



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale delle strade USTRA
Divisione Circolazione stradale

Berna, 19 dicembre 2025

Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale per trasporre i contenuti più importanti di alcune norme tecniche nella legislazione federale sulla segnaletica stradale;

nuova ordinanza del DATEC sulla segnaletica di direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade;

nuova ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali;

modifica dell'ordinanza concernente le multe disciplinari

Rapporto sui risultati della consultazione

Indice

1	Introduzione	5
1.1	Situazione iniziale	5
1.2	Contenuto del progetto	5
1.3	Svolgimento della procedura di consultazione	5
2	Pareri	6
2.1	Pareri pervenuti	6
2.2	Analisi dei pareri	7
2.2.1	Analisi quantitativa	7
2.2.2	Analisi qualitativa	8
3	Il progetto in dettaglio.....	9
3.1	Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)	9
3.1.1	Attuazione del cambio di sistema (domanda 1)	9
3.1.2	Segnali «Velivoli» ed «Elicotteri» (domanda 2)	12
3.1.3	Trasposizione dei simboli della segnaletica turistica e della mobilità lenta (domanda 3)	14
3.1.4	Soppressione dei riferimenti ai simboli (domanda 4)	16
3.1.5	Indicazione delle destinazioni sui segnali di preavviso (domanda 5)	17
3.1.6	Segnale «Campeggio» e simbolo «Autoveicolo abitabile» (domanda 6)	19
3.1.7	Segnale «Indicatore di direzione per alberghi» (domanda 7)	20
3.1.8	Segnaletica di direzione per biciclette e mezzi simili a veicoli (domanda 8)	22
3.1.9	Segnaletica di direzione sui percorsi pedonali e i sentieri (domanda 9)	25
3.1.10	Segnaletica turistica sulle strade principali e secondarie (domanda 10)	29
3.1.11	Numerazione di strade, svincoli e diramazioni (domanda 11)	31
3.1.12	Segnale «Andamento delle corsie in corrispondenza di cantieri» (domanda 12)	32
3.1.13	Segnale «Rifornimento incluso carburante alternativo» (domanda 13)	34
3.1.14	Segnale «Telefono di emergenza» (domanda 14)	35
3.1.15	Principi per la posa di demarcazioni (domanda 15)	36
3.1.16	Demarcazioni visivo-tattili (domanda 16)	38
3.1.17	Luci incassate (domanda 17)	41
3.1.18	Lunghezze minime delle linee di sicurezza (domanda 18)	42
3.1.19	Suddivisione in corsie (domanda 19)	44
3.1.20	Linee di distanziamento (domanda 20)	47
3.1.21	Demarcazione «Doppia linea trasversale» (domanda 21)	49
3.1.22	Delineatori temporanei (domanda 22)	50
3.1.23	Delineatori permanenti (domanda 23)	53
3.1.24	Denominazione e indicazione bilingue di svincoli e diramazioni (domanda 24)	55
3.1.25	Segnalazione di aree di servizio e di sosta (domanda 25)	56
3.1.26	Segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» (domanda 26)	58
3.1.27	Segnaletica turistica su autostrade e semiautostre (domanda 27)	59
3.1.28	Utilizzo delle demarcazioni per le strade principali e secondarie negli impianti accessori e nelle aree di sosta (domanda 28)	60
3.1.29	Demarcazione «Uscita di scampo» (domanda 29)	61
3.1.30	Abrogazione dell'articolo 101 capoverso 1 OSStr (domanda 30)	62
3.1.31	Configurazione dei segnali (domanda 31)	64

3.1.32 Segnali utilizzati sui veicoli (domanda 32)	66
3.1.33 Altri requisiti della segnaletica (domanda 33)	68
3.1.34 Pannelli a messaggio variabile (domanda 34)	69
3.1.35 Integrazione del termine «delineatori» (domanda 35)	71
3.1.36 Dichiarazione del carattere giuridicamente vincolante di norme tecniche (domanda 36).....	72
3.1.37 Modifiche degli allegati 1 e 2 OSStr da parte del DATEC (domanda 37)	73
3.1.38 Abrogazione dell'articolo 115a OSStr (domanda 38).....	74
3.1.39 Disposizione transitoria (domanda 39).....	75
3.1.40 Modifiche all'allegato 1 (domanda 40)	76
3.1.41 Nuovi segnali, simboli e demarcazioni (domanda 41).....	80
3.2 Nuove ordinanze di competenza del DATEC:.....	84
3.2.1 Ordinanza del DATEC sulla segnaletica di direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade (domanda 42)	84
3.2.2 Ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali (domanda 43)	85
3.3 Modifica dell'ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD) (domanda 44)	91
3.4 Altre osservazioni (domanda 45).....	93
Allegato: Partecipanti alla consultazione	95

I principali risultati in sintesi

Il progetto di revisione è stato accolto in modo prevalentemente positivo; ha trovato ampio consenso in particolare il cambio di sistema, ossia il passaggio da norme tecniche riconosciute giuridicamente vincolanti a norme tecniche che riflettono lo stato della tecnica. I partecipanti hanno apprezzato soprattutto il miglioramento della trasparenza favorito dal cambio di sistema, la maggiore flessibilità nell'applicazione delle norme tecniche e l'adattabilità generalmente più rapida del diritto alla prassi. La tecnica del rimando indiretto consente di incorporare più rapidamente ed efficacemente nel diritto gli sviluppi tecnologici e le conoscenze scientifiche. La trasposizione dei contenuti più importanti delle norme tecniche nel diritto federale migliora inoltre l'accessibilità delle regolamentazioni. Qualche partecipante alla consultazione ha espresso delle riserve quanto al fatto che non si siano trasporti nel diritto federale tutti i contenuti delle norme VSS, lasciando così ad interpretazioni.

Le critiche si sono limitate a specifici aspetti del progetto. Parecchi partecipanti hanno espresso delle perplessità riguardo alle lunghezze minime fissate per le linee di sicurezza dentro e fuori delle località. Specie in presenza di strade tortuose o nei centri città, delle prescrizioni rigide potrebbero non sempre essere attuate. Diverse cerchie di partecipanti suggeriscono l'adozione di regolamentazioni più flessibili che consentano di tener conto caso per caso delle condizioni e delle specificità locali. Anche a margine della nuova disposizione sulla suddivisione in corsie, numerosi partecipanti hanno chiesto un'applicazione più flessibile che tenga conto delle circostanti locali.

Non ha per contro riscosso un consenso unanime la proposta di estendere e aggiornare il catalogo dei simboli. Mentre una stretta maggioranza accoglie con favore i simboli mutuati dalla segnaletica turistica e dalla segnaletica di direzione per la mobilità lenta e configurati secondo un linguaggio di design unitario, altri partecipanti li giudicano eccessivi e inutilmente complessi per numero e stile. Sono stati ritenuti talvolta difficilmente riconoscibili soprattutto i simboli relativi alle attività sportive, che si suggerisce quindi di classificare in modo più chiaro.

La nuova ordinanza del DATEC sulla segnaletica di direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade è stata accolta con favore dalla maggioranza dei partecipanti. Le numerose reazioni ricevute in merito alla proposta ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali mostrano che la semplice trasposizione dei contenuti delle attuali istruzioni del DATEC è ritenuta troppo riduttiva per molti partecipanti. Per diverse demarcazioni speciali sono stati chiesti dei cambiamenti volti ad allineare il diritto alla pratica e permettere così di rispondere meglio alle sfide quotidiane della circolazione stradale. Diverse associazioni ciclistiche chiedono per esempio di estendere il campo d'applicazione della demarcazione speciale «Colorazione rossa di corsie ciclabili in punti pericolosi» per aumentare la sicurezza dei ciclisti.

La nuova fattispecie di multa disciplinare per superamento a destra non ammesso è approvata dalla maggioranza. Con l'adeguamento proposto vengono messi nella giusta relazione superamento e sorpasso a destra. La nuova fattispecie è inoltre necessaria per garantire la certezza del diritto per le autorità di controllo e gli utenti della strada. Ad essere criticata è stata soprattutto la mancanza di chiarezza dell'espressione «superamento a destra non ammesso», imprecisione che potrebbe creare incertezze negli utenti della strada. La proposta di revisione è ritenuta altresì superflua, poiché con il numero di multa disciplinare per sorpasso a destra non ammesso introdotto ad inizio 2021 è già presente una protezione sufficiente.

1 Introduzione

1.1 Situazione iniziale

Per la realizzazione, la configurazione e il collocamento di segnali, demarcazioni e delineatori la vigente legislazione federale sulla segnaletica stradale fa ripetutamente riferimento a norme tecniche, in particolare a quelle dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS), che in tal modo diventano giuridicamente vincolanti. Questa tecnica di rimando è contestata nella prassi in particolare per la sua macchinosità e la limitata accessibilità delle norme in questione. Nel maggio 2020, il Consiglio federale ha pertanto deciso di non dichiarare più vincolanti le norme tecniche di organizzazioni di diritto privato nella legislazione sulla segnaletica stradale. A seguito di tale decisione, il DATEC ha abrogato la sua ordinanza concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri¹ con effetto dal 1° gennaio 2021. Allo stesso tempo, come soluzione transitoria, il Consiglio federale ha mantenuto la natura giuridicamente vincolante delle principali norme tecniche VSS di cui all'articolo 115a dell'ordinanza del 5 settembre 1979² sulla segnaletica stradale (OSStr).

1.2 Contenuto del progetto

La presente revisione mira a completare il cambio di sistema avviato dal Consiglio federale in materia di rimando alle norme tecniche. In futuro queste non saranno più dichiarate giuridicamente vincolanti (rimando diretto), ma dovranno rispecchiare lo stato della tecnica e saranno richiamate nella legislazione sulla segnaletica stradale solo indirettamente. Alla luce di questo cambiamento i contenuti più importanti delle norme dichiarate giuridicamente vincolanti sino a fino 2026 nell'articolo 115a OSStr dovranno essere trasposte nella legislazione federale sulla segnaletica stradale, che dovrà ora porre l'accento sui principi essenziali della segnaletica e sulle figure di segnali e demarcazioni.

Dato lo stretto nesso materiale che le lega al progetto, oltre alla trasposizione dei contenuti più importanti delle norme sopra descritta, sono state poste in consultazione anche due nuove ordinanze del DATEC: una sulla segnaletica di direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade e l'altra sulle demarcazioni speciali. Rientra pure nel progetto la proposta di introduzione di una nuova fattispecie di multa disciplinare per il superamento non ammesso sulla destra su autostrade e semiautostrade.

1.3 Svolgimento della procedura di consultazione

La procedura di consultazione sulla revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale per trasporre i contenuti più importanti di alcune norme tecniche nella legislazione federale sulla segnaletica stradale è stata avviata dal Consiglio federale il 7 giugno 2024 e si è conclusa il 30 settembre 2024. Sono stati invitati a parteciparvi i Cantoni, le conferenze e le organizzazioni intercantonal, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali di Comuni, città, regioni di montagna e dell'economia e altre associazioni, organizzazioni e parti interessate. Ai destinatari della consultazione sono stati messi a disposizione i seguenti documenti³:

- lettera d'accompagnamento per l'avvio della procedura di consultazione;
- disegno di modifica dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr);
- disegno di modifica dell'ordinanza concernente le multe disciplinari⁴ (OMD);
- disegno di ordinanza del DATEC sulla segnaletica di direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade;
- disegno di ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali;
- rapporto esplicativo concernente la revisione parziale dell'OSStr e sulla modifica dell'OMD;

¹ RU 2020 2161

² RS 741.21

³ I documenti in parola sono reperibili sul sito Internet delle autorità federali svizzere: www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2024 > DATEC > [Procedura di consultazione 2024/50](#).

⁴ RS 314.11

- rapporto esplicativo concernente l'ordinanza del DATEC sulla segnaletica di direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade;
- rapporto esplicativo concernente l'ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali;
- tavola sinottica delle modifiche previste all'OSStr e all'OMD;
- modulo di risposta contenente il questionario;
- elenco dei destinatari.

Era inoltre fra gli oggetti in consultazione il progetto di revisione parziale dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione relativamente al corso di teoria della circolazione, che essendo un progetto parziale tematicamente a sé stante sarà elaborato al termine della consultazione nel quadro di una procedura distinta. L'analisi dei risultati della consultazione è svolta in due rapporti separati. Il presente rapporto si riferisce esclusivamente alle osservazioni relative alle proposte di modifiche della legislazione in materia di segnaletica stradale e all'adeguamento dell'OMD.

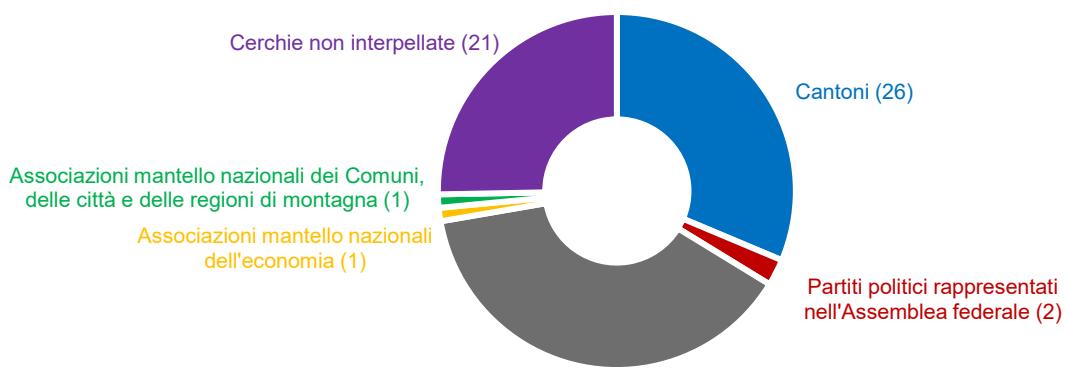
2 Pareri

2.1 Pareri pervenuti

Alla consultazione sono stati invitati a partecipare, in totale, 156 soggetti. Di questi hanno espresso un parere sul progetto di revisione 61 soggetti, tra cui tutti i 26 Cantoni e due partiti rappresentati nell'Assemblea federale (PSS e UDC)⁵. 90 fra i soggetti invitati, tra cui le istituzioni della ricerca e della formazione interpellate, non hanno fatto pervenire un parere. Hanno esplicitamente rinunciato a esprimere un parere quattro interpellati, nello specifico l'Associazione dei Comuni Svizzeri (SGV), la Conferenza delle diretrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia (CDDGP), l'Unione svizzera degli imprenditori (SAV) e RoadCross – Fondazione per la sicurezza stradale. La Coordinazione svizzera dei pompieri (CSP) ha comunicato per e-mail che è d'accordo con i cambiamenti che la concernono. Non avendo tuttavia precisato a quali si riferisse, il suo parere è stato contato tra i sostanzialmente favorevoli al numero 3.1.1, ma non ha potuto essere riportato tra le osservazioni dettagliate sotto il numero 3.1.2.

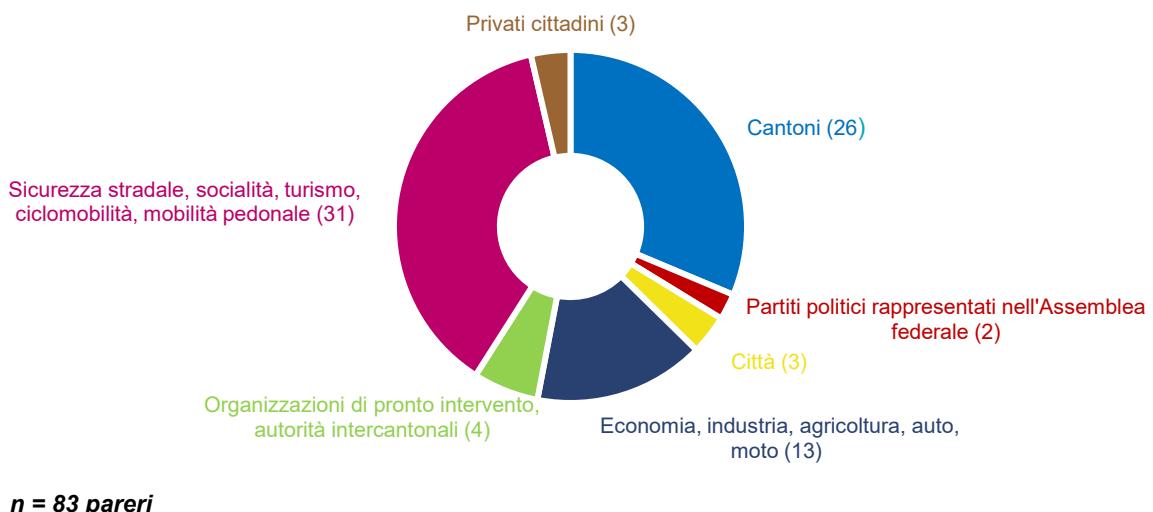
Oltre ai **62 pareri espressi dai destinatari in elenco**, **21 sono giunti da organizzazioni e altre cerchie interessate** non interpellate. In totale sono quindi pervenuti **83 pareri**.

Fig. 1 Pareri pervenuti: partecipanti secondo l'elenco in allegato



⁵ Le pareri sono reperibili sul sito Internet delle autorità federali svizzere: www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2024 > DATEC > Procedura di consultazione 2024/50 > [Pareri OSStr](#).

Fig. 2 Pareri pervenuti: partecipanti secondo l'ambito settoriale d'appartenenza



I pareri sono stati presentati a mezzo del modulo di risposta fornito e/o di una lettera d'accompagnamento. Il questionario, strutturato sulla base delle modifiche d'ordinanza proposte (OSStr e OMD) e delle due nuove ordinanze del DATEC, comprendeva una parte quantitativa (in cui spuntare «Sì», «NO» o «Nessun parere / Non pertinente») e una parte qualitativa (in cui formulare osservazioni o proposte di modifica):

Sì NO Nessun parere / Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

in alcuni casi le richieste dei partecipanti sono state formulate solo nella lettera d'accompagnamento (senza questionario), in altri sono state ribadite più volte (p. es. nel questionario e nella lettera d'accompagnamento). Numerosi pareri avevano lo stesso contenuto o erano formulati in modo praticamente identico.

2.2 Analisi dei pareri

Tutti i pareri sono stati analizzati dal punto di vista quantitativo e qualitativo. L'analisi è stata effettuata su 44 delle 45 domande⁶. Sotto ogni domanda è riportata una tabella relativa all'analisi quantitativa dei pareri. Le osservazioni e le richieste dei partecipanti sono riportate in un'altra tabella relativa all'analisi qualitativa dei pareri.

Per distinguere i vari gruppi di partecipanti sono stati utilizzati i colori e le formattazioni seguenti: i Cantoni sono indicati in blu, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale in rosso, tutti gli altri partecipanti e le altre cerchie interessate in nero; i partecipanti che a singole domande del questionario hanno selezionato più opzioni di risposta sono stati inoltre evidenziati scrivendoli in corsivo.

2.2.1 Analisi quantitativa

Degli 82 partecipanti che hanno fatto pervenire un parere, 76 hanno compilato (almeno parzialmente) la parte quantitativa del questionario. Tre hanno rimandato in toto ai pareri dei altri: la Conferenza delle direttive e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia (CDDGP) al parere della Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (ACVS), la Società dei Capi di Polizia delle Città Svizzere (SCPCS) al parere della Conferenza delle direttive e dei direttori di

⁶ Poiché in risposta all'ultima domanda del questionario (45 «Avete altre osservazioni in merito alle modifiche proposte?») non è stata proposta alcuna modifica concreta, si è rinunciato a considerarla ai fini dell'analisi quantitativa.

sicurezza delle città svizzere (CDSCS) e la Federazione svizzera del turismo (FST) ai pareri della Fondazione SvizzeraMobile e di Sentieri Svizzeri.

Partecipanti come il PSS o l'UDC che hanno fatto pervenire solo una lettera senza questionario, sono stati integrati nell'analisi qualitativa sulla base delle loro osservazioni. I questionari della signora Sarah Dähler e dei signori Corsin Pfister e Markus Rohr sono stati contati come pareri dell'AG Velo dei VERDI della città di Zurigo.

