interno delle zone artigianali e/o industriali nelle quali si trovano. Per indicare la direzione verso questa zona si può utilizzare, se necessario, il simbolo I.24 (inserito ora nel testo dell'AP-OUStr e non più solo nell'allegato senza una disposizione esplicita), completandolo eventualmente con la denominazione della zona in questione (art. 139 cpv. 1 AP-OUStr).

Il capoverso 3 introduce a livello di ordinanza le condizioni applicate agli indicatori di direzione per alberghi, fin qui contemplate in direttive specifiche⁶. Estende altresì alle indicazioni per installazioni militari le condizioni valide per gli indicatori di direzione per aziende.

Il capoverso 4 corrisponde al diritto vigente (art. 54 cpv. 3 OSStr), ma è stato riformulato e precisato come l'articolo 62 capoverso 2 OSStr (cfr. art. 45 cpv. 2 AP-OASStr).

Sezione 4: Indicazione della direzione sulle autostrade e semiautostrade

Articolo 51: Principi

Sostanzialmente equivalente al diritto in vigore (art. 49 cpv. 4, 56 cpv. 2 e 4, 84 cpv. 1 e 89 cpv. 8 OSStr), il presente articolo affida all'USTRA, in virtù del riordino normativo proposto, la competenza generale di emanare istruzioni.

⁶ SN 640 828

Articolo 52: Indicazione della direzione nei pressi delle uscite

Con questo articolo si introduce una modifica terminologica: il termine «raccordi» è sostituito con «uscite» poiché il primo termine ingloba anche le corsie di accesso alle autostrade, in prossimità delle quali gli indicatori di direzione in questione non vanno collocati.

Per il resto, la presente disposizione corrisponde sostanzialmente al diritto in vigore, ma in forma compressa (art. 86 cpv. 1-6 OSStr). Di nuovo c'è che il «Cartello di biforcazione» (H.14) e il «Cartello di preselezione collocato al di sopra di una corsia su autostrada o semiautostrada» sono considerati alternative equivalenti all'«Indicatore d'uscita» (cpv. 2 lett. d; l'attuale art. 86 cpv. 6 OSStr indica invece l'impiego dell'«Indicatore d'uscita» come alternativa prioritaria). Nei capoversi 2 lettera c e 5 sono stati altresì recepiti alcuni aspetti attualmente precisati unicamente a livello di istruzioni. Analogamente all'articolo 51 AP-OASStr, anche qui, in virtù del riordino normativo proposto, la competenza di emanare istruzioni è trasferita dal DATEC all'USTRA.

Articolo 53: Indicazione della direzione nei pressi delle intersezioni

Questo articolo equivale sostanzialmente al diritto vigente (art. 84 cpv. 4, 87 OSStr).

Anche in questo caso il «Cartello di preselezione collocato al di sopra di una corsia su autostrada o semiautostrada» è considerato un'alternativa equivalente al primo e al secondo preindicatore di direzione (cpv. 4); non ha dunque più il valore subordinato di cui all'articolo 87 cpv. 3 e 4 OSStr.

Alla lettera c del capoverso 2 si è provveduto ad allentare le condizioni in base alle quali sul secondo preindicatore di direzione possono essere riportate altre destinazioni oltre a quelle indicate sul primo. Non è più necessario che si tratti di «prossimi centri di destinazione di seconda importanza», bensì è sufficiente che, molto più in generale, si tratti di «altre destinazioni», indipendentemente dal fatto che siano di prima o di seconda importanza o che si trovino all'estero. Devono semplicemente soddisfare le condizioni di cui all'articolo 51 cpv. 2 AP-OASStr. La presente modifica risponde ad un'esigenza verosimilmente sentita e corrisponde a una prassi ormai diffusa.

Articolo 54: Cartello delle distanze dalle prossime destinazioni

Questo articolo, che riprende il diritto in vigore (art. 86 cpv. 7, 87 cpv. 1 lett. e OSStr), introduce due modifiche: la regolamentazione si applica indistintamente alle corsie d'accesso e alle intersezioni e, soprattutto, il cartello delle distanze non è più obbligatorio.

Capitolo 6: Indicazioni che integrano i segnali

Articolo 55: Principi

Il senso dei capoversi 1 e 4 è sostanzialmente quello delle disposizioni vigenti (art. 17 cpv. 2, 63 cpv. 2 OSStr). Il capoverso 4, tuttavia, oltre a precisare le modalità secondo cui riportare sui segnali alcuni complementi d'indicazione ne restringe il campo d'applicazione ai soli segnali per i quali si ritiene sussista una necessità effettiva. In altre parole, la disposizione in questione non si applica a buona parte dei nuovi «Segnali speciali di comportamento».

Per non compromettere la comprensione delle regolamentazioni del traffico, il capoverso 2 precisa che a un segnale possono essere aggiunte al massimo due indicazioni integrative.

Nel capoverso 3 è sancita in materia di indicazioni integrative la priorità dei simboli rispetto alle iscrizioni.

Per garantire la riconoscibilità e dunque l'osservanza delle norme, il capoverso 5 precisa che le indicazioni che integrano i segnali devono essere comprensibili e visibili tanto quanto i segnali ai quali sono aggiunte. L'obiettivo è evitare pannelli integrativi simili a romanzi o dai contenuti oscuri.