Le percentuali dei favorevoli e dei contrari indicate nella tabella sono arrotondate al numero intero più vicino per maggiore leggibilità. I numeri fra parentesi indicano le risposte in cui i partecipanti hanno spuntato più opzioni per domanda. Nei casi in cui è stato spuntato sia «Sì» e «Nessun parere / Non pertinente» sia «NO» e «Nessun parere / Non pertinente» è stata contata solo la risposta «Sì» o «NO».⁷

Ad alcune domande determinati partecipanti hanno spuntato sia «Sì» che «NO». Queste risposte sono state assegnate ove possibile a un'opzione di risposta tenendo conto di eventuali osservazioni. I casi in cui non è stato possibile farlo sono stati indicati in una nota a più di pagina.

2.2.2 Analisi qualitativa

L'analisi qualitativa è avvenuta nel quadro di un processo in più fasi, tenendo conto delle affermazioni riportate nel questionario e/o nella lettera d'accompagnamento. I pareri di contenuto analogo sono stati sintetizzati in modo da rispecchiare il pensiero dei diversi partecipanti. Le osservazioni ripetute e identiche di singoli partecipanti sono state considerate una sola volta. Un certo margine di imprecisione nel riassunto dei pareri e nell'assegnazione dei vari partecipanti alle varie affermazioni è tuttavia inevitabile.

Le richieste che esulano dall'obiettivo della revisione non hanno potuto essere prese in considerazione e non sono state pertanto riportate. Tra queste vi sono le proposte di nuovi segnali e demarcazioni non oggetto delle norme VSS esistenti. Per conoscere il tenore esatto dei singoli pareri (incluse le ulteriori proposte) è possibile scaricare il file contenente i documenti completi⁸.

⁷ Le risposte considerate sono state inoltre evidenziate scrivendole in grassetto.

⁸ Le pareri sono reperibili sul sito Internet delle autorità federali svizzere: www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2024 > DATEC > Procedura di consultazione 2024/50 > [Pareri OSStr](#).

3 Il progetto in dettaglio

3.1 Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)

3.1.1 Attuazione del cambio di sistema (domanda 1)

Siete sostanzialmente d'accordo con la proposta di passare dalla dichiarazione del carattere vincolante di norme tecniche (rimandi diretti) alla considerazione di scienza, tecnica ed esperienza (rimandi indiretti)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non perti- nente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	25 (1)	(1)	0	26	100%	0%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assem- blea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	0	1	100%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	7	0	0	7	100%	0%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	15	1	2	18	94%	6%	
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%	
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%	
5.5 Altri	1	0	0	1	100%	0%	
6. Ulteriori pareri	13	0	3	16	100%	0%	
Totale	67	1	7	75	99%	1%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2rad, ACVS, AG Velo der PSS, Sentieri AG, ASTAG, upi, Brunner, Cycla, CSP, FSU, FTV, Mobilità pedonale, Sentieri GR, Hindernisfreie Architektur, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, stradasvizzera, FST, Suva, ASETA, SCPGS, Sentieri CH, TCS, Sentieri TG, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Il Consiglio di Stato bernese è sostanzialmente favorevole alle modifiche apportate all'OSStr. Essendo Berna un Cantone bilingue, appoggia in particolare la possibilità per i Comuni di chiedere la posa di segnali di direzione bilingue su autostrade e semiautostrade. È invece contrario all'inasprimento dell'OMD nella forma proposta.

BE

Primo: vista la rapidità dei cambiamenti nel settore della segnaletica stradale, il rimando diretto risulta amministrativamente troppo pesante in caso di modifica. Secondo: il fatto che le norme tecniche, avendo carattere ideale, siano in contraddizione con le norme legislative, avendo carattere minimo, incita i servizi specializzati incaricati dell'elaborazione delle norme tecniche a calcare le prime sulle seconde, con il risultato, per finire, di peggiorare la sicurezza generale. Terzo: le norme tecniche riconosciute come giuridicamente vincolanti non sono pubblicate e sono di conseguenza in contrasto con l'ordinanza sulle pubblicazioni ufficiali (OPubb). Infine, la segnaletica verticale e orizzontale oggetto di norme non è conforme all'articolo 5 capoverso 3 LCStr.

FR

Il rimando indiretto potrà favorire una migliore accettazione di norme tecniche esistenti già note grazie al fatto che, laddove possibile e opportuno, saranno fornite nell'ordinanza indicazioni sulle dimensioni dei segnali.

LU

Il rimando indiretto consente di integrare in modo più rapido e flessibile nell'ordinanza gli sviluppi tecnologici e le nuove conoscenze scientifiche.

SH

Il cambio di sistema è opportuno e consente di disciplinare in modo completo la segnaletica a livello di ordinanza.

NW, upi, L-drive

Di principio, approviamo il rimando dinamico indiretto alle norme tecniche; il progetto permette di riprendere un po' il controllo sull'applicazione di queste norme, malgrado l'esplicito cenno alla non esaustività dell'elenco delle «norme tecniche riconosciute». Un quadro normativo più aperto, insieme al rimando indiretto, permette un'applicazione più flessibile delle norme tecniche e anche più in linea con gli specifici casi da trattare. Il margine di manovra lasciato all'autorità esecutiva è quindi più ampio, permettendole così di adattare la sua scelta in funzione delle peculiarità del caso. Fatto salvo il margine di apprezzamento permesso dal rimando indiretto, la nuova disposizione prevede che l'autorità debbia conformarsi alle norme tecniche riconosciute.

VD

Rileviamo tuttavia che, malgrado il progetto preveda anche di trasporre nell'ordinanza le norme tecniche essenziali, l'attuale revisione dell'OSStr omette determinati elementi importanti delle norme VSS, il che lascia spazio a diverse interpretazioni e potrebbe costituire un problema in caso di mancato rispetto delle norme. Ciò sarebbe particolarmente preoccupante in caso di incidente, quando ad essere chiamata in causa è la responsabilità dell'autorità competente in materia di segnaletica stradale.

Nel presente avamprogetto di OSStr non sono trasposte alcune disposizioni chiave della norma SN 640 829a, quali per esempio quelle del capitolo 7 (Definizioni). Per assicurare la piena certezza del diritto, occorre garantire che la norma SN 640 829a non sia abrogata dall'OSStr, sia adeguata entro un termine ragionevole alle disposizioni aggiornate oppure vengano emanate, come soluzione transitoria, delle istruzioni secondo l'articolo 115 capoverso 1 OSStr.

GE, GR, Sentieri AG,
FTV, Sentieri GR,
Sentieri LU,
Sentieri NW, Sentieri
OW,
SvizzeraMobile,
FST, Sentieri CH,
Sentieri TG, WBUR

Accogliamo la modifica con esplicito favore, ma l'accessibilità alle norme è limitata.

Cycla, Pro Velo,
ATA, Velosuisse

ATA ritiene inoltre che le norme tecniche debbano essere gratuitamente accessibili in generale e che i costi dei relativi abbonamenti dovrebbero essere assunti dalla Confederazione.

ATA

Favorevoli alla trasposizione delle norme tecniche rilevanti nell'OSStr.

Mobilità pedonale,
Architettura senza
ostacoli, SBB, FSC

La soppressione dei rimandi diretti a determinate norme tecniche nell'OSStr è opportuna: la rende più flessibile e consente di adeguarla al cambiamento delle circostanze e delle norme. Mantenere i rimandi diretti renderebbe invece le ordinanze più rigide costringendo ad adeguarle spesso al cambiare delle corrispondenti norme. Le presenti modifiche evitano in questo modo anche oneri amministrativi inutili, cosa sostanzialmente accolta con favore.

USAM

La modifica è una soluzione pragmatica che offre molti vantaggi, in particolare per i veicoli utilitari e agricoli. Bisogna tuttavia fare attenzione a non creare incertezza del diritto

stradasvizzera

Suva ritiene opportuno che tramite l'ordinanza venga dato maggiore peso giuridico allo stato della tecnica. Consta tuttavia che le misure descritte nella norma 40 886 VSS non rispondono, o meglio non rispondono più, ai requisiti di sicurezza sui cantieri a causa dell'aumento dei volumi di traffico e degli spazi sempre più ristretti concessi ai cantieri. Questa norma acquisirà maggior peso giuridico solo se sarà rielaborata in un'ottica di miglioramento della sicurezza sui cantieri stradali. Suva auspicherebbe pertanto che alla gestione del traffico non venga dato maggior peso giuridico rispetto alla protezione dei lavoratori.

Suva

È benvenuto che le specifiche della VSS siano ora sancite nell'ordinanza e non più in norme private. In questo modo tutti gli interessati possono accedervi senza ostacoli!

ASETA

VSS accoglie con favore gli sforzi fatti dell'USTRA per dare maggiore valenza giuridica alla segnaletica e alle demarcazioni optando per il rimando indiretto. Fa tuttavia presente che, se le specifiche tecniche non sono rispettate in modo coerente, tale tipo di rimando avrà delle ripercussioni sulla futura configurazione dei segnali e delle demarcazioni: diversi elementi, come per esempio dimensioni dei caratteri, tonalità di colore, proprietà riflettenti ecc., non possono essere disciplinati in un testo di legge. Sono in genere evidenziati meglio nelle norme tecniche. Propone che USTRA e VSS si consultino tempestivamente tra loro sul modo in cui trattare le norme interessate dalla modifica per evitare lacune e ridondanze.

VSS

La dichiarazione del carattere vincolante aumenta le probabilità di successo dei ricorsi contro infrastrutture ciclabili carenti dal punto di vista tecnico.

AG Velo PSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE, UPSA

UPSA

UPSA è del parere che l'attuale sistema si sia dimostrato valido e che non sia necessario un completo cambio di sistema. Se le specifiche tecniche sono disciplinate nell'OSStr direttamente o mediante rimando a una norma SSV non si rischia di dover interpretare lo stato della tecnica caso per caso. Accoglie quindi con favore la trasposizione diretta delle norme nell'ordinanza, ma è contraria al rimando indiretto al più recente stato della scienza, della tecnica e dell'esperienza. Con il rimando diretto mancherebbe una definizione legislativa fissa, assolutamente richiesta ai fini della certezza del diritto.

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

ACS, Graf, IG Campingland, UNA+FNG, Uster, UTP, Womoland

3.1.2 Segnali «Velivoli» ed «Elicotteri» (domanda 2)

Siete d'accordo con la richiesta dell'UFAC di integrare i segnali di pericolo «Velivoli» (1.28) ed «Elicotteri» (1.29) nell'OSStr (art. 14 cpv. 2 e 3 AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari		
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%		
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%		
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%		
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%		
5. Altre cerchie interessate								
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%		
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	8	2	8	18	80%	20%		
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%		
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%		
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%		
6. Ulteriori pareri	1	0	15	16	100%	0%		
Totale	41	2	31	74	95%	5%		

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, UPSA, ASTAG, Brunner, FSU, CCPSC, CDSCS, UCS, stradasvizzera, SCPCS, TCS, VSS, VFAS

In situazioni analoghe, per esempio il passaggio di fauna selvatica, l'obiettivo era avvertire di un eventuale pericolo e spingere probabilmente i conducenti a ridurre la velocità o, nel caso del segnale «Bambini», a prestare maggiore attenzione. Nella pratica questi segnali non sono però efficaci. Sono tuttavia giuridicamente ammessi, per cui una discussione sul loro valore aggiunto è superata. Si tiene comunque a far osservare in questa sede che sono proprio questi segnali poco efficaci a indurre una proliferazione dei cartelli stradali.

AG

I nuovi segnali di pericolo migliorano la sicurezza della circolazione.

GL

I segnali possono essere integrati (o meglio, re-integrati per quanto concerne i velivoli), ma è qui che appare per l'appunto la pesantezza dell'OSStr. La Convenzione di Vienna del 1968 disciplina la forma dei segnali di pericolo e la possibilità in caso di bisogno di utilizzare anche altri simboli di contenuto. Aggiungere norme in un'ordinanza di portata nazionale va contro l'obiettivo vero e proprio delle modifiche dell'OSStr, che è quello di renderla più flessibile.

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

L-drive, UTP

L-drive

Teniamo sostanzialmente a sottolineare che non è né indicato né nell'interesse della sicurezza della circolazione continuare a moltiplicare la varietà di cartelli/segnali stradali. Anzi-ché aumentare costantemente la densità normativa auspicherebbe una maggiore sensibilizzazione degli utenti della strada attraverso la formazione, il perfezionamento e l'informazione.

Il progetto VERVE condotto qualche anno fa aveva l'obiettivo di ridurre l'eccesso di pannelli stradali. Proprio in quest'ambito osserviamo invece la tendenza ad aumentare il numero di cartelli e simboli. In questo caso, per esempio, il precedente segnale di pericolo 1.28 può bastare per avvertire della presenza di oggetti volanti.

UTP

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

ACS, AG Velo der PSS, Sentieri AG, upi, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, Lohnunternehmer, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBB, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, Suva, ASETA, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, WBUR, Womoland

3.1.3 Trasposizione dei simboli della segnaletica turistica e della mobilità lenta (domanda 3)

Siete d'accordo con la proposta di disciplinare i simboli utilizzabili nella segnaletica di direzione in un nuovo capoverso e di integrare quelli della segnaletica turistica e della mobilità lenta nell'allegato 2 numero 5 (art. 49 cpv. 2^{bis} AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari		
1. Cantoni	24	2	0	26	92%	8%		
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%		
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%		
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%		
5. Altre cerchie interessate								
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%		
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	16	1	1	18	94%	6%		
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%		
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%		
5.5 Altri	1	0	0	1	100%	0%		
6. Ulteriori pareri	4	11	3	18	27%	73%		
Totale	53	14	9	76	79%	21%		

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, AG Velo der PSS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, Hindernisfreie Architektur, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SBb, FSC, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

La grandezza dei simboli è determinante ai fini della loro riconoscibilità.

AR

Il raggruppamento e la classificazione in singole categorie sono opportuni. Tutti i simboli, ad eccezione del simbolo 5.41.11 (Struttura coperta), sono comprensibili e chiari.

LU

Il simbolo 5.41.1 (Pista di ghiaccio) non è comprensibile.

UR

Per rendere più chiara e coerente la regolamentazione sarebbe opportuno aggiungere i numeri di riferimento dopo gli indicatori di direzione, ossia «Indicatore di direzione per aziende» (4.49) e «Indicatore di direzione per alberghi» (4.49.1).

VD

È pratico che tutti i simboli siano raggruppati nello stesso punto.

Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

Si aggiunge inoltre quanto segue: La segnaletica di direzione per biciclette è spesso troppo piccola, per cui passa inosservata. Occorre pertanto introdurre formati più grandi da poter utilizzare in punti in cui si viaggia a maggiore velocità (p. es. in discesa) o in prossimità di cambi di direzione inaspettati (p. es. un'inattesa curva a sinistra con indicatore di direzione sul lato sinistro della strada).

AG Velo PSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

GE, GR, AG Velo VERDI, Sentieri AG, Brunner, FTV, Grossenbacher, Sentieri GR, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, SvizzeraMobile, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR

Di principio, l'integrazione dei simboli della segnaletica turistica e della mobilità lenta ha senso, ma alcuni dei nuovi simboli non sono facilmente leggibili per un utente della strada. È tuttavia opportuno distinguere nell'ordinanza i simboli che si riferiscono alle tipologie di mobilità lenta (in particolare 5.32, 5.34, 5.34.1, 5.34.2, 5.34.3) da quelli che forniscono un'informazione supplementare sui mezzi di trasporti, le installazioni e i punti d'interesse che si possono trovare in una certa destinazione (cap. 14 SN 640 829a).

GE

Devono inoltre essere integrati i simboli «sedia a rotelle»  e «WC adatti alle sedie a rotelle»  descritti nella guida «Signalisation wandernaher Angebote» contenente le raccomandazioni della VSS come pure i simboli disponibili nell'applicativo della Confederazione MISTRA LV.

Nell'allegato 2 numero 5 bisogna riportare i simboli di cui agli articoli 54a e 54b (pittogrammi relativi alla mobilità lenta: 5.31; 5.32; 5.33; 5.33.1; 5.34; 5.34.1; 5.34.2; 5.34.3; 5.41.3) in una categoria separata dal resto dei simboli.

GR, Sentieri AG, FTV,
Sentieri GR, Sentieri
LU, Sentieri NW, Sen-
tieri OW, SvizzeraMo-
bile, FST, Sentieri CH,
Sentieri TG, WBUR

Motivazione: i pittogrammi relativi alla mobilità lenta chiariscono la forma di mobilità cui si applica la segnaletica. Questi simboli sono menzionati separatamente nell'ordinanza e rivestono grande importanza. I restanti simboli sono un insieme di quelli che possono essere aggiunti sugli indicatori di direzione e in particolare sulla segnaletica turistica.

Completare integrando i simboli delle offerte escursionistiche di prossimità.

FTV

Ingrandire la segnaletica di direzione per la ciclomobilità, ossia usare formati più grandi (p. es. in punti in cui si viaggia ad alta velocità o c'è scarsa visibilità).

AG Velo VERDI
Brunner,
Grossenbacher

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

IG Campingland, Graf, UNA+FNG, USAM, Uster, UTP, Womoland

3.1.4 Soppressione dei riferimenti ai simboli (domanda 4)

Siete d'accordo con l'abrogazione degli articoli 51 capoverso 3 e 52 capoverso 7 OSSR?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	25	1	0	26	96%	4%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	14	0	4	18	100%	0%	
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%	
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%	
6. Ulteriori pareri	2	0	13	15	100%	0%	
Totale	47	1	25	73	98%	2%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, ASETA, SCPCS, TCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Favorevoli purché venga effettivamente introdotto l'articolo 49 capoverso 2^{bis} AP-OSSR.

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

SO

A nostro avviso, i vigenti articoli 51 capoverso 3 e 52 capoverso 7 non sono perfettamente recepiti dal nuovo articolo 89a capoverso 6.

SO

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

ACS, AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, Suva, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, UTP, WBUR, Womoland

Dovrebbero essere le località stesse a decidere se aggiungere o meno i simboli. Solo queste possono sapere quanto sia importante indicare il fatto che dispongono di una stazione di carico ferroviario o di trasbordo su traghetto ecc.

ACS

3.1.5 Indicazione delle destinazioni sui segnali di preavviso (domanda 5)

Siete d'accordo con la proposta di disciplinare le destinazioni ammesse sui segnali di preavviso in un nuovo capoverso integrandole con due altre destinazioni (destinazioni per ciclisti e mete turistiche; art. 52 cpv. 1^{bis} AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	25	1	0	26	96%	4%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	13	3	2	18	81%	19%	
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%	
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%	
6. Ulteriori pareri	4	0	12	16	100%	0%	
Totale	48	4	22	74	92%	8%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, ASETA, SCPCS, TCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Sì, perché è la formalizzazione di una prassi già in vigore nel nostro Cantone. FR

In questo modo si facilita la leggibilità degli itinerari per la mobilità lenta e il traffico turistico. FR, JU

Così facendo si migliora l'indicazione di destinazioni per ciclisti, in particolare quella di itinerari che conducono a mete d'interesse turistico. GL

La proposta può essere avallata solo a condizione che sia presa in considerazione la seguente richiesta di modifica, ossia che nel testo degli articoli 52 capoverso 1, 1^{bis} e 7 lettera d AP-OSStr siano elencati, oltre alle biciclette, anche i «mezzi simili a veicoli». Essendo questi ultimi equiparati ai pedoni, è bene ometterli nei segnali di preavviso (altrimenti vi si dovrebbero aggiungere anche le destinazioni per i pedoni, con un conseguente sovraccarico del segnale). I segnali di preavviso sono concepiti per il traffico motorizzato privato fuori dalle località. La segnaletica per la mobilità lenta dovrebbe essere collocata separatamente, di fianco alle aree destinate alla mobilità lenta.

Si dovrebbe garantire che la leggibilità dei segnali non sia compromessa da un eccesso di informazione. SG

La possibilità di integrare i segnali di preavviso con destinazioni per ciclisti è accolta con esplicito favore. Aiuta a orientarsi e a trovare i percorsi più adatti per le bici, contribuendo 2ruote, Cycla, Pro Velo, ATA, Velosuisse così a migliorare la sicurezza dei ciclisti.

Sì, ancorare tale possibilità a livello giuridico è auspicabile. La configurazione esatta dovrebbe comunque continuare ad essere prescritta in dettaglio a livello di norma. VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Almeno le destinazioni per biciclette e mezzi simili a veicoli si dovrebbero poter segnalare su cartelli a parte. Non si deve obbligatoriamente indicarle sui segnali di preavviso.

Motivazione: i segnali di preavviso contengono molte informazioni, aggiungerne altre ne peggiorerebbe inutilmente la leggibilità. Il campo rosso distrae in ogni caso la vista da altre destinazioni. Spesso, inoltre, i ciclisti hanno anche direzioni di marcia diverse da quelle delle destinazioni del traffico motorizzato privato, per cui si ritiene più indicato usare cartelli separati. In questo modo è possibile fornire le informazioni ai ciclisti in punti più adeguati.

Nel testo dell'articolo 52 capoverso 1, 1^{bis} e 7 AP-OSStr sono elencati, oltre alle biciclette, anche i «mezzi simili a veicoli». Essendo questi ultimi equiparati ai pedoni, si raccomanda (upi) / si chiede (L-drive) di ometterli nei segnali di preavviso (altrimenti vi si dovrebbero aggiungere anche le destinazioni per pedoni, con un conseguente sovraccarico del segnale). I segnali di preavviso sono concepiti per il traffico motorizzato privato fuori dalle località. La segnaletica per la mobilità lenta dovrebbe essere collocata separatamente, di fianco alle aree destinate alla mobilità lenta.

upi, L-drive

Siamo d'accordo che i segnali di preavviso possano riportare anche destinazioni raggiungibili in bicicletta. Non c'è motivo per cui non si debbano consentire dei segnali di preavviso per gli indicatori di direzione di percorsi pedonali ed excursionistici.

Mobilità pedonale

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, Suva, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

3.1.6 Segnale «Campeggio» e simbolo «Autoveicolo abitabile» (domanda 6)

Siete d'accordo con la nuova regolamentazione del segnale «Campeggio» e l'introduzione della possibilità di utilizzare il simbolo «Autoveicolo abitabile» (5.28) invece di «Rimorchio abitabile» (5.27) (art. 54 cpv. 3, 62 cpv. 1 e 2 nonché 115 cpv. 3 AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	0	7	18	100%	0%	
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%	
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%	
6. Ulteriori pareri	2	0	13	15	100%	0%	
Totale	46	0	27	73	100%	0%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, IG Campingland, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzera, ASETA, SCPCS, TCS, VFAS, VSS, Womoland

Lasciare la possibilità di utilizzare il simbolo del camper

VD

Ottima soluzione in quanto adatta alle condizioni attuali e necessaria.

IG Campingland,
Womoland

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

2ruote, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, Suva, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR

3.1.7 Segnale «Indicatore di direzione per alberghi» (domanda 7)

Siete d'accordo con l'inserimento nell'OSStr del segnale «Indicatore di direzione per alberghi» (art. 54 cpv. 9 AP-OSStr; dimensioni nell'allegato 1; nuova figura 4.49.1)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari		
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%		
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%		
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%		
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%		
5. Altre cerchie interessate								
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%		
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	1	6	18	92%	8%		
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%		
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%		
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%		
6. Ulteriori pareri	1	0	14	15	100%	0%		
Totali	44	1	28	73	98%	2%		

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, Lohnunternehmer, UCS, strada-svizzera, ASETA, SCPCS, TCS, VFAS, VSS

Chiediamo che venga ufficialmente inserito anche un indicatore di direzione per i ristoranti con il simbolo del coltello e della forchetta e il nome del locale. Nel Cantone di Argovia la segnaletica dei ristoranti è autorizzata da molti anni secondo la prassi cantonale (finora senza simbolo).

AG

Il termine «albergo» implica già che vi siano dei letti, per cui mettere il pittogramma del letto è superfluo.

AR, SG

Se gli indicatori di direzione per alberghi sono più di tre, andrebbe apposto un solo indicatore con la scritta «Alberghi», altrimenti si rischia di avere montanti troppo pieni di indicatori di direzione e quindi non più ben leggibili.

AR

Fare attenzione tuttavia a che, specie nelle zone molto turistiche, i cartelli complementari aggiuntivi non rendano complicata la leggibilità dei segnali di direzione o allunghino il tempo d'attenzione necessario alla loro lettura, il che potrebbe in effetti distogliere dalla guida il conducente. Sarebbe opportuno limitare il numero di indicazioni per cartello o allora non applicare la modifica a quelli relativi alle principali indicazioni stradali.

FR

Tuttavia: ci si chiede se con la diffusione dei navigatori gli indicatori di direzione per alberghi siano davvero ancora necessari.

ZG

Il fatto che venga ora chiarita la **segnalistica di direzione per gli alberghi** è accolto con favore. Più in generale, in zone rurali e periurbane, alcuni esercizi pubblici come punti di ristoro o rifugi sono difficili da raggiungere senza segnalistica. Oggi, per segnalare dei ristoranti, possono essere utilizzati solo l'indicatore di direzione per le strade secondarie (4.33 OSStr) munito del simbolo «Ristorante» o del segnale «Ristorante» (OSStr 4.86, che non permette di indicare il nome del ristorante), entrambi di dimensioni imponenti. Per segnalare dei ristoranti, sarebbe auspicabile poter utilizzare l'«Indicatore di direzione per alberghi» (4.49.1 OSStr), di dimensioni più contenute, facendo precedere il nome dell'esercizio dal simbolo «Ristorante».

UCS

Sì, ancorare tale possibilità a livello giuridico è auspicabile. La configurazione esatta dovrebbe comunque continuare ad essere prescritta in dettaglio a livello di norma.

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

L-drive

Riteniamo che la trasposizione degli indicatori di direzione per gli alberghi sia inutile, ma soprattutto non materia della legislazione sulla circolazione stradale.

L-drive

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

2ruote, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, Suva, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR, Womoland

3.1.8 Segnaletica di direzione per biciclette e mezzi simili a veicoli (domanda 8)

Siete d'accordo con le modifiche all'articolo 54a OSStr relative alla segnaletica di direzione per biciclette e mezzi simili a veicoli, con le dimensioni dei segnali indicate nell'allegato 1 e le nuove figure 4.50.1–4.51.4?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari		
1. Cantoni	23	3	0	26	88%	12%		
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%		
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%		
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%		
5. Altre cerchie interessate								
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	2	0	6	67%	33%		
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	15	2	1	18	88%	12%		
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%		
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%		
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%		
6. Ulteriori pareri	3	10	5	18	23%	77%		
Totale	48	17	11	76	74%	26%		

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, LU, OW, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, AG Velo PSS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

Facciamo presente che il capoverso 7 si riferisce più che altro a tratti offroad. Secondo l'articolo 1 l'OSStr si applica tuttavia unicamente alle strade. È possibile trattare gli itinerari per mountain bike (MTB) nel quadro dell'OSStr? Non si dovrebbe a tal fine modificare l'articolo 1 OSStr?

AG

La disposizione non deve valere per tutti i ciclomotori, ma solo per le bici elettriche.

AI, AR, SG

La raccomandazione di avere particolare riguardo per i pedoni è accolta con favore. Dovrebbe valere anche per la ciclomobilità quando e-bike e pedoni circolano nella stessa area. Questo principio è valido in generale e non solo in riferimento al segnale. Bisognerebbe di conseguenza inserirlo anche nell'ONC.

SG

Come alla domanda 5.

FR

Fuori delle località, ricorrendo a segnali di preavviso, i mezzi simili a veicoli e le biciclette dovrebbero essere deviati lontano dalla corsia per il traffico individuale privato. Anche la segnaletica/segnalazione di direzione per questi gruppi di utenti dovrebbe essere collocata lontana dagli indicatori di direzione per il traffico individuale motorizzato. I conducenti di veicoli privati circolano a una velocità di 80 km/h e non dovrebbero essere distratti da indicatori di direzione con informazioni irrilevanti.

NW, upi, L-drive

In linea di principio non si deve prevedere alcuna informazione per gli utilizzatori di mezzi simili a veicoli in quanto questi sono equiparati ai pedoni e non ai ciclisti (come suggerirebbe anche il tipo di segnaletica).

L-drive

Accogliamo con favore in particolare la soppressione del termine «strada», che permette di indicare anche destinazioni al di fuori di percorsi segnalati.

2ruote, Cycla, ATA, Velosuisse

Approviamo la regolamentazione solo a condizione che nel capoverso sia aggiunto il periodo «Esso obbliga gli utenti ad avere particolare riguardo per i pedoni e, dove la sicurezza lo esige, a usare l'avvisatore e, se necessario, fermarsi», come nel capoverso 3 per le mountain bike. Motivazione: migliorare la sicurezza stradale.	ACS
Sotto il profilo della prevenzione approviamo che i diversi utenti della strada siano per quanto possibili separati e quindi che abbiano un'apposita segnaletica.	Suva
L'OSStr lascia molto margine di manovra nel dimensionamento dei segnali. Il vantaggio di una norma tecnica è quello di poter disciplinare questi diversi casi in dettaglio, altrimenti si rischia di assistere a un ingigantimento incontrollato dei segnali (p. es. utilizzo sistematico delle dimensioni massime).	VSS
Autorizzare formati più grandi e disciplinare il loro utilizzo nel presente articolo.	AG Velo PSS
Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)	
GE, GR, VD , AG Velo VERDI, Brunner, FTV, Grossenbacher, Sentieri GR, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SvizzeraMobile, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR	
Per la segnaletica degli itinerari destinati alle biciclette, l'indicazione dei chilometri è pertinente, ma, come per i percorsi pedonali e i sentieri escursionisti, deve essere ammisible anche l'indicazione del tempo necessario a raggiungere la destinazione	VD
Art. 54a cpv. 3, secondo periodo	GE
Esso obbliga gli utenti ad avere particolare riguardo per i pedoni e, dove la sicurezza lo esige, a usare l'avvisatore e, se necessario, fermarsi Proposta di modifica: sopprimere questo periodo in quanto sancisce una regola di comportamento (che dovrebbe invece figurare nell'ONC a proposito di questo tipo di sentiero) e non un'indicazione di direzione (che deve figurare nell'OSStr, per indicare dove si trova questo tipo di sentiero).	
Art. 54a cpv. 6 lett. b	GE, GR, Sentieri GR, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR
Sugli indicatori di direzione possono inoltre figurare: b: informazioni complementari come numero o/e denominazione di un itinerario nazionale, regionale o locale...	
Motivazione: i campi degli itinerari possono servire per altri itinerari (\neq da quelli di SvizzeraMobile; p. es. senza numero o, nel caso delle mountain bike, anche con lettere maiuscole invece di numeri).	
Art. 54a cpv. 6 lett. b	FTV
Sugli indicatori di direzione possono inoltre figurare: b: informazioni complementari come numero, lettera o/e denominazione di un itinerario nazionale, regionale o locale...	
Art. 54a cpv. 6 lett. b	SvizzeraMobile
Sugli indicatori di direzione possono inoltre figurare: b: informazioni complementari come numero e/o denominazione di un itinerario nazionale, regionale o locale...	
Art. 54a cpv. 7	GE, GR, FTV, Sentieri GR, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, SvizzeraMobile, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR
Lungo i percorsi contrassegnati gli itinerari per mountain bike possono ... per facilitare l'orientamento.	
Motivazione: si devono poter dipingere frecce direzionali su tutti i percorsi contrassegnati (p. es. sterrati/piste, raccordi ecc.) non solo lungo gli itinerari.	
Art. 54a cpv. 8	
Lungo i percorsi contrassegnati segnalati possono essere collocati, su montanti , cartelli con informazioni sull'itinerario.	
Motivazione: per la segnaletica di sterrati e percorsi per mountain bike è indispensabile disporre di un margine di manovra che permetta di apporre informazioni adeguate al luogo mediante pannelli informativi (p. es. informazioni analoghe a quelle dell'attuale segnaletica delle piste upi. Il termine «percorso» è troppo restrittivo e deve essere esteso a tutti i tratti/sterrati/piste contrassegnati (=segnalati o marcati).	
Accogliamo in particolare con favore la soppressione del termine «strada», che permette di indicare anche destinazioni al di fuori dei percorsi segnalati. Per chiarire che possono essere contrassegnati e numerati anche i percorsi per gli spostamenti quotidiani, il capoverso 6 lettera b va riformulato in questo senso.	Pro Velo

Deve essere inoltre possibile indicare il tempo necessario per raggiungere la destinazione, analogamente agli indicatori di direzione per i sentieri (art. 54b cpv. 3 lett. a). Proponiamo quindi di modificare/integrare il capoverso 6 come segue:

- a. la distanza fino alla destinazione indicata;
- b. il tempo stimato per raggiungere la destinazione indicata;**

c. informazioni complementari come numero e denominazione di un itinerario nazionale, regionale o locale **per gli spostamenti quotidiani o del tempo libero** in un apposito campo.

Come mostra l'esempio 4.51.4 nell'allegato 2, le indicazioni dei numeri e delle denominazioni dei percorsi secondo la norma 640 829a sono difficilmente leggibili. La norma prevede che i numeri siano troncati dal riquadro e carichi di dati. I testi sono inoltre poco leggibili da lontano.

Ingrandire la segnaletica di direzione per la ciclomobilità, ossia usare formati più grandi (p. es. in punti in cui si viaggia ad alta velocità o c'è scarsa visibilità).

AG Velo VERDI
Brunner,
Grossenbacher

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

Sentieri AG, Graf, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, UNA+FNG, SBb, FSC, USAM, Uster, UTP, Womoland

3.1.9 Segnaletica di direzione sui percorsi pedonali e i sentieri (domanda 9)

Siete d'accordo con il nuovo articolo 54b AP-OSStr relativo alla segnaletica di direzione sui percorsi pedonali e i sentieri, con le dimensioni dei segnali indicate nell'allegato 1 e le nuove figure 4.52.1–4.52.6?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	24	2	0	26	92%	8%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	2	0	6	67%	33%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	1	6	18	92%	8%	
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%	
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%	
5.5 Altri	1	0	0	1	100%	0%	
6. Ulteriori pareri	2	8	5	15	20%	80%	
Totali	46	13	14	73	78%	22%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, LU, OW, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, ACS, ACVS, ASTAG, upi, FSU, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, SBb, FSC, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, VFAS, VSS

Anche qui (analogamente alla domanda 8) facciamo notare che i percorsi pedonali si trovano perlopiù al di fuori delle strade per cui la normativa dell'OSStr è difficilmente applicabile. Ci si chiede: non si dovrebbe modificare a tal fine l'articolo 1 OSStr? AG

Per chiarire gli utenti della strada cui è diretto l'indicatore di direzione, bisognerebbe ammettere la possibilità di integrarlo con il simbolo «Pedoni» (5.34) (analogamente all'indicatore di direzione 4.52.5). BE

All'articolo 54b capoverso 2 lettera a manca l'indicazione che sui sentieri di montagna sono impiegati i colori bianco-rosso-bianco. SG

All'articolo 54b capoverso 2 deve essere aggiunta una lettera che consenta l'apposizione di pittogrammi (stazione, funivia, imbarcadero ecc.). Dal momento che sono già specificamente menzionati i numeri e le denominazioni della fondazione Svizzera Mobile, bisognerebbe menzionare anche i pittogrammi. VD

Il Cantone approva il fatto che la segnaletica per l'escursionismo figuri ora formalmente nell'OSStr. Constatiamo che anche la segnaletica per l'escursionismo invernale figura ora nell'OSStr allo stesso titolo dell'escursionismo classico. Constatiamo tuttavia che non figura nella legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri (LPS; RS 704).

Mobilità pedonale è sostanzialmente d'accordo con la trasposizione della segnaletica di direzione per i percorsi pedonali e i sentieri nell'OSStr, ma ha comunque due richieste di aggiunta. Mobilità pedonale

– Si chiede di integrare il capoverso 3 come segue:

d. indicazioni sull'assenza di ostacoli e il grado di difficoltà.

Motivazione: la formulazione della lettera c non è chiara; sarebbe apprezzato se si menzionasse esplicitamente che l'informazione può essere presente anche sull'indicatore di direzione.

- Chiede inoltre che l'indicatore di direzione per percorsi pedonali e il relativo cartello di conferma possano avere un sottile bordo nero se apposti su fondo bianco.

Motivazione: le reti di sentieri pedonali si trovano di norma nelle località, dove in particolare i cartelli di conferma sono in genere apposti direttamente su una facciata. Poiché molte facciate sono bianche, c'è il rischio che il cartello di conferma non venga notato a causa della mancanza di contrasto, problema facilmente risolvibile incorniciandolo con un sottile bordo nero.

Sentiamo comunque il bisogno di introdurre un nuovo capoverso o di fare un'aggiunta contenutistica nel capoverso 5:

Architettura senza ostacoli, SBB, FSC

Nuovo: ⁶Lungo i percorsi segnalati adatti ad essere utilizzati in sedia a rotelle è indicato in aggiunta il grado di difficoltà secondo le direttive «Signalisation wandernaher Angebote; Rollstuhlwanderwege» di Sentieri Svizzeri.

In alternativa integrare il capoverso 5 come segue: ⁵Lungo i percorsi segnalati possono essere collocati, su montanti, cartelli con informazioni sull'itinerario e sui particolari requisiti di utilizzo dei percorsi, in particolare indicazioni sul grado di difficoltà del percorso per gli utenti in sedia a rotelle secondo le direttive «Signalisation wandernaher Angebote; Rollstuhlwanderwege» di Sentieri Svizzeri.

L'OSStr lascia spazio di manovra nel dimensionamento dei segnali. Il vantaggio di una norma tecnica è quello di poter disciplinare questi diversi casi in dettaglio, altrimenti si rischia di assistere a un ingigantimento incontrollato dei segnali (p. es. utilizzo sistematico delle dimensioni massime).

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

GE, GR, Sentieri AG, FTV, Sentieri GR, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, SvizzeraMobile, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR

Art. 54b cpv. 1

GE, FTV

Per indicare la direzione **di determinati percorsi e raccordi facenti parte di lungo le reti di percorsi pedonali secondo l'articolo 2 LPS³ particolarmente adatte alle passeggiate o alla corsa o di percorsi di svago accessibili in sedia a rotelle** si utilizza l'«Indicatore di direzione per reti pedonali» (4.52.1) con scritta di colore nero su fondo bianco.

Motivazione: oggi generalmente utilizzato in Svizzera per segnalare passeggiate tematiche o percorsi di svago accessibili in sedia a rotelle, il sistema di segnaletica menzionato nell'articolo costituisce uno strumento importante per segnalare itinerari, percorsi e raccordi pedonali adatte alle passeggiate che fanno da interfaccia tra la rete di percorsi escursionistici, situata in linea di principio all'esterno delle località secondo la LPS, e la rete dei percorsi pedonali funzionali, ossia per gli spostamenti di tutti i giorni, situata all'interno delle località sempre secondo la LPS.

Per via della sua densità e della molteplicità di itinerari possibili, la natura della rete di percorsi pedonali ai sensi dell'articolo 2 LPS all'interno delle località fa sì che il sistema di segnaletica menzionato in quest'articolo risulti inadatto a queste situazioni.

Altri tipi di segnaletica sono generalmente considerati più adatti all'interno delle località e più in particolare in città (totem, ecc.); a livello nazionale si assiste oggi a un'estrema diversificazione delle soluzioni adottate in fatto di segnaletica dei percorsi pedonali. La segnaletica su fondo bianco di cui all'articolo 54b capoverso 1 era stata introdotta e descritta nella guida «Signalisation wandernaher Angebote» e traduceva chiaramente la vocazione ricreativa di questo sistema di segnaletica; questi principi devono essere mantenuti.

Anche il numero 4 lettera b dell'allegato 2 dovrebbe mostrare peraltro un cartello bianco dotato di un campo per l'itinerario analogamente al cartello 4.52.3 a forma di freccia (attualmente quella di gran lunga più frequente a livello svizzero).