Articolo 56: «Cartello di distanza» e «cartello di ripetizione»

Il capoverso 1 precisa i casi in cui va utilizzato il cartello di distanza e generalizza una regola che fino ad ora (in parte anche solo implicitamente) figurava negli articoli riguardanti singoli segnali o singole tipologie di segnale (ad es. art. 16 cpv. 3, 36 cpv. 8, 64 cpv. 1 OSStr).

Il capoverso 2 puntualizza il diritto in vigore (art. 64 cpv. 3 OSStr) stabilendo che nel caso in cui venga ripetuto, il segnale va sempre accompagnato da un cartello di ripetizione. La compresenza di segnali che hanno unicamente una funzione ripetitiva (ovvero ripetere una prescrizione già in vigore, rispettivamente, richiamare l'attenzione su un pericolo già noto) e di segnali "nuovi" necessari in una situazione concreta (e di norma costitutivi di diritto), potrebbe nuocere alla comprensione del campo d'applicazione dei segnali. Per questo, il fatto di indicare chiaramente che, nel caso concreto, si tratta di un segnale di ripetizione, assume chiaramente una valenza prioritaria rispetto alla necessità di evitare la giungla dei segnali; per di più, nel caso specifico, si tratta di un pannello di dimensioni trascurabili.

Articolo 57: Indicazioni riguardanti il campo d'applicazione dei segnali per percorsi pedonali, ciclopiste e strade per cavalli da sella nonché del segnale «Carreggiata riservata ai bus»

La disposizione di cui al capoverso 1 figura attualmente nell'articolo 65 capoverso 8 OSStr.

Il capoverso 2 ha lo scopo di impedire che la possibilità, prevista nella nuova ordinanza, di autorizzare l'utilizzo dei percorsi pedonali, delle ciclopiste, delle strade per cavalli da sella e delle carreggiate riservate ai bus ad altri utenti della strada, non privi queste strade della loro funzione, svantaggiando in sostanza le categorie cui sono riservate.

Nella forma in cui figura nell'avamprogetto, il capoverso 3 è nuovo in quanto chiarisce che non è necessario aggiungere un cartello complementare di direzione per ogni percorso pedonale, ciclopista o strada per cavalli da sella che si snodi sull'altro lato della strada. Vi sono situazioni in cui il segnale indicante una di queste strade collocato sul margine stesso della strada è più che sufficiente, sempreché la visibilità della strada sia effettivamente garantita.

Articolo 58: Altre indicazioni riguardanti alcuni segnali

Il capoverso 1 introduce una precisazione: il campo d'applicazione dei segnali che riguardano i veicoli fermi – delimitato dal «Cartello d'inizio» e «Cartello di fine» – non può estendersi oltre un'intersezione.

Il capoverso 2 riprende il diritto in vigore secondo cui la durata minima del parcheggio sottoposto a limitazione temporale è di mezz'ora (art. 48 cpv. 2 lett. b).

Il capoverso 3 sancisce, in analogia all'articolo 36 AP-OASStr, che, se del caso, al segnale «Senso unico» va aggiunto il pannello integrativo «Traffico in senso inverso».

Capitolo 7: Segnali luminosi

Nella parte riguardante gli impianti di segnali luminosi sono introdotte alcune importanti modifiche le cui motivazioni sono illustrate nei Commenti generali (lett. F, cap. 2 «Impianti di segnali luminosi»).

Articolo 59: Aspetto degli impianti di segnali luminosi

Nel capoverso 1 è sancito il numero di campi luminosi ammessi per ogni semaforo. Dal punto di vista tecnico, infatti, sarebbe assolutamente possibile utilizzare un unico campo per più colori. Si trattava inoltre anche di rispondere all'interrogativo, più volte sollevato in passato, circa la possibilità di impiegare più campi luminosi che colori.

Il capoverso 2 corrisponde al diritto vigente (art. 70 cpv. 5-7 OSStr).

Attenendosi al senso delle disposizioni attuali sull'aspetto dei simboli e delle frecce (art. 68 cpv. 1bis, 3, 5, 7 e 8 OSStr), il capoverso 3 le riunisce tutte e completa le prescrizioni in vigo-

re in modo da contemplare i casi non ancora regolamentati. Il simbolo del pedone può continuare a figurare in un semaforo per pedoni (sotto forma di sagoma colorata su sfondo nero), ma può ora figurare anche negli impianti di segnali luminosi destinati ai veicoli (sotto forma di sagoma dal contorno nero su luce gialla lampeggiante).

Nel capoverso 4 è riproposto il principio attualmente fissato nell'articolo 70 capoverso 9 OSStr, con il complemento delle possibili eccezioni.

Il capoverso 5 riprende la disposizione dell'articolo 71 capoverso 6 OSStr, precisando che tutti gli impianti di segnali luminosi devono essere muniti di dispositivi per ipovedenti. Il termine va inteso in senso lato; nel caso dei passaggi a livello, infatti, questo requisito è soddisfatto dai segnali acustici.

Articolo 60: Impiego dei semafori a tre colori

Il capoverso 1 precisa la successione dei colori e, come la disposizione in vigore (cfr. art. 71 cpv. 5 OSStr), si applica solo ai semafori a tre colori. Poiché nell'articolo 60 della nuova ordinanza non sono menzionate altre combinazioni di luci, non è necessario prevedere eventuali eccezioni (cfr. art. 71 OSStr). Sempre nel capoverso 1 figura la disposizione per cui la luce gialla lampeggiante al centro del semaforo può essere impiegata per indicare che il semaforo è fuori servizio (cfr. art. 70 cpv. 1 lett. b OSStr; questa disposizione si applica già ai soli semafori a tre colori, ma si tratta di una limitazione non sancita formalmente).

La sostanza del capoverso 2 corrisponde alla norma vigente (art. 71 cpv. 3 OSStr). Come in passato, l'impiego degli impianti di segnali luminosi deve essere limitato; esse vanno utilizzate esclusivamente come descritto e devono soddisfare i requisiti minimi indicati.

Nel capoverso 3 è sancito il nuovo principio secondo cui, in situazioni di conflitto delle precedenza, occorre richiamare l'attenzione dei conducenti che perdono il diritto di precedenza mediante una luce gialla lampeggiante. Ogni situazione che determina la perdita del diritto di precedenza va opportunamente segnalata, precisando se la precedenza è ceduta ad altri veicoli o ai pedoni. Il capoverso 4 sancisce, inoltre, che la luce gialla lampeggiante può accendersi soltanto quando agli utenti della strada con diritto di precedenza è dato il via libera. L'unica eccezione all'obbligo di segnalare la perdita della precedenza in situazioni di conflitto delle precedenza è prevista nel caso in cui gli impianti di segnali luminosi siano destinati unicamente ai ciclisti, sempreché non contengano frecce.

Il capoverso 5 corrisponde al diritto vigente (art. 71 cpv. 4 OSStr).

Il capoverso 6 recepisce una disposizione in vigore (art. 93 cpv. 5 OSStr) e la amplia. Al criterio per cui il passaggio a livello deve trovarsi in un'intersezione dove la circolazione è regolata da segnali luminosi è aggiunto quello per cui l'impiego di segnali luminosi deve essere previsto dalla legislazione sulle ferrovie. In tutti i casi in cui *non* si tratta di un passaggio a livello di questo tipo, si applica l'articolo 61 capoverso 2, poiché, vista la funzione cui gli impianti di segnali luminosi è preposta (si tratta di fermare i veicoli per consentire il passaggio del treno e non di regolamentare i flussi di traffico), si giustifica al massimo l'impiego di un semaforo a due colori e non a tre.

Articolo 61: Impiego dei semafori a uno e due colori

Il capoverso 1 introduce una nuova distinzione per i semafori con i colori rosso e giallo, prevedendo semafori con due o tre campi luminosi. I semafori con tre campi luminosi vanno impiegati quando il semaforo è costantemente in funzione (soprattutto quando, a causa di un cantiere, la strada può essere percorsa solo in una direzione); il semaforo funziona dunque come un normale impianto semaforico a tre colori, con la sola differenza che al posto della luce verde vi è una luce gialla lampeggiante. Questo tipo di semaforo è utilizzato in particolare per le strisce pedonali nei pressi di un cantiere. I semafori a due sole luci hanno una funzione diversa; restano normalmente spenti e si accendono soltanto quando, al verificarsi di determinate condizioni, è necessario bloccare la circolazione.

Il capoverso 2 disciplina l'impiego di semafori con i colori rosso e giallo in corrispondenza dei passaggi a livello. La base legale per l'impiego di semafori a due colori ai passaggi a livello

era contenuta unicamente nella legislazione sulle ferrovie (DE Oferr⁷). Il capoverso 2 la recepisce e precisa la regola generale: i semafori a due colori possono essere utilizzati in tutti i casi in cui l'impiego di un segnale luminoso è previsto dalla legislazione sulle ferrovie e nei quali non può essere utilizzato un semaforo a tre colori perché il passaggio a livello non soddisfa i requisiti dell'articolo 60 capoverso 6.

Nel capoverso 3 sono elencati i casi nei quali è ammesso l'impiego della luce gialla lampeggiante in semafori con un solo campo luminoso (cfr. art. 70 cpv. 1 lett. d-f OSStr; le altre lettere di questo capoverso non si riferiscono esclusivamente all'utilizzo di semafori con una sola luce).

Il capoverso 4, infine, diversamente da quanto prevede l'articolo 70 capoverso 3 OSStr in vigore, esclude anche i semafori con un unico campo luminoso, poiché, in linea di principio, i semafori non vanno ripetuti. Se, tuttavia, a titolo eccezionale, ciò fosse necessario, vanno impiegati i semafori a tre luci. In corrispondenza dei passaggi a livello, infine, può essere impiegata la luce rossa girevole.

Articolo 62: Impiego dei sistemi di segnali luminosi per la gestione temporanea delle corsie

Il capoverso 1 sancisce formalmente (nell'ordinanza in vigore è al massimo implicito nell'art. 69 cpv. 3 OSStr) che i sistemi di segnali luminosi non possono essere costantemente accesi né utilizzati per la gestione ininterrotta delle corsie di emergenza.