Art. 54b cpv. 3 lett. a

GE

Proposta di modifica:

- a. un'indicazione temporale o di distanza per la destinazione indicata più vicina, intermedia o dell'itinerario;

Motivazione: nel caso (auspicabile) in cui la segnaletica dei percorsi per ciaspole fosse integrata nell'OSStr (nel progetto vi si accenna solo e in misura insufficiente a proposito della presenza del simbolo 5.41.3), occorre che sia possibile iscrivere le distanze in km sugli indicatori riportanti la destinazione dedicata a questa tipologia di mobilità. Cfr. n. 3.1.2 della guida «Sentieri escursionistici invernali e percorsi per ciaspole».

Art. 54b cpv. 4

A fini di orientamento, lungo le reti di percorsi pedonali e sentieri può essere collocato il **segnaletico «Cartello di conferma percorso pedonale e sentiero»** (4.52.6). Per i percorsi pedonali, i sentieri e i sentieri invernali, il **segnaletico cartello** è a forma di losanga, rispettivamente di colore bianco, giallo e rosa; per i sentieri di montagna, i sentieri alpini e i **percorsi per ciaspole** è invece rettangolare, rispettivamente di colore bianco-rosso-bianco e bianco-blu-bianco. In aggiunta, **ad eccezione dei sentieri invernali e dei percorsi per ciaspole**, possono essere dipinti, su oggetti lungo la strada quali blocchi di pietra, alberi o pali, **segnaletici cartelli** di conferma e frecce direzionali.

Motivazione: la segnaletica dei sentieri invernali e dei percorsi per ciaspole viene rimossa alla fine della stagione invernale, per cui non bisogna utilizzare segnali dipinti.

In francese il termine «plaque» designa un tipo di materiale che non si presta ad essere dipinto. Risulta più appropriato il termine «signal».

Art. 54^b cpv. 5

Lungo-i **percorsi pedonali e i sentieri escursionistici segnalati** possono essere collocati, **su montanti nei luoghi in cui sono apposti gli indicatori di direzione**, cartelli con informazioni sull'itinerario e sui particolari requisiti di utilizzo dei percorsi.

Motivazione: gli indicatori di direzione possono essere installati su supporti di svariate forme. Il montante è solo uno fra i tanti (p. es. affisso su un muro). Disporre di una varietà di soluzioni, pur limitando la moltiplicazione dei supporti, è fondamentale, in particolare in segno di rispetto per i proprietari fondiari.

I cartelli d'informazione non riportano solo i particolari requisiti di utilizzo dei percorsi. Inoltre, al momento, non c'è alcun esempio di questi cartelli nell'allegato e non vi è nemmeno, salvo errori, alcuna menzione delle dimensioni ammesse.

Art. 54^b cpv. 3 lett. A

FTV

un'indicazione temporale, **per esempio un'indicazione chilometrica nel caso di percorsi per ciaspole**, per la destinazione indicata più vicina, intermedia o dell'itinerario;

Motivazione: per i percorsi per ciaspole sono riportate indicazioni chilometriche secondo le raccomandazioni USTRA.

Art. 54^b cpv. 5

Lungo **le reti di percorsi pedonali e sentieri segnalati** possono essere collocati, **nei punti in cui si trovano gli indicatori di direzione su montanti**, cartelli con informazioni sull'itinerario e sui particolari requisiti e **regole di comportamento da rispettare** per l'utilizzo dei percorsi.

Motivazione: gli indicatori di direzione possono essere montati in diversi modi (p. es. su pali). Disporre di una varietà di soluzioni è importante, in particolare per riguardo nei confronti dei proprietari fondiari.

Art. 54b cpv. 2 lett. C

Lungo le reti di sentieri secondo l'articolo 3 LPS si utilizzano:

c. l'«Indicatore di direzione per sentieri invernali» (4.52.5) e l'indicatore «Indicatore di direzione per percorsi per ciaspole» (4.52.xx) con scritta di colore bianco su fondo rosa: per indicare la direzione nell'area dei lungo i sentieri invernali e dei percorsi per ciaspole.

Motivazione: gli indicatori di direzione per i percorsi per ciaspole fanno parte della segnaletica per i sentieri escursionisti invernali previsti nella guida «Winterwanderwege und Schneeschuhrouten» (USTRA, SvizzeraMobile, Sentieri Svizzeri). L'attuazione nei Cantoni avviene già in conformità con le direttive della guida e gli itinerari mappati sono già gestiti da 2024 dal software applicativo Mobilità lenta dell'USTRA.

Il simbolo 5.41.3 (Percorso per ciaspole) deve inoltre essere sostituito dal simbolo previsto nella guida, già conosciuto e utilizzato in tutta la Svizzera in seguito alla pubblicazione del documento precedente alla guida. Il pittogramma 5.41.3 (Percorso per ciaspole) è peraltro difficilmente distinguibile da altri pittogrammi o simboli della mobilità lenta (p. es. 5.34.1 Escursionismo o 5.39 Sci di fondo).

Art. 54b cpv. 4

A fini di orientamento, lungo le reti di percorsi pedonali e sentieri può essere collocato il «Cartello di conferma percorso pedonale e sentiero» (4.52.6). Per i percorsi pedonali, i sentieri, i sentieri invernali e i percorsi per ciaspole, il cartello è a forma di losanga, rispettivamente di colore bianco, giallo e rosa e rosa; per i sentieri di montagna e i sentieri alpini è invece rettangolare, rispettivamente di colore bianco-rosso-bianco e bianco-blu-bianco. In aggiunta possono essere dipinti, su oggetti lungo la strada quali blocchi di pietra, alberi o pali, cartelli di conferma e frecce direzionali eccezion fatta per i sentieri invernali e i percorsi per ciaspole.

Motivazione: si veda osservazione all'articolo. 54b cpv. 2 lettera lett. c. La segnaletica dei sentieri invernali e dei percorsi per ciaspole è rimossa alla fine della stagione invernale. È per questo motivo che non si devono dipingere demarcazioni.

Art. 54b cpv. 5

Lungo le reti di percorsi pedonali e di sentieri i percorsi segnalati possono essere collocati, nei punti in cui sono ubicati gli indicatori di direzione su montanti, cartelli con informazioni sull'itinerario e sui particolari requisiti di utilizzo dei percorsi.

Motivazione: gli indicatori di direzione possono essere montati in diversi modi (p. es. su pali). Disporre di una varietà di soluzioni è importante, in particolare per riguardo nei confronti dei proprietari fondiari.

ART. 54B CPV. 6 (NUOVO)

⁶ All'inizio dei sentieri alpini devono essere collocati i pertinenti cartelli con informazioni sui particolari requisiti dei percorsi.

Motivazione: i particolari requisiti di utilizzo dei percorsi di cui all'articolo 54b capoverso 5 dell'avamprogetto concernono unicamente i sentieri alpini. La formulazione del capoverso 6 corrisponde all'attuale situazione in base alla norma 640 829a.

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

2ruote, AG Velo PSS, UPSA, Cycla, Graf, IG Campingland, UNA+FNG, Pro Velo, USAM, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, Womoland

GR, Sentieri AG, FTV,
Sentieri GR, Sentieri
LU, Sentieri NW, Sen-
tieri OW, SvizzeraMo-
bile, FST, Sentieri CH,
Sentieri TG, WBUR

3.1.10 Segnaletica turistica sulle strade principali e secondarie (domanda 10)

Siete d'accordo con il nuovo articolo 54c AP-OSStr relativo alla segnaletica turistica sulle strade principali e secondarie, con le dimensioni dei segnali indicate nell'allegato 1 e le nuove figure 4.52.7–4.52.9?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	22	4	0	26	85%	15%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	2	0	6	67%	33%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	12	2	4	18	86%	14%	
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%	
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%	
6. Ulteriori pareri	2	8	5	15	20%	80%	
Totali	43	16	14	73	73%	27%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, IG Campingland, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzera, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, VFAS, VSS, Womoland

Con questa modifica si crea uniformità.

AR

Nella pratica si avverte da tempo la necessità di «cartelli turistici di benvenuto». Il Cantone di Berna ne ha tenuto conto nelle sue direttive sulla segnaletica turistica. Il «Cartello turistico di benvenuto» di cui al nuovo articolo 89b capoverso 2 non corrisponde nella nostra prassi a un segnale utilizzabile solo su autostrade e semiautostrade. Le disposizioni sul «Cartello turistico di benvenuto» dovrebbero essere trasposte nel nuovo articolo 54c AP-OSStr sulla segnaletica turistica in generale e non nel nuovo articolo 89b AP-OSStr sulla segnaletica turistica lungo le autostrade e le semiautostrade. Nell'articolo 89b si potrebbe poi fare un rimando all'articolo 54c per il «Cartello turistico di benvenuto» e, come già previsto, introdurre in aggiunta per le autostrade e semiautostrade il «Cartello turistico di annuncio». Nell'allegato 1 il «Cartello turistico di benvenuto» dovrebbe essere riportato anche al punto IV.B.5 e nel formato 200 cm x 150 cm. Nell'allegato 2 l'esempio di «Cartello turistico di benvenuto» (4.74.2) proposto dovrebbe inoltre essere rinumerato in 4.52.10.

BE

Tuttavia: data la diffusione dei navigatori c'è da chiedersi se in futuro gli indicatori di direzione saranno ancora necessari.

ZG

L'OSStr lascia spazio di manovra nel dimensionamento dei segnali. Il vantaggio di una norma tecnica è quello di poter disciplinare questi diversi casi in dettaglio, altrimenti si rischia di assistere a un ingigantimento incontrollato dei segnali (p. es. utilizzo sistematico delle dimensioni massime).

VSS

Per il Grand Tour of Switzerland può essere utilizzato un emblema rosso: tale dicitura non è molto specifica e dovrebbe essere disciplinata, per esempio parlando di un emblema aggiuntivo 5.xx, altrimenti c'è il rischio che possano essere utilizzati anche altri emblemi rossi.

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, BL, GE, SZ, Sentieri AG, FTV, Mobilità pedonale, Sentieri GR, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, SvizzeraMobile, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR

Nel Cantone di Argovia la segnaletica turistica utilizzata lungo le strade cantonali è stata tratta dai cartelli turistici di benvenuto per autostrade e semiautostrade. Oltre al simbolo nazionale «Grand Tour of Switzerland» abbiamo inoltre ammesso l'emblema nazionale «Parchi svizzeri», non autorizzando volutamente altri emblemi regionali. Auspiciamo pertanto di avere la possibilità di configurare la segnaletica turistica in base agli esempi previsti per le autostrade e le semiautostrade e la libertà di rispecchiare nelle basi legali la propria prassi d'attuazione.

AG

Sostanzialmente d'accordo. Sulle strade principali e secondarie deve inoltre essere possibile utilizzare cartelli turistici di annuncio/benvenuto con elementi testuali e figurativi (analogo-gramente all'art. 89b / cartello 4.74.1), ciò che in molte località corrisponde alla prassi attuale.

BL

Nell'ottica di garantire un corporate design coerente i cartelli turistici di annuncio e di benvenuto collocati sulle autostrade e le semiautostrade (art.89b AP-OSStr) devono poter essere utilizzati anche sulle strade principali. L'articolo 54c AP-OSStr è formulato in modo troppo aperto.

SZ

Art. 54c cpv. 2

GE, Sentieri AG, FTV,
Sentieri GR, Sentieri
LU, Sentieri NW, Sen-
tieri OW, SvizzeraMo-
bile, FST, Sentieri CH,
Sentieri TG, WBUR

L'«Indicatore di direzione turistico» (4.52.7) riporta emblemi o simboli marroni in un campo bianco su fondo marrone secondo l'allegato 2 numero 5 e una scritta in corsivo di colore bianco. **Lungo i percorsi pedonali e sentieri segnalati i segnali di cui all'articolo 54b possono essere riportati in campo bianco su fondo marrone e una scritta bianca.**

Motivazione: secondo le raccomandazioni «Signalisation wandernaher Angebote» (Sentieri Svizzeri) gli oggetti di rilevanza turistica non collegati da sentieri sono segnalati da molti anni nel più stretto rispetto della norma SN 640 827c «Strassensignal - Touristische Signalisation auf Haupt- und Nebenstrassen» con indicatori di direzione marroni dimensionati secondo la norma SN 640 829a. Questa possibilità deve continuare ad essere consentita, specie in un'ottica di sicurezza dei pedoni.

FTV

Art. 54c cpv. 2

L'«Indicatore di direzione turistico» (4.52.7) riporta emblemi o simboli marroni in un campo bianco su fondo marrone secondo l'allegato 2 numero 5 e una scritta in corsivo di colore bianco. **Lungo i percorsi pedonali e sentieri segnalati i segnali di cui all'articolo 54b possono essere riportati in campo bianco su fondo marrone e una scritta bianca per indicare oggetti di rilevanza turistica.**

Mobilità pedonale

Le informazioni turistiche dovrebbero essere apposte anche sugli indicatori di direzione lungo i percorsi pedonali e i sentieri. Si dovrebbe in ogni caso esaminare la possibilità di mettere a punto appositi indicatori di direzione turistici per i percorsi pedonali e i sentieri.

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

2ruote, AG Velo PSS, Cycla, Graf, Architettura senza ostacoli, UNA+FNG, Pro Velo, SBb, FSC, USAM, Suva, Uster, Velosuisse, UTP

3.1.11 Numerazione di strade, svincoli e diramazioni (domanda 11)

Siete d'accordo con le modifiche all'articolo 56 OSStr relative alla numerazione di strade, svincoli (raccordi nella normativa) e diramazioni?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	25	0	1	26	100%	0%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	0	7	18	100%	0%	
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%	
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%	
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%	
6. Ulteriori pareri	1	0	14	15	100%	0%	
Totali	44	0	29	73	100%	0%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, VFAS, VSS

Valutare di fare un esplicito riferimento alla nuova Ordinanza sulla segnaletica stradale
presso i raccordi e diramazioni nell'articolo 56 cpv.6

TI

Appoggiamo esplicitamente la regolamentazione, anche perché i moderni dispositivi di navigazione utilizzano la corrispondente numerazione delle strade, ciò che consente agli utenti della strada che si affidano al navigatore di orientarsi meglio.

ACS

Sì, ancorare tale possibilità a livello giuridico è auspicabile. La configurazione esatta dovrebbe comunque continuare ad essere prescritta in dettaglio a livello di norma.

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

BE, 2ruote, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR, Womoland

3.1.12 Segnale «Andamento delle corsie in corrispondenza di cantieri» (domanda 12)

Siete d'accordo con l'inserimento nell'OSStr del segnale «Andamento delle corsie in corrispondenza di cantieri», l'adeguamento della figura 4.77 e l'introduzione della nuova figura 4.77.3 (art. 59 cpv. 2^{bis} AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	25	1	0	26	96%	4%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	13	1	4	18	93%	7%	
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%	
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%	
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%	
6. Ulteriori pareri	2	0	14	16	100%	0%	
Totale	47	2	25	74	96%	4%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH, PSS, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, Brunner, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, VFAS, VSS

L'attuale segnale 4.77 (esempio 3) deve diventare il segnale 4.77.3 (esempio 3) e indicare così l'andamento delle corsie in prossimità dei cantieri. Bisognerebbe di conseguenza aggiungere nel segnale un rettangolo rosso in corrispondenza della punta della freccia a sinistra per contrassegnare il cantiere.

BE

Questo segnale illustrativo (4.77.3) permette di capire meglio il motivo della deviazione e segnala meglio il pericolo.

JU

Contrassegnare l'ostacolo in rosso induce a prestare maggiore attenzione.

LU

Proponiamo di colorare il segnale in arancione, analogamente al resto della segnaletica di cantiere.

SO

Valutare di sostituire la dicitura «Indica» con «Può essere utilizzato per indicare»

TI

Il rettangolo rosso rende chiaro il segnale.

UR

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

ZG, Pro Velo

Richiesta: rinunciare al segnale «Disposizione delle corsie in corrispondenza di cantieri» (4.77.3 OSStr)

ZG

Motivazione: nella pratica è irrilevante il motivo per cui viene effettuata una deviazione. I cantieri devono essere segnalati, per cui nelle zone dove ci sono cantieri i conducenti devono aspettarsi deviazioni e cambi di corsia. Il rettangolo rosso proposto non ha inoltre alcun riferimento al cantiere, per cui il segnale non è chiaro. In più, le deviazioni prima dei cantieri

sono spesso segnalate con aree vietate. Il segnale esistente «Disposizione delle corsie» (4.77 OSStr) indica in modo sufficientemente chiaro l'andamento della strada anche in presenza di cantieri, pure se non sono demarcate aree vietate.

I cantieri stradali presentano spesso ostacoli o addirittura pericoli per i ciclisti. Nell'interesse di una maggiore chiarezza è quindi particolarmente importante segnalare l'andamento delle corsie nelle zone dei cantieri non solo per il traffico motorizzato, ma anche per quello ciclistico. Chiediamo di rappresentare nel segnale anche le corsie ciclabili.

Pro Velo

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

2ruote, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, Uster, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Velosuisse, UTP, WBUR, Womoland

3.1.13 Segnale «Rifornimento incluso carburante alternativo» (domanda 13)

Siete d'accordo con l'inserimento nell'OSStr del segnale «Rifornimento incluso carburante alternativo» e delle sigle ammesse dei carburanti alternativi (CNG, EV, H₂ e LPG) (art. 62 cpv. 1 e 5 AP-OSStr; nuova figura 4.84.1)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	0	7	18	100%	0%	
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%	
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%	
6. Ulteriori pareri	3	0	13	16	100%	0%	
Totale	47	0	27	74	100%	0%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, Brunner, FSU, IG Campingland, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzera, ASETA, SCPCS, Sentieri CH, TCS, VFAS, VSS, Womoland

Ci si chiede se gli stessi conducenti dei veicoli interessati conoscano le abbreviazioni. ACS

È utile per le roulotte e i camper con serbatoio di gas. IG Campingland, Womoland

Il capoverso 5 lettera b dovrebbe indicare anche il tipo di stazione di ricarica. «EV» per stazioni di ricarica elettrica VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

2ruote, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, Suva, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR

3.1.14 Segnale «Telefono di emergenza» (domanda 14)

Siete d'accordo con la sostituzione del segnale «Telefono» con il segnale «Telefono di emergenza» (art. 62 cpv. 1 e 3 AP-OSStr; nuova figura 4.81)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari		
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%		
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%		
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%		
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%		
5. Altre cerchie interessate								
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%		
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	0	7	18	100%	0%		
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%		
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%		
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%		
6. Ulteriori pareri	3	0	14	17	100%	0%		
Totali	48	0	27	75	100%	0%		

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, Brunner, FSU, IG Campingland, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, VFAS, VSS, Womoland

Il riferimento al telefono, contrariamente al telefono d'emergenza, non è più attuale.

LU

Ci si chiede se alla luce del cambiamento tecnologico il pittogramma sul segnale sia ancora adatto.

Suva

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

2ruote, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Graf, Sentieri GR, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR

3.1.15 Principi per la posa di demarcazioni (domanda 15)

Siete d'accordo con le modifiche all'articolo 72 OSStr relative ai principi per la posa di demarcazioni (art. 72 cpv. 1^{ter}, 1^{quater}, 3 e 5 AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari		
1. Cantoni	25	1	0	26	96%	4%		
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%		
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%		
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%		
5. Altre cerchie interessate								
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%		
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	15	1	2	18	94%	6%		
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%		
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%		
5.5 Altri	1	0	0	1	100%	0%		
6. Ulteriori pareri	4	3	11	18	57%	43%		
Totali	53	5	18	76	91%	9%		

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, AG Velo PSS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, CCPSC, CDSCS, Lohnunternehmer, Pro Velo, SBb, FSC, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

Le grandezze vanno trasposte esattamente come compaiono nella norma SN 640 850a (compresa l'indicazione in **grassetto** delle dimensioni applicabili di norma).

NW, upi

È opportuno quanto importante che la configurazione sia disciplinata nell'OSStr affinché sia accessibile a tutti e non sia necessario acquistare una norma.

Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

Chiediamo di integrare nel capoverso 3 la frase seguente: Sulla carreggiata possono inoltre essere apposte indicazioni di direzione o di itinerari per ciclisti e il simbolo «Velocipede». Talvolta i percorsi ciclabili si discostano da quelli del traffico motorizzato. Per chiarire l'andamento del percorso, può quindi essere necessario apporre corrispondenti indicazioni di colore giallo direttamente sulla carreggiata.

Pro Velo

Approviamo il principio che le dimensioni delle demarcazioni siano disciplinate secondo l'allegato 1. Ancora più importante è, a nostro parere, la possibilità di derogare alle dimensioni previste in singoli casi giustificati, segnatamente in assenza di spazio sufficiente. Riteniamo comunque che l'espressione «segnatamente» non precluda altre possibilità di deroga.

UCS

Siamo d'accordo sul principio. Tuttavia, per maggiore chiarezza, queste demarcazioni devono essere definite in maniera uniforme e precisa (non con degli intervalli). Si deve peraltro chiarire meglio l'uso dei colori in modo che l'utente ne capisca il significato e non si creino confusioni

stradasvizzera

L'allegato 1 differisce in certi dettagli dalla norma SN 640 850 sinora applicata: significa che ora le demarcazioni andranno adeguate? Queste modifiche potrebbero avere un impatto negativo sulla sicurezza stradale, cui VSS attribuisce grande importanza. Le maggiori differenze che si notano sono le seguenti:

VSS

-
- 6.08 Corsie riservate ai bus all'inizio di e attraverso intersezioni: larghezza ora 0,15 m prima 0,20 m; in questo modo nell'AP-OSStr si crea una differenza tra inizio/intersezione e tratto libero (larghezza 0,20). Di solito viene mantenuta la stessa larghezza su tutta la lunghezza. L'AP-OSStr va perciò modificato su questo punto.
 - 6.15 Linea di margine e di distanziamento: per le altre strade larghezza ora 0,15 m finora 0,20 m; otticamente non si distingue più dalla linea di sicurezza, benché in termini di legislazione sulla circolazione non abbia lo stesso significato. Bisognerebbe ammettere come minimo le due varianti (0,15 m e 0,20 m).
 - 6.16 Linea di guida: riguardo alla larghezza vale lo stesso discorso fatto per la linea di margine/distanziamento 6.15. Ora inoltre la variante larghezza 1 m / distanza 1 m dovrà essere possibile anche sulle altre strade, il che in condizioni sfavorevoli può creare confusione con una linea di direzione. Questa opzione va scartata.
 - 6.14 Preannuncio della linea di attesa: mancano qui le indicazioni sulla larghezza della linea (0,15 m per i lati, 0,60 per la base).
 - 6.17 Passaggi pedonali: la dicitura «3 m o 4 m» fa pensare per esperienza che si sia scelto il valore minore. Poiché la visibilità dei passaggi pedonali di 4 m è molto migliore (valore standard attuale secondo norma), per motivi di sicurezza questa larghezza dove rimanere la larghezza normale prescritta, 3 m deve rimanere un'eccezione che deve essere giustificata (formulazione: «4 m o in casi eccezionali giustificati 3 m»). La distanza dal margine della carreggiata deve essere *al massimo* di 0,50 m (non costante), altrimenti le strisce non possono essere apposte correttamente dappertutto.
 - 6.06 Frecce di preselezione e frecce direzionali: nell'AP-OSStr le frecce si restringono da 6,5 m a 6 m, cosa che non favorisce la visibilità.
 - 6.08 Scritta «BUS» sulla carreggiata: finora era prevista solo un'altezza caratteri di 2 m. Per motivi di sicurezza va mantenuta questa.

Queste differenze rispetto alla norma attuale devono essere assolutamente giustificate. Si chiede inoltre che venga effettuata una verifica in fatto di sicurezza stradale.

- Cpv. 2 OSStr: Le demarcazioni provvisorie di colore giallo-arancione annullano anche la validità delle demarcazioni gialle (bus, bici).
- Cpv 3 AP-OSStr: consentire in aggiunta indicazioni di direzione gialle anche se le destinazioni in questione non sono raggiungibili dal resto del traffico sullo stesso percorso.

AG Velo PSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

SO, AG Velo VERDI, Brunner, Grossenbacher, L-drive

SO

Siamo del parere che queste specifiche, perlomeno quelle con misurazioni ecc., andrebbero piuttosto trasposte in una norma. L'OSStr diventa così molto estesa e anche molto dettagliata.

Siamo sostanzialmente d'accordo che i principi vadano sanciti chiaramente. Dovrebbe essere chiaramente definite e rispettate anche le lunghezze e le larghezze e non soltanto definite in termini minimi e massimi. Le grandezze vanno comunque trasposte esattamente come nella norma SN 640 850a (compresa l'indicazione in grassetto delle dimensioni generalmente applicabili). Di principio, di queste demarcazioni occorre anche definire più chiaramente quale colore indichi cosa. Nella pratica si osserva una grande anarchia a questo livello: se le linee o i punti sono a volte rossi, gialli o violetti la maggior parte degli utenti non ne capisce il significato, il che non favorisce la sicurezza stradale.

L-drive

- Oltre alle demarcazioni bianche le demarcazioni provvisorie arancioni annullano anche le demarcazioni gialle (bus, bici).
- Consentire l'apposizione sulla carreggiata di indicazioni gialle per il traffico ciclistico anche se altri utenti della strada non possono raggiungere le destinazioni in questione sullo stesso percorso.

AG Velo VERDI,
Brunner, Grossenba-
cher

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Svizzera-Mobile, USAM, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

3.1.16 Demarcazioni visivo-tattili (domanda 16)

Siete d'accordo che l'articolo 72a capoverso 1 OSStr relativo alle demarcazioni visivo-tattili venga riformulato e il capoverso 2 sia ristrutturato e integrato con le nuove figure 6.30–6.34 (art. 72a cpv. 1 e 2 AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	14 (1)	1 (1)	2	18	94%	6%	
5.3 Altre associazioni nazionali	0	1	1	2	0%	100%	
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%	
5.5 Altri	0	1	0	1	0%	100%	
6. Ulteriori pareri	2	1	12	15	67%	33%	
Totale	50	4	19	73	93%	7%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, *Mobilità pedonale*, CCPSC, CDSCS, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

Dato che c'è una collaborazione con Procap in tema di LDis, le figure in questione dovrebbero essere concordate con questa organizzazione.

AG

All'articolo 72a capoverso 2 lettera e AP-OSStr sarebbe meglio mettere «preannunciare punti pericolosi» anziché «segnalare punti pericolosi». Nel capoverso 3, nel quale non è prevista alcuna modifica, si dovrebbe precisare quanto segue: La demarcazione della linea longitudinale è bianca, quella dei passaggi pedonali è gialla.

NW, upi

Troviamo la ristrutturazione e la riformulazione dell'articolo ben fatta e calzante. Reputiamo adatte anche le figure, ma preferiremmo che fossero integrate nell'O del DATEC sulle demarcazioni speciali (e quindi non nell'allegato 2 OSStr).

SO

Occorre tuttavia precisare il colore delle linee (bianco) e dei passaggi pedonali (giallo). È inoltre indispensabile chiarire all'utente l'uso dei colori.

stradasvizzera

Sì, ancorare tale possibilità a livello giuridico è auspicabile. La configurazione esatta dovrebbe comunque continuare ad essere prescritta in dettaglio a livello di norma.

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, L-drive, SBb, FSC

Approviamo l'integrazione delle figure, ma siamo contrari alle modifiche previste a livello di formulazione dell'articolo 72a.

Mobilità pedonale

Mentre finora i punti pericolosi erano menzionati a titolo d'esempio, in futuro dovranno essere l'unico motivo per contraddistinguere aree di attenzione e linee di sicurezza. Nella maggior parte dei casi le aree di attenzione realizzate oggi dovrebbero quindi essere rimosse, poiché forniscono altre indicazioni, per esempio l'inizio o la fine di una linea di direzione, la

posizione di un semaforo, il punto di partenza di un attraversamento, la localizzazione della portiera di accesso a un autobus, di un dispositivo di comando, di un distributore automatico o di una segnaletica di direzione tattile.

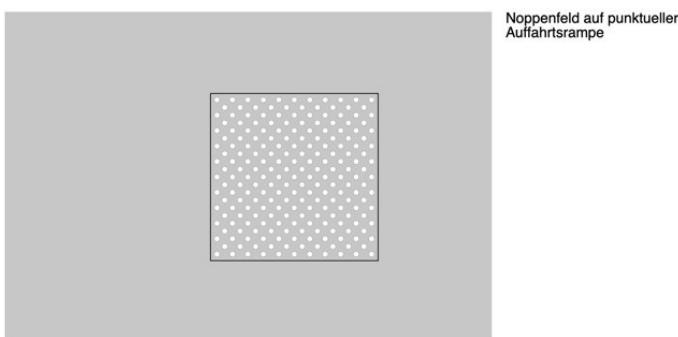
Nella revisione della norma VSS si è concordato di precisare che le linee di sicurezza alle fermate indicano il limite dell'area pericolosa lungo il margine della fermata. Le delimitazioni nello spazio stradale sono definite nella norma VSS SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» e presuppongono che vi sia una differenza di livello rispetto alla carreggiata. Anche la norma VSS SN 640 852 stabilisce sin dalla sua prima edizione che le demarcazioni visivo-tattili non possono essere utilizzate al posto dei bordi perimetrali riconoscibili al tatto. Questi principi fondamentali non devono essere modificati, poiché ciò esporrebbe a un notevole pericolo le persone con disabilità visive.

Approviamo le figure, ma siamo contrari alle modifiche a livello di formulazione dell'articolo 72a capoverso 2; proponiamo quindi o di riscrivere il testo come proposto sotto o di mantenere l'attuale testo dell'ordinanza.

Architettura
senza ostacoli, SBb,
FSC

² Le demarcazioni visivo-tattili di seguito riportate sono utilizzate per i seguenti scopi:

- a. guidare: «Linee di direzione visivo-tattili» (6.30);
- b. delimitare un'area pericolosa **lungo le banchine dei trasporti pubblici**: «Linee di sicurezza visivo-tattili» (6.31);
- c. **indicare possibili diramazioni del sistema di linee di direzione**: «Aree di intersezione visivo-tattili» (6.32);
- d. segnalare la fine di una linea di direzione: «Aree terminali visivo-tattili» (6.33);
- e. **contraddistinguere punti intermedi (p. es. attraversamenti), l'inizio o la fine di una linea di direzione visivo-tattile o segnalare punti pericolosi (p. es scale discendenti)**: «Aree di attenzione visivo-tattili» (6.34).
- f. **presso rampe d'accesso puntuali per contraddistinguere il passaggio da una superficie pedonale alla carreggiata: «Pavimentazioni tattili con motivi in rilievo» (6.35).**



Motivazione:

L'avamprogetto parte dell'ipotesi che linee di sicurezza e aree di attenzione possano essere utilizzate per rendere riconoscibili punti pericolosi per le persone con disabilità visive che non sono messi in sicurezza con elementi strutturali. Di fatto una demarcazione può solo aumentare l'attenzione. Ciò che indica deve essere rilevato al tatto dalla persona interessata sugli elementi strutturali. La demarcazione non può indicare il pericolo in sé. Il punto pericoloso vero e proprio, per esempio una rampa di scala discendente, il bordo di una banchina, il margine della carreggiata, deve poter essere rilevato dalle persone con disabilità visiva come elemento strutturale mediante il bastone bianco. Il campo di attenzione serve pertanto come avvertimento e non come protezione. La demarcazione non può avvertire della presenza di elementi strutturali sporgenti, che devono quindi essere necessariamente messi in sicurezza dal punto di vista costruttivo (barriera).

Mobilità pedonale, Ar-
chitettura senza osta-
coli, SBb, FSC

Mentre finora i punti pericolosi erano menzionati a titolo d'esempio, secondo l'avamprogetto in futuro dovranno essere l'unico motivo per cui si potranno utilizzare aree di attenzione. Nella maggior parte dei casi le aree di attenzione realizzate oggi dovrebbero quindi essere rimosse, poiché forniscono altre indicazioni. Segnalano per esempio l'inizio o la fine di una linea di direzione, la posizione di un semaforo, il punto di partenza di un attraversamento, la zona di apertura della portiera di accesso a un autobus. Sono inoltre utilizzate per rendere individuabile un dispositivo di comando, un distributore automatico o una scritta tattile indicante una direzione. La modifica prevista è quindi in contrasto con la norma e la prassi attuale.

È tuttavia corretto che le demarcazioni sono importanti ausili all'orientamento e aumentano la sicurezza delle persone con disabilità visive: un ipovedente si muove in modo decisamente più sicuro quando sa di trovarsi in un'area destinata ai pedoni e su un percorso che conduce a un luogo rilevante. Approviamo quindi pienamente l'articolo 72a capoverso 1.

Le «linee di sicurezza per delimitare un'area pericolosa» erano già menzionata nell'OSStr, ma senza precisarne il campo d'applicazione. La dimensione di questa demarcazione di sicurezza è stata tuttavia pensata esclusivamente per le banchine ferroviari, su cui questa demarcazione è ricercata in maniera mirata. Se la stessa linea di sicurezza fosse utilizzata nello spazio stradale per delimitare un'area pericolosa sarebbe decisamente troppo stretta. Diversi studi mostrano che le demarcazioni tattili sul terreno devono avere, a seconda della loro configurazione, dai 60 ai 90 cm di larghezza per poter essere riconosciute quando qualcuno le attraversa. Con una larghezza di 33 cm, come quella utilizzata sulla banchina, il bastone potrebbe impuntarsi solo brevemente sul bordo e passare oltre la linea senza percepirla. Questa larghezza non garantisce inoltre che la persona poggi le scarpe sulla demarcazione e la percepisca attraverso i piedi. Questo compromesso è nato sulle banchine ferroviarie, dove le persone vengono guidate senza interruzioni dal punto in cui accedono alla banchina fino alla linea di sicurezza con demarcazioni visivo-tattili. Altrimenti, visto che le banchine sono troppo strette, non sarebbe stato possibile realizzare demarcazioni con una larghezza di 60 o 90 cm. Nel quadro della revisione della norma VSS 40 852 «Taktile-visuelle Markierungen» è stato quindi concordato con la commissione di esperti competente di precisare che le linee di sicurezza devono essere utilizzate solo alle fermate lungo il confine dell'area di sicurezza dal bordo della banchina.

Le delimitazioni rispetto alla carreggiata devono presentare una differenza di livello secondo la norma SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum». La norma SN 40 852 «Taktile-visuelle Markierungen» precisa che queste demarcazioni non possono essere utilizzate alla fine di bordi riconoscibili a tatto. Su rampe di accesso puntuali, utilizzate in parte per facilitare l'accesso agli attraversamenti a persone con deambulatori e sedie a rotelle, è necessario realizzare campi con motivi visivo-tattili in rilievo per garantire la sicurezza e supplire alla mancanza della parte terminale in conformità con la norma SN 640 075. Questi aspetti sono disciplinati in modo più approfondito nella versione rivista della norma VSS 40 852. Questi principi non devono essere modificati, poiché una loro qualsiasi modifica metterebbe in grave pericolo le persone con disabilità visive.

All'articolo 72a capoverso 2 lettera e AP-OSStr sarebbe meglio mettere «preannunciare punti pericolosi» anziché «segnalare punti pericolosi». Nel capoverso 3, nel quale non è prevista alcuna modifica, si dovrebbe precisare quanto segue: La demarcazione della linea longitudinale è bianca, quella dei passaggi pedonali è gialla. Di principio, lo ribadiamo anche qui, di queste demarcazioni occorre anche definire più chiaramente quale colore indichi cosa. Nella pratica si osserva una grande anarchia a questo livello: se le linee o i punti sono a volte rossi, gialli o violetti la maggior parte degli utenti non ne capisce il significato, il che non favorisce la sicurezza stradale.

L-drive

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SvizzeraMobile, USAM, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

3.1.17 Luci incassate (domanda 17)

Siete d'accordo con il nuovo articolo 72b AP-OSStr relativo alle luci incassate?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)
					Favorevoli	Contrari	
1. Cantoni	24	1	1	26	96%	4%	
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%	
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%	
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%	
5. Altre cerchie interessate							
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	13	2	3	18	87%	13%	
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%	
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%	
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%	
6. Ulteriori pareri	2	0	13	15	100%	0%	
Totale	46	3	24	73	94%	6%	

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, Cycla, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

Al momento non sono conosciuti esempi di questo genere e non è conosciuto come tale definizione possa integrarsi con sistemi di guida autonoma sempre più in uso. Si consiglia inoltre di definire eventualmente il colore di tali lampade, similmente a quanto succede per la segnaletica orizzontale odierna.

TI

Lungo i tratti interessati si dovrebbe tuttavia segnalare con sufficiente anticipo la possibile presenza di punti luminosi che annullano la validità delle linee di guida e di sicurezza.

UPSA

Si dovrebbe aggiungere che è annullata anche la validità delle linee di margine.

upi, L-drive

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

SG, ACS, stradasvizzera

Il tenore dell'articolo va modificato in modo tale da definire l'utilizzo e i colori delle luci applicabili. Ci si chiede, di fondo, se i conducenti dei veicoli capiscano cosa fare quando sono presenti sia linee di guida sia luci incassate.

SG

Questa regolamentazione potrebbe causare insicurezza negli utenti della strada, soprattutto il punto in cui si dice che, se le luci incassate sono in funzione, annullano la validità delle linee di guida e di sicurezza.

ACS

Questa proposta può creare un rischio di incidente.

stradasvizzera

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

SO, AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

3.1.18 Lunghezze minime delle linee di sicurezza (domanda 18)

Siete d'accordo con il nuovo articolo 73 capoverso 1^{bis} AP-OSStr relativo alle lunghezze minime delle linee di sicurezza?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	23	3	0	26	88%	12%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1) ⁹	(1)	0	0	0%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	3	4	18	79%	21%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	0	1	14	15	0%	100%
Totale	39	7	26	72	85%	15%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, ASTAG, upi, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, SCPCS, TCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Reputiamo che l'introduzione di questo articolo nell'OSStr sia molto opportuna.

AR

Per le autorità di controllo sarebbe stato auspicabile trasporre nella legge anche il divieto di superamento a sinistra di linee continue più corte (p. es. prima dell'inizio di un'area vietata o, a scopo di guida, appena prima di una strada con uno stop). Questo, al fine di avere un base legale chiara per poter applicare una sanzione. Infrazioni del genere avvengono infatti regolarmente.

BE

È effettivamente importante non ridurre le lunghezze minime delle linee. Il fatto di disciplinarle in due articoli rende la normativa più chiara e consente di avere una base legale su cui fondarsi in caso di denunce. Ricordiamo anche che queste distanze minime permettono di garantire una sicurezza minima agli utenti della strada.

FR

Approviamo il nuovo articolo 73 capoverso 1^{bis} AP-OSStr concernente le lunghezze minime delle linee di sicurezza. Esprimiamo tuttavia una riserva riguardo ai nuovi incroci con percorso rotatorio, ossia le cosiddette «turbo-rotatorie» a due corsie, in cui per una certa lunghezza le corsie sono separate da una linea continua. Secondo la nuova normativa questa linea non potrebbe essere considerata una «linea di sicurezza» (6.01 OSStr). Per garantire un'applicazione appropriata in presenza di queste configurazioni particolari, sarebbe quindi opportuno aggiungere una lettera c. specificando «nelle intersezioni con percorso rotatorio: 20 m».

VD

⁹ Non si è potuto prendere in considerazione il parere dell'UCS perché non è stato possibile assegnare le diverse osservazioni formulate a nessuna delle due opzioni di risposta («sostanzialmente favorevoli» o «sostanzialmente contrari»).