Il capoverso 2 esclude, in linea di principio, la possibilità di impiegare questo sistema per chiudere tutte le corsie. La croce rossa ha sì il significato che sulla corsia interessata non è consentita la circolazione, ma non che il conducente debba fermarsi; egli deve semplicemente proseguire utilizzando un'altra corsia. La freccia rossa è preceduta dalla freccia gialla che invita il conducente a lasciare la corsia appena possibile (art. 160 AP-OUStr). Considerata questa sua specifica funzione, il sistema di segnali luminosi per la gestione temporanea delle corsie non è adatto per bloccare la circolazione. Può tuttavia essere impiegato a tal fine in casi di emergenza, quando non si dispone di un mezzo più adeguato.

Articolo 63: Ubicazione dei semafori

Il capoverso 1 riguarda esclusivamente i semafori per veicoli e il suo contenuto corrisponde sostanzialmente al diritto in vigore (art. 71 cpv. 1 OSStr). La lettera b del capoverso 1, tuttavia, limita a casi particolari la possibilità di ripetere il semaforo (cfr. art. 71 cpv. 1 lett. a OSStr) sul margine sinistro della strada o dopo il punto che comporta un conflitto delle precedenza, mentre la lettera c precisa concretizzandola l'espressione «in casi speciali» che figura nell'OSStr (cfr. 71 cpv. 1 lett. c OSStr).

Nei capoversi 2 e 3 sono ora sancite chiaramente le ubicazioni dei semafori per i pedoni e per i ciclisti; esse divergono infatti da quelle dei semafori destinati agli altri veicoli (attualmente l'ubicazione dei semafori è disciplinata unicamente nell'articolo 71 capoverso 1 OSStr).

⁷ RS **742.141.11**; il contenuto non è pubblicato nella RU: sul sito dell'UFT, tuttavia, vi è un link al testo (tedesco e francese): <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/grundlagen/00663/index.html?lang=de>

Capitolo 8: Demarcazioni

Articolo 64: Disposizioni generali

Queste disposizioni corrispondono al diritto in vigore (art. 72 cpv. 1-2 OSStr), ma nel capoverso 1 sono ora integrati anche elementi di arredo urbano.

Articolo 65: Misure per ipovedenti

Alle aree che possono essere munite di demarcazioni tattilo-visive (attualmente solo le aree di circolazione destinate ai pedoni), il presente articolo aggiunge esplicitamente le zone d'incontro, poiché queste non sono sempre costituite da zone riservate ai pedoni. Il fatto che nel nuovo articolo non si menzionino i passaggi pedonali (citati esplicitamente nell'art. 72a cpv. 1 OSStr) non comporta alcuna restrizione materiale. In realtà essi rientrano nelle «aree di circolazione destinate ai pedoni» e il fatto che si tralasci di menzionarli esplicitamente intende evitare di dare l'impressione errata che sulle altre superfici riservate ai pedoni e (soltanto) demarcate o segnalate (corsie pedonali, percorsi pedonali o strade pedonali e ciclabili ecc.) non si possano utilizzare demarcazioni tattilo-visive.

Il presente articolo introduce altresì l'obbligo di completare le linee che servono a separare le ciclo piste dai percorsi pedonali e dalle strade per cavalli da sella con demarcazioni tattilo-visive.

Articolo 66: Corsie

I capoversi 1, 3, 4 e 6 corrispondono al diritto in vigore (art. 73 cpv. 1, 2, 4 e 5 OSStr). Per limitare la larghezza delle corsie, è prevista la possibilità di tracciare le due linee della doppia linea di sicurezza ad una certa distanza l'una dall'altra. Questa possibilità è ammessa a condizione che siano soddisfatti i requisiti per una doppia linea di sicurezza e rispettata la distanza massima stabilita (1,5 m).

Il capoverso 5 introduce una nuova disposizione per disciplinare il caso in cui per un tratto molto breve la linea di sicurezza debba essere interrotta o abbinata, su un lato, ad una linea discontinua. È il caso quando in un determinato tratto occorre vietare le manovre di sorpasso, ma in certi punti è possibile attraversare un'intersezione o svoltare senza pericolo. Se la possibilità di svoltare o di attraversare è riservata ai bus o ai velocipedi di uno dei due sensi di marcia, la linea di sicurezza può essere affiancata da una linea discontinua completata con l'iscrizione gialla «BUS» (cfr. art. 163 cpv. 3 AP-OUStr). L'idea, tuttavia, è di limitare la possibilità di interrompere la linea di sicurezza perché se per un determinato tratto è ritenuta necessaria, non ha senso interromperla continuamente.

Articolo 67: Freccie direzionali gialle

In base ai risultati di una ricerca (cfr. Commenti generali lett. F, capitolo 1, n. 1 «Ricerca e prassi»), l'articolo propone che le frecce gialle possano essere tracciate anche su corsie non riservate a determinati generi di veicoli, se i bus o i velocipedi sono autorizzati a procedere in una direzione preclusa agli altri veicoli abilitati a circolare su tale corsia. Queste frecce direzionali per i ciclisti non rappresentano tuttavia un'autorizzazione di principio a derogare all'obbligo generale di circolare sulla destra (cfr. però anche art. 51 cpv. 3 AP-OUStr)

Articolo 68: Simboli

La regola che nel diritto vigente figura nelle disposizioni riguardanti le corsie e le strade riservate a determinate categorie di utenti della strada (art. 74 cpv. 4, 7, 10 e 11 OSStr) figura ora, come regola generale, nel capoverso 1, per tutte le superfici riservate a dette categorie. L'applicazione di uno specifico simbolo sulle aree destinate al parcheggio è menzionata esplicitamente; questo perché, non vigendo più l'obbligo di segnalare le aree destinate al parcheggio (art. 169 cpv. 1 AP-OUStr), la possibilità di demarcare un simbolo specifico potrebbe assumere una certa importanza per i velocipedi.