- Nelle località: 10 m
- Fissare lunghezze minime delle linee di sicurezza non ha senso nei centri urbani in quanto impedirebbe di tener conto delle situazioni specifiche o delle condizioni locali. Le demarcazioni devono poter essere adeguate alle circostanze anche nei casi in cui siano ammesse le linee di sicurezza. Il principio degli articoli 73 o 72 secondo cui in singoli casi giustificati si può derogare a queste dimensioni deve valere anche qui.
- In contesto urbano la segnaletica e le demarcazioni devono spesso adattarsi a situazioni complesse legate alla configurazione storica dei luoghi. Le possibilità offerte dall'OSStr devono restare flessibili. Siamo pertanto sfavorevoli all'introduzione di **lunghezze minime rigide** per le linee di sicurezza (20 m) e per le linee d'avvertimento (25 m), in quanto non corrispondenti alle necessità riscontrate sul campo. Questi valori possono essere mantenuti come standard, ma con la possibilità di derogarvi in funzione delle condizioni locali

Sarebbe auspicabile una maggiore flessibilità per poter tenere conto dei casi speciali. stradasvizzera

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

GL, NE, SO, UPSA, Lohnunternehmer, UCS, ASETA, ATA

Per potersi adeguare alle condizioni locali si dovrebbe continuare ad ammettere altre lunghezze. GL

Troppo restrittivo, non corrisponderà alle necessità che si riscontreranno sul campo. NE

Proposta: «Devono presentare, per quanto possibile, le seguenti lunghezze minime: ...».

Una lunghezza minima di 20 m nelle località e di 50 m fuori delle località è davvero sempre realizzabile? È opportuno indicare qui delle lunghezze minime? Finora queste dimensioni erano disciplinate nella norma VSS 40 862. Trattandosi «solo» di una norma, era possibile derogarvi con un largo margine di apprezzamento. SO

Non potrebbe darsi inoltre che la norma VSS 40 862 n. 8 e la futura OSStr proposta siano in contraddizione fra loro? A nostro avviso, il nuovo articolo 103a OSStr basta.

Un'interpretazione più flessibile, come quella possibile ora, serve a tener conto dei casi particolari, in cui a determinate condizioni potrebbe non essere necessario rispettare una lunghezza minima superiore a quella prescritta. UPSA

C'è il pericolo che su tratti con molte curve la lunghezza minima definita renda praticamente impossibile il sorpasso di veicoli lenti. Lohnunternehmer, ASETA

Siamo sostanzialmente d'accordo con lunghezze minime delle linee di sicurezza. Al momento, tuttavia, si distingue solo tra lunghezze minime nelle località e fuori delle località. Chiediamo una differenziazione ulteriore, ossia lunghezze minime inferiori per le linee di sicurezza sui tratti con limite di velocità di 30 km/h. ATA

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

ACS, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, Suva, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

3.1.19 Suddivisione in corsie (domanda 19)

Siete d'accordo con il nuovo articolo 74 capoverso 1^{bis} AP-OSStr relativo alla suddivisione in corsie?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	19	7	0	26	73%	27%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	(1)	0	1	0%	100%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	8	7	3	18	53%	47%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	1	4	13	18	20%	80%
Totale	35	18	23	76	66%	34%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, BE, BL, BS, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, PSS, ACVS, ASTAG, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, VFAS, VSS

Il termine «normalmente» usato nel rapporto esplicativo è molto vago e potrebbe essere interpretato in modo errato. Occorre pertanto precisare l'articolo 74 capoverso 1^{bis}, specificando che i veicoli devono poter incrociarsi o circolare parallelamente senza pericolo e senza occupare la corsia adiacente. È rilevante menzionare solo i veicoli senza autorizzazione speciale.

BE

Invece di «incrociarsi» si dovrebbe dire «incontrarsi». Inoltre, la linea di margine deve essere comunque possibile anche fuori delle località. Aggiungere che le linee di margine sono possibili anche se i veicoli non possono incontrarsi. In quel caso non si potrebbero tuttavia demarcare linee di direzione e di sicurezza.

NW

L'attuale formulazione non è tuttavia soddisfacente e lascia margini d'interpretazione che sarebbe meglio evitare.

stradasvizzera

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, FR, GL, NE, SO, TI, VD, 2ruote, AG Velo VERDI, AG Velo PSS, UPSA, upi, Brunner, Grossenbacher, L-drive, Pro Velo, UCS, ATA, Velosuisse

L'articolo 74 contempla anche le linee di margine, linee che noi utilizziamo appunto sulle strade strette laddove non è possibile apporre una linea di direzione. Stando alla norma, sotto i 5,50 m possono essere tracciate solo linee di margine e ciò deve continuare a essere possibile. Questa prescrizione ci limita eventualmente nell'applicazione?

AG

Facciamo inoltre presente che l'incrocio è quasi sempre possibile, ma che su tratti con limite di velocità di 80 km/h potrà in singoli punti essere magari effettuato solo a 20-30 km/h. A nostro avviso, sebbene consentito ora dal nuovo articolo, apporre una linea di direzione così sarebbe in ogni caso improvvado.

Non permette più di introdurre corsie centrali banalizzate e rende illegali quelle esistenti.

FR

A nostro avviso, si tratta di un'inutile regolamentazione aggiuntiva, che non ha alcun senso apparente.

GL

OK per una linea di sicurezza, ma troppo restrittivo per una linea di direzione. La formulazione proposta impedirà la realizzazione di carreggiate a corsia unica con corsie ciclabili su entrambi i lati, se non è consentito incrociare senza occupare tali corsie, quando invece questa misura può in certi casi essere benefica per la sicurezza dei ciclisti e per la modera-

NE

zione del traffico individuale motorizzato.

Proposta: «La carreggiata può essere suddivisa in corsie contrassegnate con linee di sicurezza solo se l'incrocio e la circolazione parallela sono possibili senza pericolo e senza l'occupazione di una corsia adiacente».

Analogamente alla domanda 18, ci si chiede: il contenuto di questo articolo non è disciplinato meglio e in modo più comprensibile nelle norme SN 640 850a e VSS 40 862? Si veda anche il nuovo articolo 103a, che a nostro avviso in questo caso basta.

SO

Si contesta la dicitura «... e senza l'occupazione di una corsia adiacente» in quanto la sua applicazione rischia infatti di comportare l'eliminazione della linea centrale di direzione (bianca tratteggiata) e/o di una corsia ciclabile in quei tratti in curva su strade principali e secondarie nei quali il transito dei veicoli pesanti comporta una leggera ma non pericolosa invasione della corsia adiacente. In questi casi l'eliminazione della linea centrale peggiorerebbe tuttavia le condizioni per la sicurezza stradale, poiché i conducenti non avrebbero più un punto di riferimento per la guida specialmente nelle condizioni più difficili (come ad es. di notte o con la pioggia). In questi casi, il mantenimento della linea di direzione comporterebbe invece una significativa limitazione del transito dei veicoli pesanti su diversi tratti stradali e in particolar modo per quanto riguarda la lunghezza massima autorizzata.

TI

In conclusione l'articolo 74 cpv. 1^{bis} è dunque condiviso tranne che per l'aggiunta finale «...e senza l'occupazione di una corsia adiacente» di cui se ne propone lo stralcio.

Essendo di portata generale, l'articolo non permette di determinare se si applica anche alle corsie destinate ai velocipedi, ossia le corsie ciclabili. Quando la carreggiata non permette a un'auto e a una bici di incrociarsi e circolare in parallelo, la demarcazione di una striscia ciclabile discontinua combinata alla demarcazione di una linea mediana di sicurezza o di direzione deve restare possibile, almeno in maniera transitaria. La realizzazione di una rete di corsie ciclabili separate dal traffico motorizzato in linea con i principi della legge federale sulle vie ciclabili richiederà molti anni. Nel frattempo, la combinazione di queste due demarcazioni consente ai veicoli di visualizzare chiaramente lo spazio necessario a rispettare distanze di sicurezza sufficienti quando effettuano una manovra di sorpasso secondo l'articolo 34 capoverso 4 della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01).

VD

L'interpretazione di questo nuovo articolo non è chiara. A nostro avviso, un tratto a due corsie senza una chiara suddivisione fra le due non favorisce la sicurezza stradale.

UPSA

Invece di «incrociarsi» si dovrebbe dire «incontrarsi».

upi

Le linee di margine dovrebbero essere possibili anche fuori delle località. L'articolo andrebbe dunque integrato in tal senso. In quel caso non si potrebbero tuttavia demarcare linee di direzione e di sicurezza.

upi, L-drive

La formulazione implica che le corsie centrali dovrebbero avere una larghezza minima di 7,3 m per consentire l'incrocio di veicoli larghi. Ciò impedisce di adottare soluzioni a due corsie centrali, come quelle raccomandate nelle città svizzere (p. es. Zurigo e Berna: larghezza minima della carreggiata a corsia unica di 4,50 m) e comunemente utilizzate in altri Paesi europei.

2ruote, Pro Velo,
ATA, Velosuisse

Chiediamo inoltre che venga nuovamente consentita la creazione di carreggiate a corsia unica fuori delle località, cosa non più possibile dal 1° gennaio 2016 (art. 74a cpv. 2 OSStr). Si dovrebbe lasciare alle autorità esecutive la libertà di decidere se creare una carreggiata a corsia unica, nella misura in cui sussistano le condizioni quadro per farlo (volume di traffico, parte di traffico pesante, velocità massima segnalata ecc.).

In presenza di una corsia ciclabile con larghezza massima di 1,5 m, carreggiate a corsia unica la cui larghezza consente appena l'incrocio di veicoli a motore sono estremamente pericolose, poiché le superfici destinate a bici ed auto ecc. coincidono. Una carreggiata a corsia unica dovrebbe consentire l'incrocio tra le linee di demarcazione di corsie ciclabili solo se queste misurano minimo 2 m ognuna. In tutti gli altri casi dovrebbe avere una larghezza massima di 4,5 m in modo che sia chiaro che all'incrocio i veicoli a motore devono circolare dietro alle biciclette.

Pro Velo

Affinché le automobili circolino il meno possibile sulle corsie ciclabili, occorre inoltre adeguare l'articolo 40 capoverso 3 dell'ordinanza sulle norme della circolazione. Le corsie ciclabili devono essere percorribili solo agli incroci, tranne quando è obbligatorio circolarvi perché la carreggiata a corsia unica è più stretta del veicolo.

Proponiamo inoltre di aggiungere nell'articolo 74a una lettera h in modo tale da permettere di apporre i simboli dei velocipedi anche sulle corsie adiacenti a quelle dei bus, se queste sono vietate alle biciclette. Ai ciclisti, come agli altri utenti della strada, non è sempre chiaro se una corsia riservata ai bus sia percorribile dalle biciclette. Il simbolo accanto alle corsie riservate ai bus farebbe chiarezza.

Siamo contrari all'articolo 74a capoverso 1^{bis} AP-OSStr che esige che i veicoli possano incrociarsi senza occupare un'altra corsia. In realtà, a dispetto di quanto si dica nel rapporto esplicativo, questa disposizione impedirà la realizzazione di carreggiate a corsia unica con corsie ciclabili su entrambi i lati, se non è consentito incrociare senza occupare tali corsie, quando invece questa misura può in certi casi essere benefica per la sicurezza dei ciclisti e per la moderazione del traffico individuale motorizzato.

UCS

Riteniamo inoltre che debba essere inasprita l'attuale normativa, secondo cui le corsie ciclabili delimitate da una linea tratteggiata possono essere percorse dai veicoli a motore purché questi non ostacolino la ciclomobilità. Gli altri veicoli devono circolare sulle corsie ciclabili solo in casi eccezionali, per esempio quando due auto si incrociano su una carreggiata a corsia unica e non ci sono ciclisti nelle vicinanze. Ciò migliorerebbe la sicurezza dei ciclisti, accrescendo il valore strategico della corsia ciclabile.

ATA

Le corsie potranno in questo caso essere contrassegnate solo se sono percorribili da tutti i veicoli (ossia se hanno una larghezza di almeno 2,75 m). In molte situazioni sarebbe opportuno poter contrassegnare anche corsie più strette: in questo modo gli automobilisti presterebbero maggiore attenzione durante la guida anche qualora dovessero ripiegare sulla corsia ciclabile.

AG Velo VERDI,
Brunner, Grossenbacher

Dev'essere consentito contrassegnare corsie più strette.

AG Velo PSS

- Si devono in particolare poter contrassegnare delle corsie ciclabili anche se la corsia immediatamente a sinistra diventa sottodimensionata per i veicoli a motore. In questo caso i veicoli a motore devono condividere la corsia ciclabile dando precedenza ai ciclisti.

Esempi: contrassegnare l'attraversamento di corsie ciclabili nelle strettoie mediante isole salvagente su carreggiate a corsia unica molto stretta.

- Sulle strade con moderazione del traffico classificate come itinerari ciclabili si deve poter tracciare una linea di mezzeria anche se le corsie risultanti sono sottodimensionate, purché larghe almeno 2,20 m. Su strade a un'unica corsia ciò fa sì che soprattutto il traffico motorizzato utilizzi solo metà della carreggiata, come avviene nel caso del traffico motorizzato bidirezionale quando vi sono veicoli a motore che si incrociano. I veicoli più larghi della corsia possono con la dovuta cautela utilizzare anche la corsia opposta.

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

ACS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

Da come è formulata non siamo in grado di valutare se la normativa avrà effetti positivi o negativi sulla sicurezza stradale. Essendo per noi d'importanza capitale, è essenziale che questa sia in ogni caso garantita almeno quanto lo era dalla normativa previgente.

ACS

3.1.20 Linee di distanziamento (domanda 20)

Siete d'accordo con l'inserimento nell'OSStr delle linee di distanziamento (art. 76 cpv. 1^{bis} AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	25	1	0	26	96%	4%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	14	1	3	18	93%	7%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	3	0	12	15	100%	0%
Totale	49	2	22	73	96%	4%

Analisi qualitativa:

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, AG Velo PSS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

Per le autorità di controllo sarebbe stato auspicabile trasporre nella legge anche il divieto di superamento a sinistra di linee continue più corte (p. es. prima dell'inizio di un'area con divieto d'accesso o, a scopo di guida, appena prima di una strada con uno stop). Questo, al fine di avere un base legale chiara per poter applicare una sanzione. Infrazioni del genere avvengono infatti regolarmente.

BE

Sarebbe interessante vietare l'attraversamento delle linee di distanziamento, poiché queste ultime, per loro funzione, garantiscono la sicurezza del flusso di circolazione, allo scopo in particolare di evitare manovre di spostamento allo sbocco dell'accavallamento di due assi.

FR

Tuttavia: affinché le linee di distanziamento non abbiano lo stesso significato di una linea di sicurezza devono essere più corte di 20 m.

ZG

Approviamo esplicitamente l'introduzione nell'OSStr delle linee di distanziamento.

upi

Stessa osservazione fatta precedentemente sull'uso dei colori

stradasvizzera

Un ulteriore esempio di dissuasori per percorsi ciclabili si trova nel manuale olandese CROW «Design Manual for Bicycle Traffic», Design Sheet V7 (p. 226 nell'edizione 2016).

AG Velo PSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

VD, L-drive

VD

Riteniamo che l'integrazione delle linee di distanziamento nell'OSStr richieda cautela. Tale demarcazione potrebbe essere assimilata a una «linea di margine» (6.15 OSStr) tracciata al bordo della carreggiata, a destra o a sinistra, motivo per cui non è opportuno aggiungerla. Ci interroghiamo inoltre sul valore aggiunto di questa demarcazione, considerato che è attraversabile come la linea di margine.

Teniamo di principio a ribadire che per queste demarcazioni occorre anche definire più chiaramente il significato di ciascun colore. Nella pratica si osserva una grande anarchia a questo livello: se le linee o i punti sono a volte rossi, gialli o violetti la maggior parte degli utenti non ne capisce il significato, il che non favorisce la sicurezza stradale.

L-drive

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

ACS, Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

Si veda osservazione in merito alla domanda 19.

ACS

3.1.21 Demarcazione «Doppia linea trasversale» (domanda 21)

Siete d'accordo con la proposta di integrare la demarcazione «Doppia linea trasversale» disciplinata all'articolo 79 capoverso 3 OSStr con la nuova figura 6.24 (art. 79 cpv. 3 AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	13	0	5	18	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	1	0	13	14	100%	0%
Totali	47	0	25	72	100%	0%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzeria, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, VFAS, VSS

La figura 6.24 è tuttavia difficile da capire. Manca la corsia grigia e il marciapiede (grigio scuro) di lato. La «doppia linea trasversale» deve essere raffigurata nel contesto, così come lo si è fatto per esempio con la linea di distanziamento.

NW, upi, L-drive,
Suva

Questa linea trasversale non ha sostanzialmente alcun senso, poiché gli stalli di parcheggio sono contrassegnati in blu o in bianco e li si nota quindi solo al momento di parcheggiare. Potrebbe pertanto essere completamente omessa.

L-drive

La demarcazione blu è apposta all'inizio della zona blu. Nel momento in cui parcheggia, il conducente di un veicolo non sa più in quale zona si trova. Il colore degli stalli di parcheggio ci mostra in quale zona si trova l'utente della strada. Quale aggiunta si potrebbe apporre la demarcazione del disco orario all'altezza degli stalli di parcheggio a tempo limitato delimitati da una linea bianca.

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

ACS, AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, Velosuisse, UTP, WBUR, Womoland

Non ne vediamo il bisogno.

ACS

3.1.22 Delineatori temporanei (domanda 22)

Siete d'accordo con le modifiche all'articolo 80 OSStr relative alla segnalazione di cantieri, con le dimensioni dei delineatori temporanei indicate nell'allegato 1 e le nuove figure 7.01–7.04?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	22	4	0	26	85%	15%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	14	1	3	18	93%	7%
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Assicurazioni	0	1	1	2	0%	100%
5.5 Altri	1	0	0	1	100%	0%
6. Ulteriori pareri	3	0	12	15	100%	0%
Totali	47	6	20	73	89%	11%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, UP-SA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Architettura senza ostacoli, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SBb, FSC, UCS, stradasvizzera, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

Sembra effettivamente essenziale sancire nell'OSStr i principi e le regole che permettano una maggiore sicurezza nei pressi dei cantieri, ma soprattutto a favore dei lavoratori.

FR

Gradiremmo che si precisasse l'espressione «sufficientemente illuminati». Non capiamo a cosa si riferisca: all'illuminazione dei cantieri o all'illuminazione stradale (p. es. lampioni temporanei, illuminazione delle strisce pedonali, lampade di delimitazione dei cantieri)?

SO

Per segnalare i cantieri dovrebbe essere consentito utilizzare, in aggiunta o al posto dei dispositivi già citati, anche strisce di luci a scorrimento sul manto stradale o sui cartelli di avvertimento.

ZH, CDSCS, UCS, SCPCS

Proposte di aggiunta: la segnaletica di cantiere ostacola spesso inutilmente i ciclisti. Proposta di soluzione: integrare l'OSStr in modo tale da garantire, ove possibile, la circolazione della mobilità ciclabile e tener conto delle relative esigenze di sicurezza.

Cycla, Pro Velo, ATA, Velosuisse

Urge tuttavia far presente che i segnali devono essere collocati in modo tale da non costituire un pericolo per i pedoni a causa per esempio di spigoli vivi, rialzati o sporgenti.

Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

- Art. 80 cpv. 2: sarebbe opportuno indicare la direzione delle strisce rispetto alla direzione di marcia. Nella pratica i delineatori sono spesso installati nel senso sbagliato.
- Lamentiamo che all'articolo 80 capoverso 2 e 3 AP-OSStr non venga fatta una distinzione tra cantieri di breve e di lunga durata come invece fa la norma VSS 40 886 per quanto riguarda la possibilità di utilizzare delineatori e coni se gli ostacoli sulla carreggiata misurano più di 0,50 m di larghezza. Per dei cantieri mobili di durata inferiore a un giorno e su cui è presente in permanenza del personale, è in effetti sproporzionato esigere che il cantiere sia delimitato con barriere o assi ogni qual volta c'è un ostacolo largo più 0,50 m sulla carreggiata. Introducendo questa disposizione nella legislazione federale, la norma VSS risulterà inoltre formalmente in contraddizione con la base legale, ciò

che sarà estremamente pregiudizievole in termini di responsabilità per gli enti incaricati di lavori di breve durata.

- Affinché i delineatori ora introdotti nell'OSStr con il numero 7.01 siano efficaci come guida per gli utenti, è indispensabile precisare che il senso delle tratteggiature o delle frecce bianche segnala il lato lungo il quale devono essere scansate.