Sempre stando ai risultati della ricerca di cui abbiamo riferito nei Commenti generali (cfr. lettera F, capitolo 1, n. 1 «Ricerca e prassi»), nel capoverso 2 si propone di utilizzare eccezionalmente il simbolo di un velocipede anche al di fuori di una corsia riservata a determinate categorie di utenti della strada. In particolare nel caso di cui alla lettera b – che prevede la possibilità di collocare il segnale in una strada a senso unico quando la sede stradale non è sufficientemente ampia per alloggiare una corsia ciclabile a norma – occorre ponderare bene se, sotto il profilo della sicurezza, è ammissibile autorizzare la circolazione di velocipedi in senso inverso.

Articolo 69: Linee di arresto e linee di attesa

La disposizione si ispira alle disposizioni in vigore (art. 75 cpv. 2 e 4, 76 cpv. 3 OSStr) e contemporaneamente uniforma tra loro le regole valide per le linee di arresto e di attesa.

Articolo 69a: Linee di guida

Questa disposizione si basa sul diritto vigente (art. 76 cpv. 3 OSStr), ma nel capoverso 1, lettera b è introdotta una nuova norma: le linee di guida vanno tracciate su tutte le strade con diritto di precedenza che cambiano direzione a un'intersezione, dunque anche nel caso di strade secondarie.

Inoltre, è introdotta la regola secondo cui le linee di guida possono essere utilizzate anche per delimitare cosiddette «corsie a destinazione multipla» (cpv. 2 lett. b e cpv. 3 AP-OASStr; cfr. anche Commenti generali, lett. F, n. 1).

Articolo 69b: Superfici vietate al traffico

Questa disposizione corrisponde a una disposizione sancita, attualmente, esplicitamente solo a livello di norma⁸.

Articolo 70: Posti di parcheggio

Il presente articolo è la conseguenza logica della possibilità, introdotta in questa ordinanza, di limitarsi a demarcare i parcheggi senza più utilizzare contemporaneamente specifici segnali. Nell'articolo in questione si chiarisce che, nel caso di ulteriori restrizioni o di disposizioni d'altro tipo, occorre sempre applicare il segnale corrispondente e il pannello integrativo, poiché la semplice demarcazione del posto di parcheggio e della corrispondente restrizione non è più sufficiente. L'obbligo in questione non si applica ai posti di parcheggio demarcati con i pittogrammi «Sedia a rotelle», «Velocipede», «Veicolo elettrico». Sebbene anche in questo caso si tratti di una restrizione della possibilità di parcheggio, è importante poter lavorare unicamente con le corrispondenti demarcazioni, poiché nel delimitare i posti di parcheggio per queste tre categorie di utenti della strada è necessario tener conto dell'esigenza pratica di rinunciare a segnaletica aggiuntiva.

Articolo 71: Corsie ciclabili, attraversamento da parte di ciclopiste

Su proposta delle organizzazioni di tutela dei ciclisti, il capoverso 1 precisa che le corsie ciclabili devono rispettare la larghezza stabilita nelle norme. Lo stesso dicasi per la larghezza della parte restante di corsia. Corsie ciclabili troppo strette non sono in grado di garantire la sicurezza dei ciclisti e vanno pertanto scartate; al loro posto è opportuno vagliare alternative più sicure.

Il capoverso 3 introduce una nuova disposizione che esclude la possibilità di prevedere carreggiate centrali uniche al di fuori delle località.

Il capoverso 4 sancisce il principio secondo cui le corsie ciclabili devono essere alloggiate sul lato destro di una corsia di circolazione o sul lato destro della metà della carreggiata. La possibilità di alloggiarla sul lato sinistro è limitata ai casi in cui i ciclisti diversamente dal resto del

⁸ SN 640 850a

traffico sono autorizzati a svoltare a sinistra, affinché in queste situazioni di particolare rischio, ai ciclisti possa essere garantito uno spazio protetto.

I capoversi 2, 5 e 6 corrispondono al diritto in vigore (art. 74 cpv. 5, 9 e 11 OSStr).

Il capoverso 6 disciplina gli attraversamenti ciclabili demarcati negli stessi termini restrittivi previsti oggi. Da un lato, c'è chi esprime la necessità di prevedere più spesso attraversamenti di questo tipo; dall'altro, occorre fare i conti con considerazioni legate alla sicurezza. Prima dunque di procedere ad una modifica della regolamentazione è opportuno disporre di dati più affidabili sulle possibilità e sui limiti di questi attraversamenti con o senza demarcazione. L'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS) ha avviato tempo fa una ricerca in tal senso.

Articolo 72: Demarcazioni su autostrade e semiautostrade

Il presente articolo corrisponde al diritto vigente (art. 90 OSStr), ma, tenendo conto dei risultati della ricerca (Commenti generali, lett. F, cap. 1, n. 1 «Ricerca e prassi»), stabilisce che le ultime frecce all'inizio delle corsie di uscita delle autostrade e semiautostrade e all'inizio delle corsie di accesso agli impianti accessori devono essere più grandi per evitare che i conducenti circolino contromano (cpv. 4, secondo periodo).

Capitolo 9: Cantieri, barriere, dispositivi di delimitazione del traffico stradale

Articolo 73: Demarcazioni dei cantieri

Il capoverso 1 corrisponde sostanzialmente al diritto vigente (art. 80 cpv. 1 OSStr, cfr. anche art. 9 cpv. 1 e 2 OSStr) ma, rispetto ad esso, generalizza le disposizioni di cui agli articoli 6 capoverso 2 e 7 capoverso 1 OSStr. La nuova disposizione precisa infatti esplicitamente che, per richiamare l'attenzione sui pericoli che la presenza del cantiere può comportare sulla strada, al segnale «Lavori» non è necessario aggiungere un ulteriore segnale di pericolo.

Il capoverso 2 introduce la possibilità di far figurare il segnale di pericolo «Lavori» su un pannello di colore arancione. Una ricerca condotta al riguardo ha dimostrato che è più facile richiamare l'attenzione del conducente e dunque indurre l'osservanza del segnale, se lo sfondo del segnale è di un colore vistoso (cfr. Commenti generali lett. F, capitolo 1, n. 1 «Ricerca e prassi»). Si tratta inoltre di una possibilità alla quale già oggi si ricorre e che pertanto sembra corrispondere ad un'esigenza effettivamente sentita. Nell'ambito dei cantieri è necessario inoltre rispettare le prescrizioni riguardanti la collocazione dei segnali di pericolo (in particolare le distanze).

I capoversi 3 e 4 corrispondono alle disposizioni in vigore. Essi recepiscono e precisano inoltre i requisiti di catarifrangenza dei dispositivi impiegati per segnalare il pericolo, che attualmente figurano esclusivamente in una norma VSS⁹.

Articolo 74: Misure delle imprese di costruzione

& articolo 75: Barriere

& articolo 76: Dispositivi di delimitazione del tracciato stradale

Queste disposizioni riprendono le disposizioni in vigore (art. 81 cpv. 2-4, 82 cpv. 1, 2 e 5, 83 cpv. 1 e 3 OSStr).

⁹ SN 640 886

Capitolo 10: Procedura e protezione giuridica

Il capitolo 10 corrisponde in buona parte al diritto in vigore; tuttavia, è integrato da chiarimenti, precisazioni o semplificazioni di vario tipo. Uno degli obiettivi è anche quello di migliorare le possibilità a disposizione dei cittadini di ottenere una verifica dei segnali e delle demarcazioni (cfr. Commenti generali, lett. C, capitolo 3, n. 3 «Struttura dell'AP-OASStr»).

Articolo 77: Principi

Il capoverso 1 conferma quanto attualmente sancito nell'articolo 107 capoverso 1 OSStr, ovvero che la collocazione dei segnali aventi carattere di prescrizione presuppongono una decisione dell'autorità e la sua pubblicazione. Poiché tutti i segnali aventi carattere di prescrizione sono ora integrati nella categoria «segnali di prescrizione», è sufficiente rinviare alla categoria. L'altra novità riguarda i segnali luminosi; anche per questi è necessaria una decisione (e successiva pubblicazione) dell'autorità, poiché anch'essi modificano diritti e doveri derivanti dalle regole generali della circolazione.

Il capoverso 2 enumera i segnali per i quali non sono necessarie né decisioni né pubblicazioni. Dall'elenco in vigore (art. 107 cpv. 3 OSStr) sono stati stralciati i segnali luminosi (poiché nell'AP-OASStr figurano nel capoverso 1) e la lettera n; quest'ultima modifica è di carattere puramente formale e non ha implicazioni materiali.

Nel capoverso 3 sono precisate le regolamentazioni che non necessitano di decisione e di pubblicazione visto lo scopo e la durata limitata delle stesse. L'eccezione prevista nella disposizione attuale (art. 107 cpv. 4 OSStr, che diventa art. 77 cpv. 3 lett. a AP-OASStr) per le misure temporanee prese dalla polizia con una validità non superiore a otto giorni è ora generalizzata nel senso che non riguarda più esclusivamente le misure della *polizia*, bensì, in generale, tutte le regolamentazioni valide per un periodo non superiore a quello indicato. Per rispondere ad esigenze pratiche, infine, nella lettera b del capoverso 3 è inserita un'eccezione per le regolamentazioni che si rendono necessarie nel caso di cantieri la cui durata è al massimo di un anno.

Il capoverso 4 corrisponde al diritto in vigore (art. 107 cpv. 2 OSStr).

Il capoverso 5 sostituisce l'attuale disposizione dell'articolo 106 capoverso 1 lettera b OSStr e sancisce che le persone con un interesse particolarmente degno di protezione possono chiedere che una decisione sia emanata e pubblicata per tutti i segnali che sono stati ordinati senza decisione (fatta eccezione per i segnali di cui al capoverso 2) e per le demarcazioni (sempre). Questo diritto è limitato ai soggetti indicati per impedire che le regolamentazioni accettate dalla popolazione locale possano venir contestate da persone estranee alla realtà e alle regolamentazioni del luogo. Questa nuova possibilità (di chiedere a posteriori una decisione formale e la sua pubblicazione) vale anche per regolamentazioni temporanee, sempre che sussista un interesse degno di protezione giuridica.