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, GE, UR, VD, Mobilità pedonale, Suva

Secondo il capoverso 3, i cantieri di breve durata che occupano la carreggiata per più di 0,5 m di larghezza devono essere sempre delimitati da assi e non più solo con delineatori flessibili. Secondo la norma VSS 40 886 sui cantieri la scelta dipende tuttavia dal dislivello del cantiere. Nel Cantone di Argovia ci atteniamo strettamente alla norma VSS e temiamo che vi sia qui una contraddizione. Auspiciamo un'armonizzazione con l'attuale norma per garantire la certezza del diritto.

AG

Art. 80 cpv. 2:

GE

autorizzazione ad utilizzare delineatori sui cantieri, in particolare se la larghezza dell'ostacolo è di al massimo 0,5 m sulla carreggiata

Osservazione: i delineatori non costituiscono un ostacolo per lavori con differenze di livello, poiché questi non corrispondono a un cantiere con scavo (VSS 40 886), n. 20.2). I delineatori servono unicamente da guida ottica e non da protezione.

Art. 80 cpv. 3:

«elementi tubolari, barriere pieghevoli ...»

Osservazione: al numero 20.2 della norma VSS 80 886 (Cantieri), non è stabilito che una transenna è un elemento tubolare o una barriera pieghevole. Le transenne ai sensi delle norme sono dei dispositivi costituiti da traverse rosse e bianche.

Art. 80 cpv. 4:

delineatore temporaneo «Segnale mobile di protezione» (7.03) OSStr. Sull'esempio dell'allegato è aggiunto un segnale «Ostacolo da scansare a destra» (2.34).

Osservazione: non siamo d'accordo di aggiungere i segnali 2.34 o 2.35 sull'esempio. Il segnale 7.03 deve servire unicamente per far rientrare il traffico su una sola corsia nello stesso senso di circolazione (non in senso inverso).

Art. 80 cpv. 5:

Conformemente alla norma VSS 80 886 cap. 15 è necessario integrare la collocazione di semafori convenzionali (rosso-giallo-verde) o da cantiere (rosso-giallo lampeggiante). Fuori delle località, in caso di installazione di semafori per la circolazione, si collocherà una segnaletica di preavviso per mezzo del segnale 1.27 «Segnali luminosi» e del segnale 1.14 «Lavori» OSStr.

Allegato 1 cifra VII numero 1 Delineatore flessibile (7.01):

L'altezza menzionata dei delineatori di piccolo formato è di 40-50 cm.

Osservazione: secondo la norma VSS 40 886 numero 20.5, l'altezza dei delineatori di piccolo formato è di 35-50 cm. Non corrisponde quindi alla revisione.

Allegato 1 cifra VII numero 2 Cono (7.02):

L'altezza menzionata del cono è di 75 cm.

Osservazioni: secondo la figura 2a della norma VSS 40 886, l'altezza minima di un cono è di 50 cm, Non corrisponde quindi alla revisione.

Il segnale mobile di protezione 7.03 andrebbe suddiviso meglio dal punto di vista grafico; com'è ora sembra un po' sovraccarico.

UR

Secondo l'allegato 1 cifra VII l'altezza dei delineatori va dai 100 ai 50 cm, mentre per i coni è unicamente di 75 cm. Sarebbe opportuno che i valori limite delle altezze dei coni siano gli stessi di quelli dei delineatori, ovvero compresi tra 100 e 50 cm.

VD

Non c'è alcuna indicazione riguardo alle palette segnaletiche a due facce. Proponiamo di inserire dunque un nuovo periodo come proposto di seguito:

Cpv. 4:

I cartelli di preavviso mobili sono principalmente affissi su veicoli d'intervento o rimorchi. Come avviene attualmente, la licenza di circolazione deve essere completata con l'iscrizione della cifra 170: Messaggio variabile e iscrizione illuminata autorizzati.

Come prescritto per le frecce di rientro gialle a sorgente luminosa (art. 82 cpv. 5^{bis} OSStr / art. 82 cpv. 8 AP-OSStr), dovrebbe essere esplicitamente previsto nell'OSStr che i delineatori temporanei di cui all'articolo 80 capoverso 4 AP-OSStr possono essere utilizzati su veicoli circolanti o fermi sulla carreggiata.

Mobilità pedonale chiedere di modificare il capoverso 6 come segue:

Mobilità pedonale

⁶ I cantieri nell'area della carreggiata, **del marciapiede o del percorso pedonale** devono essere installati in modo da garantire sia la sicurezza stradale sia la sicurezza delle persone che vi lavorano e **che li costeggiano**. Se le condizioni di luce lo richiedono, i cantieri devono essere sufficientemente illuminati. A tal fine si deve tener conto delle norme tecniche riconosciute.

Motivazione 1: gli infortuni dei pedoni non sono considerati incidenti stradali, ma possono comunque verificarsi in caso di installazione inadeguata dei cantieri. Esempio: i pedoni possono urtare la testa contro un cartello di segnalazione temporaneo mal collocato che sporge dal profilo illuminato del marciapiede. Le persone che costeggiano il cantiere devono essere menzionate a parte, poiché la loro sicurezza non rientra in tutti i casi nell'ambito della sicurezza stradale.

Motivazione 2: i requisiti concernenti le installazioni dei cantieri devono essere obbligatoriamente soddisfatti in tutti i casi immaginabili, anche per esempio se ad essere interessate non sono aree della carreggiata, ma un marciapiede o un percorso pedonale.

Suva è del parere che l'utilizzo di delineatori flessibili e di coni di cui all'articolo 80 capoverso 2 deve essere possibile solo per delimitare cantieri di breve durata. Per i cantieri di durata superiore a tre giorni lavorativi occorre creare una protezione fisica tra il traffico e il cantiere (a seconda della velocità e del pericolo, transenne o paracarri).

Suva

L'attuale norma VSS 40 886 va inoltre adeguata in base all'articolo 80 capoverso 6. Sulle strade principali e secondarie occorre in particolare adeguare la velocità consentita o le misure di protezione necessarie in base alla velocità del traffico.

Fra le figure 7 dovrebbero essere rappresentate anche gli sbarramenti dei cantieri (transenna a due assi, paracarro o paracarro con rete). Sotto questo aspetto la norma VSS 40 886 non soddisfa più i requisiti in materia di sicurezza dei cantieri stradali.

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

ACS, AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SvizzeraMobile, USAM, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

Dalla sola formulazione non siamo in grado di valutare se la normativa avrà effetti positivi o negativi sulla sicurezza stradale. Essendo per noi d'importanza capitale, è essenziale che questa sia in ogni caso garantita almeno quanto lo era dalla normativa previgente.

ACS

3.1.23 Delineatori permanenti (domanda 23)

Siete d'accordo con le modifiche all'articolo 82 OSStr relative ai delineatori permanenti, con le relative dimensioni indicate nell'allegato 1 e le nuove figure 7.05–7.09?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	25	1	0	26	96%	4%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonalni	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	14	0	4	18	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	2	0	13	15	100%	0%
Totali	48	1	24	73	98%	2%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

Ci riferiamo in questo contesto al capoverso 6 nel punto in cui è menzionato nello specifico lo «spartitraffico». Questo è definito nella norma VSS 40882 (v. figura 18) e non prevede la presenza di una colonnetta delle isole di traffico. Nel capoverso il termine «spartitraffico» dovrebbe quindi essere sostituito con «isole, per esempio per incanalare il traffico».

NW, upi, L-drive

Approviamo le modifiche all'articolo 82, ma proponiamo i seguenti adeguamenti:

ZG

Art. 82 cpv. 1 OSStr: adeguare la disposizione come segue:

¹ I delineatori rendono più chiaro il tracciato della strada e/o segnalano gli ostacoli permanenti (...)

Motivazione: I diversi scopi dei delineatori sono precisati nella pertinente norma VSS e descrivono campi d'applicazione indipendenti gli uni dagli altri. La disposizione concernente lo scopo non deve perciò essere formulata in maniera «cumulativa», bensì «alternativa».

Art. 82 cpv. 6 OSStr: Sui delineatori permanenti «Colonnette delle isole di traffico» è bene non mettere strisce verticali.

Motivazione: Le strisce orizzontali sono più visibili di quelle verticali.

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

JU

Siamo contrari all'idea di non rendere obbligatorio l'uso di delineatori per segnalare ostacoli situati a meno di 1 m. Di notte, l'aspetto riflettente del delineatore garantisce in effetti una sicurezza ottimale degli utenti della strada.

JU

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

ACS, AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campin-gland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

Dalla sola formulazione non siamo in grado di valutare se la normativa avrà effetti positivi o negativi sulla sicurezza stradale. Essendo per noi d'importanza capitale, è essenziale che questa sia in ogni caso garantita almeno quanto lo era dalla normativa previgente.

ACS

3.1.24 Denominazione e indicazione bilingue di svincoli e diramazioni (domanda 24)

Siete d'accordo con le modifiche agli articoli 86 e 87 OSStr relative alla denominazione di svincoli e diramazioni su autostrade e semiautostrade e all'indicazione bilingue di svincoli e diramazioni (art. 86 cpv. 5, 8 e 9 nonché 87 cpv. 6 AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	24	0	2	26	92%	0%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	0	7	18	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	0	0	15	15	0%	0%
Totale	42	0	31	73	100%	0%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, UCS, stradasvizzera, Suva, SCPCS, TCS, VFAS, VSS

Bisogna garantire che la doppia denominazione di svincoli e diramazioni, e per estensione anche di città e quartieri, non peggiori la sicurezza stradale per via della maggiore attenzione necessaria ai conducenti per decifrare i cartelli.

FR, JU

L'importante è garantire la leggibilità.

GR

Valutare di fare un esplicito riferimento alla nuova Ordinanza sulla segnaletica stradale nell'articolo 86 cpv.8

TI

Per preservare la chiarezza delle indicazioni e limitare la distrazione al volante, ci sembra inoltre necessario definire delle regole di punteggiatura nell'ordinanza.

TCS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

AG, SH, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Lohnunternehmer, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, ASETA, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR, Womoland

3.1.25 Segnalazione di aree di servizio e di sosta (domanda 25)

Siete d'accordo con il nuovo articolo 89 AP-OSStr relativo alla segnalazione di aree di servizio e di sosta?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	25	0	1	26	96%	0%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	0	7	18	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	1	0	14	15	100%	0%
Totale	45	0	28	73	100%	0%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, IG Campingland, CCPSC, CDSCS, L-drive, UCS, stradasvizzera, Suva, SCPCS, TCS, VFAS, VSS, Womoland

Si dovrebbe poter limitare il numero di parcheggi e la possibilità di rimanere parcheggiati nelle aree di servizio o di sosta. Non è dunque opportuno far riferimento unicamente al segnale «Parcheggio» (4.17 OSStr). Dovrebbe anche essere possibile utilizzare il segnale «Parcheggio con disco» (4.18 OSStr) per esempio

VD

Nell'ottica di fornire un'informazione più semplice e chiara, il TCS suggerisce di menzionare solo la distanza fino all'area di servizio successiva e non alle due o tre seguenti. Per evitare confusioni riguardo alla direzione in cui si trova un'area di servizio, l'annuncio dovrebbe essere fatto per quanto possibile dopo aver superato uno svincolo di autostrada o semiautostraada. Si potrebbe in questo modo omettere di indicare i numeri delle autostrade sulle quali si trovano le aree di servizio successive, indicazioni che possono generare confusione.

TCS

Cpv. 2: come mai nelle aree di servizio si continua a utilizzare il simbolo «Stazione di ricarica» quando ora si può o si dovrebbe utilizzare il segnale «Rifornimento incluso carburante alternativo» (4.84.1)? Nel rapporto esplicativo il simbolo 5.42 è peraltro menzionato unicamente in relazione alle aree di sosta.

VSS

È impellente poter segnalare anche i punti di smaltimento dei WC di pullman e camper/roulotte.

IG Campingland,
Womoland

In una prossima revisione dell'OSStr si dovrebbe inserire un nuovo cartello dedicato, analogamente a quanto si fa in altri Paesi europei. Simili cartelli sono già sporadicamente presenti nelle aree di servizio svizzere, ma non sono uniformi neanche all'interno di uno stesso Cantone.



Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

JU, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, Lohnunternehmer, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, ASETA, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR

3.1.26 Segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» (domanda 26)

Siete d'accordo con il nuovo campo di applicazione del segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» (art. 89a cpv. 2 AP-OSStr) e la nuova figura 4.90?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	24	1	1	26	96%	4%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	1	6	18	92%	8%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	0	0	15	15	0%	0%
Totali	42	2	29	73	95%	5%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, Suva, SCPCS, TCS, Uster, VFAS, VSS

I cartelli recanti informazioni sull'instradamento a grande raggio e le condizioni stradali non devono essere limitati solo alle autostrade e semiautostrade, ma devono essere consentiti sull'intera rete stradale, comprese in particolare le reti di percorsi ciclabili.

Pro Velo

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, UTP

Cpv. 2: cosa si intende per «lunghe gallerie»?

AG

Cpv. 7: simili cartelli informativi collegati ai cosiddetti sistemi di gestione del traffico sono già in funzione sulle strade cantonali. Sono però utilizzati per ottimizzare i percorsi di traffico e stimare i tempi di percorrenza e non per motivi di sicurezza stradale o di protezione ambientale. Il presente articolo deve pertanto consentire l'installazione di questi cartelli su tutte le strade a scopo di gestione del traffico e di informazione sul viaggio.

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

SO, 2ruote, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Lohnunternehmer, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, Sviz-zeramobile, USAM, UCS, FST, ASETA, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, WBUR, Womoland

3.1.27 Segnaletica turistica su autostrade e semiautostrade (domanda 27)

Siete d'accordo con il nuovo articolo 89b AP-OSStr relativo alla segnaletica turistica su autostrade e semiautostrade e le nuove figure 4.74.1 e 4.74.2?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	25	0	1	26	100%	0%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	10 (1)	0	7 (1)	18	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	2 (1)	0	12 (1)	15	100%	0%
Totali	47	0	26	73	100%	0%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, FTV, IG Campingland, CCPSC, CDSCS, L-drive, *Lohnunternehmer*, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, VFAS, VSS, Womoland

Si veda in proposito anche la risposta alla domanda 10.

AG, BE

Per garantire la futura applicabilità dell'articolo 89b capoverso 4 AP-OSStr sarebbe decisamente più semplice se il nome attualmente utilizzato per il «Grand Tour of Switzerland» non fosse espressamente menzionato nell'AP-OSStr. Se il nome dovesse cambiare, per esempio per motivi di marketing, sarebbe necessaria una nuova revisione, motivo per cui UPSA propone una formulazione più pragmatica: «Per contrassegnare itinerari turistici si può utilizzare un emblema rosso con la dicitura corrispondente in un campo bianco rettangolare su fondo marrone e una freccia bianca di rientro su fondo marrone sotto i cartelli turistici di annuncio e in corrispondenza di uscite senza cartelli turistici di annuncio.»

UPSA

L'informazione deve restare concisa, chiara e di facile comprensione

TCS

La configurazione esatta dovrebbe comunque continuare ad essere prescritta in dettaglio a livello di norma.

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

JU, 2ruote, AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, *Lohnunternehmer*, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, ASETA, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR

3.1.28 Utilizzo delle demarcazioni per le strade principali e secondarie negli impianti accessori e nelle aree di sosta (domanda 28)

Siete d'accordo con l'inserimento nell'OSStr del principio secondo cui negli impianti accessori e nelle aree di sosta devono essere utilizzate le demarcazioni per le strade principali e secondarie (art. 90 cpv. 5 AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	0	7	18	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	0	0	15	15	0%	0%
Totale	44	0	29	73	100%	0%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, UCS, stradasvizzera, Suva, SCPCS, TCS, VFAS, VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

Cycla, AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Lohnunternehmer, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, ASETA, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR, Womoland

3.1.29 Demarcazione «Uscita di scampo» (domanda 29)

Siete d'accordo con l'inserimento nell'OSStr della demarcazione «Uscita di scampo» (art. 90 cpv. 6 AP-OSStr; nuova figura 6.35)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	11	0	6	17	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	1	0	14	15	100%	0%
Totale	45	0	27	72	100%	0%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzera, Suva, SCPCS, TCS, VFAS, VSS

Parlare di «avaria del veicolo», non solo dei freni (troppo restrittivo)

VD

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

AG Velo PSS, Sentieri AG, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBB, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR, Womoland

3.1.30 Abrogazione dell'articolo 101 capoverso 1 OSStr (domanda 30)

Siete d'accordo con l'abrogazione dell'articolo 101 capoverso 1 OSStr?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	20	5	1	26	80%	20%
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	12	4	2	18	75%	25%
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%
5.5 Altri	1	0	0	1	100%	0%
6. Ulteriori pareri	10	1	4	15	91%	9%
Totale	52	10	11	73	84%	16%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, Sentieri AG, ASTAG, Cycla, Sentieri GR, FSU, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, CCPSC, CDSCS, Lohnunternehmer, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, UCS, FST, ASETA, SCPGS, Sentieri CH, TCS, Sentieri TG, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Nel presente avamprogetto di OSStr non sono trasposte alcune disposizioni chiave della norma SN 640 829a, quali per esempio quelle del capitolo 7 (Definizioni). Per assicurare la piena certezza del diritto, occorre garantire che la norma SN 640 829a non sia abrogata dall'OSStr, sia adeguata entro un termine ragionevole alle disposizioni aggiornate oppure vengano emanate, come soluzione transitoria, delle istruzioni secondo l'articolo 115 capoverso 1 OSStr.

Sentieri AG, Sentieri GR, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, SvizzeraMobile, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, NW, SG, SH, UPSA, upi, FTV, L-drive, stradasvizzera

L'abrogazione di questo articolo potrebbe portare all'installazione arbitraria di segnali e demarcazioni di fantasia. L'articolo andrebbe mantenuto o eventualmente integrato nel testo dell'articolo 1 capoverso 1 OSStr.

AI, AR, SG

Questo capoverso non dovrebbe assolutamente essere abrogato. Sopprimendolo si rischia di veder fiorire una varietà di creazioni sui generis. Anche se esiste già una corrispondente disposizione nell'articolo 5 capoverso 3 LCStr, lasceremmo comunque questo capoverso in quanto riferito più direttamente all'OSStr. Può invece essere omesso il riferimento all'articolo 115 OSStr.

NW, upi, L-drive

Bisogna evitare che nello spazio stradale compaiano segnali e demarcazioni sui generis.

SH

In un'ottica di certezza del diritto e per favorire l'uniformità, dovrebbero essere utilizzati solo segnali e demarcazioni previsti anche nell'OSStr. A nostro avviso l'articolo 5 capoverso 3 non è perfettamente equivalente.

UPSA, stradasvizzera

Nel presente avamprogetto di OSStr non sono trasposte alcune disposizioni chiave della norma SN 640 829a, quali per esempio quelle del capitolo 7 (Definizioni). Per assicurare la

piena certezza del diritto, occorre garantire che la norma SN 640 829a non sia abrogata dall'OSStr, sia adeguata entro un termine ragionevole alle disposizioni aggiornate oppure vengano emanate, come soluzione transitoria, delle istruzioni secondo l'articolo 115 capoverso 1 OSStr.

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

[VD](#), ACS, AG Velo PSS, Graf, IG Campingland, UNA+FNG, USAM, UCS, Suva, Uster, UTP, Womoland

3.1.31 Configurazione dei segnali (domanda 31)

Siete d'accordo con le modifiche all'articolo 102 OSStr relative alla configurazione dei segnali (formato intermedio sulle autostrade, effetto retroriflettente e carattere «ASTRA Frutiger») (art. 102 cpv. 2, 4 e 5 AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	24	0	2	26	100%	0%
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	16	1	1	18	94%	6%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	1	1	2	0%	100%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	1	0	1	0%	100%
6. Ulteriori pareri	9	6	3	18	60%	40%
Totali	58	9	9	76	87%	13%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, AG Velo PSS, UPSA, Sentieri AG, ASTAG, upi, Cycla, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SvizzeraMobile, UCS, stradasvizzera, FST, Suva, ASETA, SCPCS, Sentieri CH, TCS, Sentieri TG, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Il punto chiave sta in effetti nel garantire che la proprietà retroriflettente degli indicatori di direzione per aziende e per alberghi e della segnaletica turistica sia minima in modo tale da garantire l'efficacia degli altri segnali.