In considerazione del nuovo capoverso 5, l'autorità dovrà vagliare se non sia opportuno procedere spontaneamente all'emanazione di una decisione e alla sua pubblicazione per le regolamentazioni ordinate senza decisione conformemente ai capoversi precedenti, in modo da evitare successive impugnazioni.

Articolo 78: Segnali e demarcazioni mancanti o non conformi

Le varianti che figurano in questo articolo sono state proposte in questa forma dall'Ufficio federale di giustizia e intendono integrare la disposizione precedente sulla protezione giuridica (art. 77 cpv. 5 AP-OASStr). Il nuovo articolo si basa, sostituendolo, sull'attuale articolo 106 capoverso 1 lettera a OSStr.

I capoversi 1 e 2 corrispondono nella sostanza al diritto in vigore (art. 106 cpv. 1 lett. a OSStr), ma pongono esplicitamente la condizione di un interesse particolarmente degno di protezione.

Il capoverso 3 sancisce il diritto di chiedere una decisione impugnabile, se le richieste di cui ai capoversi 1 o 2 non sono state soddisfatte.

Capitolo 11: Competenze, diritti di partecipazione e vigilanza

Il disciplinamento degli aspetti oggetto del presente capitolo resta sostanzialmente invariato, subisce tuttavia una riorganizzazione.

Articolo 79: Competenze dei Cantoni

Il capoverso 1 sancisce il principio della competenza esecutiva dei Cantoni in materia di segnalazione (cfr. art. 104 cpv. 1 OSStr).

Il capoverso 2 conferma quanto già sancito nel diritto in vigore (cfr. art. 107 cpv. 6 e 7 OSStr), ossia il diritto dell'autorità preposta alla segnalazione e della polizia di essere interpellate in fase di elaborazione dei piani. Nel primo periodo (che corrisponde all'art. 107 cpv. 6 OSStr) sono state inseriti, vista la loro importanza pratica, la configurazione dello spazio stradale e il risanamento delle strade. Nel secondo periodo non figurano più le complesse distinzioni sancite nell'articolo in vigore (cfr. art. 107 cpv. 7 OSStr) e vi è stabilito semplicemente che la polizia cantonale della circolazione va interpellata ogni qualvolta si tratti di approvare i piani per l'ubicazione di una fermata dei veicoli del servizio pubblico di linea.

Articolo 80: Competenze della Confederazione

Il capoverso 1 corrisponde sostanzialmente alla regolamentazione in vigore (art. 104 cpv. 3, 110 cpv. 2 OSStr); cambia tuttavia il disciplinamento della competenza cantonale: la facoltà eccezionale dei Cantoni di emanare regolamentazioni che si rendono necessarie nell'ambito del completamento delle strade nazionali non riguarda più solo le strade nazionali di prima e seconda classe (art. 110 cpv. 2 OSStr) bensì è estesa, mediante una formulazione generica, a tutte le strade nazionali.

I capoversi 2 e 3 corrispondono al diritto vigente (art. 111 cpv. 2 OSStr e art. 104 cpv. 4).

Articolo 81: Competenze e diritti di partecipazione in ambito ferroviario

Questa disposizione corrisponde al diritto in vigore (artt. 104 cpv. 6 e 112 OSStr).

Articolo 82: Competenze e diritti di partecipazione riguardanti le aree di circolazione di proprietà privata

L'articolo riprende le disposizioni vigenti (art. 104 cpv. 5 lett. a und b, 113 cpv. 2 e 3 OSStr).

Articolo 83: Vigilanza

Nell'OSStr le disposizioni riguardanti la vigilanza (*n.d.T.: il termine usato nell'OSStr è «sorveglianza»*) sono contemplate nell'articolo 105, il quale, tuttavia, non disciplina unicamente la «vigilanza» vera e propria (cfr. p. es. art. 105 cpv. 1 secondo periodo OSStr), ma anche aspetti che in realtà appartengono alla competenza generale di un'autorità (come nel caso dell'art. 105 cpv. 1 primo periodo OSStr che sancisce piuttosto una «responsabilità generale» in materia di segnalazione stradale). Scopo del nuovo articolo 83 AP-OASStr è dunque di evitare la mescolanza delle disposizioni e disciplinare esclusivamente la vigilanza in senso stretto.

Il capoverso 1 sancisce l'obbligo di verificare i segnali collocati da privati o da organizzazioni private (cfr. art. 105 cpv. 1 e 2 OSStr).

Nel capoverso 2 è ribadito il principio secondo cui i Cantoni esercitano la vigilanza sulla segnalazione anche se hanno delegato ai Comuni i compiti concernenti la segnalazione (cfr. art. 104 cpv. 2 OSStr).

Il capoverso 3 attribuisce al DATEC la competenza che fino ad ora era del Consiglio federale (cfr. art. 110 cpv. 3 OSStr) di esaminare le regolamentazioni locali riguardanti le strade di grande transito ed eventualmente abrogarle. Diversamente da quanto attualmente previsto dall'OSStr, questa possibilità non è più vincolata ad una richiesta.

Capitolo 12: Pubblicità stradale

Le disposizioni attualmente in vigore riguardanti la pubblicità stradale sono relativamente recenti; risalgono infatti al 2006. Attualmente un'iniziativa parlamentare sul tema della pubblicità stradale è oggetto di dibattito nelle Commissioni parlamentari e alle Camere federali e potrebbe avere ripercussioni sulle attuali disposizioni in materia. A ciò si aggiunge che è in corso una riflessione sulla possibilità di disciplinare la pubblicità stradale in una norma specifica. Inoltre, se si dovesse procedere ad un'approfondita verifica materiale delle disposizioni riguardanti gli indicatori di direzione occorrerebbe tenere conto anche della pubblicità stradale. Per il momento si è dunque deciso di riprendere le disposizioni in vigore lasciandole inalterate.

Queste disposizioni figurano ora dopo quelle riguardanti la segnalazione, in quanto disciplinano aspetti che hanno poco in comune, che presuppongono svariate competenze e di cui spesso, anche all'interno dei Cantoni, si occupano autorità diverse. Inoltre, i destinatari di queste disposizioni sono diversi da quelli del resto dell'ordinanza; esse si rivolgono infatti direttamente a coloro che intendono fare pubblicità.

Articoli 84 - 87

Gli articoli in questione corrispondono sostanzialmente al diritto vigente (cfr. artt. da 95 a 98 OSStr). Le uniche modifiche figurano nell'articolo 85 AP-OASStr. Innanzitutto, è stato invertito l'ordine dei capoversi 1 e 2 dell'articolo 96 OSStr; in questo modo, prima figura la pubblicità vietata in tutti i casi e successivamente quella vietata soltanto in determinate situazioni. Poi, è stato allentato il divieto – fin qui assoluto – della pubblicità stradale che contiene segnali o elementi aventi la funzione di indicatori di direzione. La nuova ordinanza prevede infatti la possibilità di utilizzare i simboli degli indicatori di direzione per le aree destinate al parcheggio nonché le frecce direzionali nell'ambito dei sistemi di gestione dei parcheggi (art. 85 cpv. 1 lett. d AP-OASStr). Infine, un'ulteriore novità riguarda il divieto della pubblicità sulla carreggiata; il divieto si applica non soltanto alle zone pedonali, ma ora anche alle zone d'incontro (art. 85 cpv. 1 lett. b AP-OASStr), che si arricchiscono così di un nuovo elemento distintivo.

Articolo 88: Autorizzazioni

La disposizione riprende sostanzialmente l'articolo 99 OSStr, che è modificato in un unico punto: nel capoverso 1 è sancita la competenza dell'USTRA di rilasciare l'autorizzazione per la pubblicità lungo le strade nazionali su fondi di proprietà della Confederazione.

Capitolo 13: Disposizioni penali e disposizioni finali

Articolo 89: Disposizioni penali

& articolo 90: Applicazione dell'ordinanza, eccezioni

Queste disposizioni si basano sugli articoli 114 e 115 dell'attuale OSStr. Il DATEC conserva la competenza di dichiarare giuridicamente vincolanti norme tecniche, mentre la competenza di emanare istruzioni è trasferita – come previsto anche nell'AP-OUSStr – dal DATEC all'USTRA.

Va ricordato che sia le norme tecniche dichiarate giuridicamente vincolanti sia le istruzioni dell'USTRA sono vincolanti solo per le autorità. I diritti e gli obblighi dei privati non possono essere sanciti a livello di istruzioni; a tal fine è necessaria un'ordinanza.

Nell'articolo 90, capoverso 1 si rinvia all'allegato dell'AP-OASStr nel quale figura l'elenco delle norme tecniche dichiarate giuridicamente vincolanti dal DATEC. Poiché le norme in questione sono state integrate nella nuova ordinanza, l'ordinanza del 12 giugno 2007¹⁰ con-

¹⁰ RS 741.211.5; <http://www.admin.ch/ch/i/rs/7741.211.5.it.pdf>

cernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri può essere abrogata. La competenza di modificare l'elenco in questione è contemporaneamente trasferita al DATEC.

I capoversi 3 e 4 corrispondono sostanzialmente ai capoversi 2 e 3 dell'articolo 115 OSStr vigente; nel capoverso 4 AP-OASStr, tuttavia, non figurano più le stazioni telefoniche, fin qui menzionate nel capoverso 115 capoverso 3 OSStr.

Articolo 90a: Abrogazione del diritto previgente

I contenuti dell'ordinanza del 28 settembre 2001¹¹ concernente le zone con limite di velocità di 30 km/h e le zone d'incontro, nonché dell'ordinanza del DATEC del 12 giugno 2007¹² concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri sono trasferiti nella nuova OASStr; pertanto, le ordinanze in questione possono essere abrogate.

Articolo 90b: Disposizioni transitorie

I segnali esistenti che soddisfano i requisiti del diritto vigente, ma non quelli delle nuove ordinanze, vanno sostituiti o rimossi tempestivamente, ma al più tardi entro il (...). Fanno eccezione i segnali che hanno subito unicamente la modifica del simbolo in essi contenuto. In sostanza, a decorrere dall'entrata in vigore delle nuove ordinanze, sarà previsto un termine transitorio di cinque anni.

¹¹ RS 741.213.3; <http://www.admin.ch/ch/i/rs/7/741.213.3.it.pdf>

¹² RS 741.211.5; <http://www.admin.ch/ch/i/rs/7/741.211.5.it.pdf>