FR

L'espressione «si utilizza» fa pensare che è imperativo adottare il formato grande o intermedio. È così?

GE

Richiesta di modifica della proposta:

AG Velo PSS

- nuovo formato grande o intermedio per la segnaletica di direzione per velocipedi (si vedano risposte alle domande 3 e 8).
- La segnaletica di direzione per velocipedi deve essere retroriflettente.

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG Velo VERDI, Brunner, FTV, Grossenbacher, Sentieri GR, Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

Per le scritte sui segnali si utilizza il carattere «ASTRA Frutiger». Fanno eccezione gli **indicatori di direzione per sentieri e per mountain bike**, i numeri, l'indicatore di direzione per aziende, la segnaletica turistica e l'indicatore di direzione per alberghi.

Sentieri GR

... nonché la segnaletica turistica e i cartelli di conferma collocati a fini di orientamento lungo sentieri invernali e percorsi per ciaspole ...

FTV

Motivazione: per ragioni di sicurezza e per migliorare l'instradamento bisogna consentire demarcazioni intermedie retroriflettenti per le offerte invernali.

Poiché i pedoni non hanno con sé veicoli provvisti di illuminazione, può essere opportuno prevedere un'illuminazione per gli indicatori di direzione centrali. Sarebbe sproporzionato prescrivere l'illuminazione per tutti i cartelli segnaletici destinati alla mobilità pedonale, ma altrettanto sproporzionato è vietarla.

Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

- Ingrandire la segnaletica di direzione per la ciclomobilità, ossia usare formati più grandi (p. es. in punti in cui si viaggia ad alta velocità o c'è scarsa visibilità).
- Utilizzare il formato grande o intermedio per la segnaletica per biciclette
- La segnaletica per biciclette deve essere visibile anche in condizioni di oscurità (nebbia, notte) → proprietà retroriflettente

AG Velo VERDI, Brunner, Grossenbacher

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

[OW](#), [VD](#), Graf, IG Campingland, UNA+FNG, USAM, Uster, UTP, Womoland

3.1.32 Segnali utilizzati sui veicoli (domanda 32)

Siete d'accordo con la modifica all'articolo 103 capoverso 5 OSStr relativa ai segnali utilizzati sui veicoli?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	25	1	0	26	96%	4%
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
2. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	0	1	100%	0%
4. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	16	0	2	18	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
5. Ulteriori pareri	2	0	13	15	100%	0%
Totale	51	1	21	73	98%	2%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, USAM, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

Si ritiene che l'articolo vada modificato nella parte relativa a veicoli di manutenzione permettendo anche l'inserimento di altri generi di cartelli quali le velocità limite sulla tratta o la disposizione delle corsie.

TI

È bene osservare che, come avviene attualmente in tale caso, la licenza di circolazione è completata con l'iscrizione della cifra 119: Messaggio variabile (pannelli illuminati o luminescenti) autorizzato per trasporti speciali o scorta della polizia in riferimento alle cifre 5 e 6 dell'autorizzazione speciale o secondo le disposizioni dell'USTRA.

VD

Oltre alle possibilità di visualizzazione dei segnali proposte, sui pannelli a messaggio variabili o sulle semplici barre luminose dei veicoli si dovrebbero consentire luci a scorrimento con indicatori di direzione gialli.

ZH, CDSCS, UCS, SCPCS



Sulla base delle conoscenze acquisite nella pratica, si rivela necessario ampliare le possibilità di visualizzazione dei segnali sui pannelli a messaggio variabile e, in particolare, l'uso dei segnali di prescrizione, che si dimostrano utili per lo svolgimento dell'incarico e per aumentare la sicurezza stradale. La proposta di permettere ora l'utilizzo anche dei divieti di sorpasso («Divieto di sorpasso», «Divieto di sorpasso per autocarri») e i segnali indicanti su quale lato aggirare un ostacolo («Ostacolo da scansare a destra», «Ostacolo da scansare a sinistra») è accolta con esplicito favore.

CDSCS, UCS, SCPCS

La possibilità di visualizzare i divieti di sorpasso e gli ostacoli da scansare anche sui pannelli a messaggio variabile di veicoli di manutenzione e d'accompagnamento è opportuna, in quanto ciò contribuisce ad aumentare la sicurezza stradale.

upi, L-drive

Questa misura è importante e valida: il fatto che i trasporti possano svolgersi senza intoppi consente infatti di migliorare la sicurezza stradale.

USAM, VFAS

Sì, ma si dovrebbero emanare determinate prescrizioni anche in quest'ambito. La realtà pratica mostra che ai prodotti acquistati all'estero le prescrizioni relative alle figure dei segnali, alle scritte ecc. non vengono applicate in modo unitario.

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE

Sui pannelli a messaggio variabile di veicoli di manutenzione e d'accompagnamento dovrebbe essere ammesso visualizzare tutti i segnali di cui all'allegato 2 OSStr. Una restrizione a questo livello non ha alcun senso nella pratica. Se la modifica dovesse comunque essere approvata in consultazione, dovranno poter essere visualizzati almeno i segnali 2.30 (Velocità massima), nonché 2.53 (Fine della velocità massima), 2.55 (Fine del divieto di sorpasso) e 2.56 (Fine del divieto di sorpasso per gli autocarri). Nella pratica c'è bisogno di un nuovo segnale «Fine cantiere», che annulli tutte le altre restrizioni legate alla presenza di cantieri.

BE

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, UCS, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

3.1.33 Altri requisiti della segnaletica (domanda 33)

Siete d'accordo con il nuovo articolo 103a AP-OSStr relativo agli altri requisiti della segnaletica e al rinvio alle norme tecniche riconosciute?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	25 1	1 0	0 0	26 1	96% 100%	4% 0%
2. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	0	1	100%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	16	1	1	18	94%	6%
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Assicurazioni	0	1	1	2	0%	100%
5.5 Altri	1	0	0	1	100%	0%
6. Ulteriori pareri	11	0	4	15	100%	0%
Totale	63	3	7	73	95%	5%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, Sentieri AG, ASTAG, upi, Cycla, FTV, FSU, Mobilità pedonale, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBB, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, stradasvizzera, FST, ASETA, SCPCS, Sentieri CH, TCS, Sentieri TG, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Aggiungere «i cantieri» dopo la pubblicità stradale

VD

Siamo d'accordo con questa proposta. Nella pratica constatiamo tuttavia sempre più spesso che soprattutto i segnali temporanei sono collocati in aree destinate alla mobilità pedonale, in particolare sul marciapiede, malgrado questo ne ostacoli notevolmente la percorribilità e ne riduca la larghezza a dispetto delle norme previste.

Mobilità pedonale

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

UR, UPSA, Suva

In linea di principio sosteniamo integralmente le precisazioni dell'articolo 103a capoversi 1 e 2 AP-OSStr. Abbiamo tuttavia delle riserve quanto alle disposizioni di cui al capoverso 3. Proponiamo quindi una modifica che vada nel senso seguente: l'impiego di nuovi prodotti da costruzione è consentito solo previa armonizzazione con le prescrizioni legislative in materia.

UR

Da respingere in un'ottica di certezza del diritto (si veda risposta alla domanda 1)

UPSA

Nell'articolo 103a va aggiunto che bisogna rispettare i requisiti in materia di sicurezza sui cantieri e quindi le prescrizioni della Suva per i cantieri stradali.

Suva

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

AG Velo PSS, Graf, IG Campingland, UNA+FNG, Uster, UTP, Womoland

3.1.34 Pannelli a messaggio variabile (domanda 34)

Siete d'accordo con il nuovo articolo 104 capoverso 1^{bis} AP-OSStr relativo ai pannelli a messaggio variabile?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari		
1. Cantoni	23	2	1	26	92%	8%		
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%		
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%		
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%		
5. Altre cerchie interessate								
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%		
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	16	0	2	18	100%	0%		
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%		
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%		
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%		
6. Ulteriori pareri	2	0	13	15	100%	0%		
Totali	48	2	23	73	96%	4%		

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

Nel caso dei veicoli d'accompagnamento di veicoli e trasporti speciali, è comunque importante che l'impiego dei nuovi mezzi di segnalazione sui pannelli a messaggio variabile sia effettuato da personale formato sulle conseguenze del loro utilizzo (dovere conseguente). FR

Nel Cantone di Turgovia le autorizzazioni speciali per i trasporti eccezionali sono rilasciate dal servizio della circolazione. Anche qualora sia necessaria una scorta della polizia, l'accompagnatore privato deve presentare un'autorizzazione rilasciata dopo aver seguito una formazione presso la polizia cantonale di Zurigo e riconosciuta nel Cantone di Turgovia. La polizia cantonale di Turgovia non ha di norma nulla a che fare con i trasporti eccezionali. Il termine «autorità [cantonale] di polizia» dovrebbe dunque essere sostituito unicamente con «autorità». TG

Si veda la nostra risposta alla domanda 32.

upi, L-drive

Come giustamente precisato dal Consiglio federale, la posa e la rimozione di segnali e demarcazioni sono, in linea di principio, un compito delle autorità. Il segnale «Altri pericoli» (1.30) può essere attivato autonomamente dal personale dei veicoli di scorta, poiché si tratta solo di un segnale di informazione slegato da obblighi giuridici. Nel caso dei segnali di prescrizione, la relativa competenza non deve invece essergli attribuita dal diritto federale.

CDSCS, UCS,
SCPCS

Gli accompagnatori privati di trasporti eccezionali seguono una formazione approfondita presso le autorità cantonali e altri specialisti sotto la guida delle polizie cantonali di Friburgo e Zurigo, che si conclude con un esame teorico e pratico. Essendo gli accompagnatori privati soggetti ad autorizzazione o all'ottenimento del relativo certificato, è opportuno quindi che anche l'uso dei segnali obbligatori sia soggetto ad autorizzazione della polizia, così come nel caso della regolazione della circolazione di cui all'articolo 67 OSStr. Ci si assicura in questo modo che solo professionisti formati possano utilizzare i PMV, garantendo così la sicurezza stradale.

È dunque accolto con grande favore il fatto che sia stata adottata la stessa regolamentazione prevista per la regolazione della circolazione, ossia che il personale di veicoli d'accompagnamento debba ottenere un'autorizzazione da parte dell'autorità cantonale di polizia per utilizzare i segnali sui PMV. In questo modo la polizia può intervenire anche in caso di abuso di questo diritto. L'autorizzazione proposta può essere facilmente integrata nelle autorizzazioni esistenti e la nuova normativa può essere integrata nell'attuale formazione, per cui i costi iniziali sono molto ragionevoli.

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, VD

AG

Nel presente caso si tratta più che altro di rilasciare un nulla osta tecnico alla posa di questi segnali su dei veicoli. Nel Cantone di Argovia la competenza sarebbe pertanto del servizio cantonale della circolazione e non della polizia cantonale; in linea di principio, la posa della segnaletica vera e propria è peraltro decisa dalla sezione edilizia del dipartimento delle costruzioni, dei trasporti e dell'ambiente. La situazione è probabilmente la stessa anche in altri Cantoni, per cui nell'articolo sarebbe meglio parlare solamente di autorità cantonale competente.

La pertinenza di questo articolo non è provata. In che modo e per quale motivo l'autorità di polizia potrebbe concedere questo diritto al personale di veicoli d'accompagnamento? Dovrebbe essere di competenza del personale dei veicoli d'accompagnamento utilizzare tale segnaletica, già autorizzata in virtù dell'articolo 103 capoverso 5 dell'AP-OSStr.

VD

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

SO, AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

3.1.35 Integrazione del termine «delineatori» (domanda 35)

Siete d'accordo con l'integrazione nell'articolo 105 capoverso 2 OSStr del termine «delineatori»?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	16	0	2	18	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	2	0	13	15	100%	0%
Totale	51	0	22	73	100%	0%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

Auspichiamo che l'ultimo periodo dell'articolo 105 dell'AP-OSStr sia integrato come segue:
 «I segnali, le demarcazioni e i delineatori collocati senza permesso sono rimossi a spese del responsabile.»

SO

Aggiungere «spostare» nel periodo «L'autorità fa rimuovere i segnali e i delineatori inutili nonché sostituire o spostare quelli non più riconoscibili o danneggiati».

VD

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR, Womoland

3.1.36 Dichiarazione del carattere giuridicamente vincolante di norme tecniche (domanda 36)

Siete d'accordo con la soppressione dell'indicazione secondo cui il DATEC può dichiarare giuridicamente vincolanti delle norme tecniche (art. 115 cpv. 1 AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	25	1	0	26	96%	4%
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%
Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	0	1	100%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	16	0	2	18	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	1	1	2	0%	100%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	1	0	1	0%	100%
6. Ulteriori pareri	10	1	4	15	91%	9%
Totale	61	4	8	73	94%	6%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, UPSA, Sentieri AG, ASTAG, upi, Cycla, FSU, FTV, Mobilità pedonale, Sentieri GR, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SvizzeraMobile, USAM, UCS, strada-svizzera, FST, Suva, ASETA, SCPCS, Sentieri CH, TCS, Sentieri TG, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Anche se nella nuova OSStr non sono più presenti rimandi rigidi, in determinate circostanze potrebbe essere interessante dichiarare giuridicamente vincolante una nuova norma tecnica per un periodo transitorio. Con lo stralcio del capoverso questa flessibilità viene meno. L'elaborazione di una norma tecnica è solitamente più rapida rispetto all'adeguamento di testi legislativi.

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

VD, Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

VD

È essenziale che il DATEC conservi il suo status di autorità competente per conferire carattere obbligatorio a determinate norme. Questa possibilità è, non solo pertinente, ma necessaria per garantire misure di protezione d'importanza cruciale. Temiamo che la soppressione di questa competenza indebolisca significativamente le misure di protezione già disposte.

Benché la trasposizione delle disposizioni di norme tecniche nell'OSStr sia ritenuta corretta, non è necessario sopprimere la possibilità di rimandare a tali norme. Ciò potrebbe ostacolare sviluppi ulteriori: il meccanismo di modifica a posteriori dell'ordinanza è meno flessibile di un rimando del DATEC a delle norme tecniche.

Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

ACS, AG Velo PSS, Graf, IG Campingland, UNA+FNG, UCS, Uster, UTP, Womoland

3.1.37 Modifiche degli allegati 1 e 2 OSStr da parte del DATEC (domanda 37)

Siete d'accordo che in futuro il DATEC possa modificare gli allegati 1 e 2 numero 5 OSStr (art. 115 cpv. 1^{bis} AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
2. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	16	1	1	18	94%	6%
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	1	0	0	1	100%	0%
6. Ulteriori pareri	11	0	4	15	100%	0%
Totale	64	1	8	73	98%	2%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, UPSA, Sentieri AG, ASTAG, upi, Cycla, FSU, FTV, Mobilità pedonale, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, UCS, stradasvizzera, FST, Suva, ASETA, SCPCS, Sentieri CH, TCS, Sentieri TG, ATA, Velosuisse, VFAS, WBUR

Siamo favorevoli a lasciare una certa flessibilità nell'aggiornamento degli allegati 1 e 2. La modifica dei valori contenuti in questi due allegati può tuttavia avere forti implicazioni per lo Stato del Vallese. Prima di manifestare qualunque volontà di cambiamento, è importante informare i Cantoni e presentare le eventuali implicazioni correlate (fasi di transizione, impatti finanziari, ...).

VS

È importante che le disposizioni di esecuzione possano essere adeguate ai cambiamenti delle condizioni quadro che avvengono nella pratica.

Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

VSS

Anche se con questa delega al DATEC si guadagna in velocità, i cambiamenti determinanti andrebbero prima concordati con i Cantoni e le associazioni del settore. Sulle norme tecniche viene di norma condotta una consultazione allo scopo di raccogliere un più ampio sostegno. Questo modo di procedere si è dimostrato valido. Chiediamo pertanto che gli allegati 1 e 2 numero 5 possano in futuro essere modificati in collaborazione con i servizi interessati sotto la guida del DATEC.

VSS

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

AG Velo PSS, Graf, IG Campingland, UNA+FNG, USAM, UCS, Uster, UTP, Womoland

3.1.38 Abrogazione dell'articolo 115a OSStr (domanda 38)

Siete d'accordo con l'abrogazione dell'articolo 115a OSStr?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	26	0	0	26	100%	0%
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	15	2	1	18	88%	12%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	1	1	2	0%	100%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	1	0	1	0%	100%
6. Ulteriori pareri	10	1	4	15	91%	9%
Totale	60	5	8	73	92%	8%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, Sentieri AG, ASTAG, upi, Cycla, FSU, FTV, Mobilità pedonale, Sentieri GR, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SvizzeraMobile, UCS, strada-svizze-ra, FST, Suva, ASETA, SCPCS, Sentieri CH, TCS, Sentieri TG, ATA, Velosuisse, VFAS, WBUR

È tuttavia necessario mantenere e aggiornare le norme interessate.

FR

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

UPSA, Architettura senza ostacoli, SBb, FSC, VSS

Il rimando generale alle norme tecniche determinato dall'abrogazione dell'articolo in parola non è opportuno ai fini della certezza del diritto. Le norme tecniche applicabili devono essere aggiornate di volta in volta. Nel migliore dei casi si concede al DATEC la possibilità di apportare modifiche all'articolo 115a OSStr nell'articolo 15 capoverso 1^{bis} AP-OSStr.

UPSA

Il rimando alla norma SN 640852 «Taktil-visuellen Markierungen» può essere soppresso solo se si chiarisce e si disciplina precisamente per analogia nel testo dell'OSStr l'applicazione degli elementi delle demarcazioni. Si vedano le proposte di modifica relative all'articolo 72 capoverso 2.

Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

Sopprimendo il rimando diretto alle norme vengono meno anche le usuali regole concernenti la configurazione dettagliata dei segnali e delle demarcazioni, il che porta a una proliferazione incontrollata delle grandezze dei caratteri, delle distanze ecc. sui segnali. Per garantire anche in futuro una configurazione unitaria, occorre indicare che i segnali devono essere configurati secondo apposite istruzioni e norme, aggiungendo per esempio una precisazione in questo senso nel nuovo articolo 103a capoverso 2 AP-OSStr.

VSS

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

AG Velo PSS, Graf, IG Campingland, UNA+FNG, USAM, Uster, UTP, Womoland

3.1.39 Disposizione transitoria (domanda 39)

Siete d'accordo con la nuova disposizione transitoria (art. 117e AP-OSStr)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	25	0	1	26	100%	0%
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali tra- sporti/mobilità	15	1	2	18	94%	6%
5.3 Altre associazioni nazionali	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	3	0	12	15	100%	0%
Totale	51	1	21	73	98%	2%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Mobilità pedonale, IG Campingland, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VSS, VFAS, Womoland

D'accordo, anche se potrebbe essere opportuno fissare un termine transitorio a fine 2035.

LU

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

UPSA

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

VD, AG Velo PSS, Sentieri AG, FTV, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, UNA+FNG, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, UTP, WBUR

3.1.40 Modifiche all'allegato 1 (domanda 40)

Siete d'accordo con le modifiche all'allegato 1?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	21 (1)	3 (1)	1	26	88%	12%
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	2	0	6	67%	33%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	15	2	1	18	88%	12%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	1	1	2	0%	100%
5.4 Assicurazioni	0	1	1	2	0%	100%
5.5 Altri	0	1	0	1	0%	100%
6. Ulteriori pareri	1	14	3	18	7%	93%
Totale	44	24	8	76	65%	35%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, VD, ZG, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, ASTAG, upi, Cycla, FSU, Mobilità pedonale, CCPSC, CDSCS, L-drive, Pro Velo, UCS, stradasvizzera, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VFAS, VSS

D'accordo, fatto salvo per quanto detto nelle nostre osservazioni sulla segnaletica turistica; si vedano risposte alle domande 10 e 27.

AG

A condizione che siano prese in considerazione le osservazioni di cui alle domande 18 e 19.

NE

La questione della necessità di introdurre queste modifiche appare di primo acchito giustificata. Tuttavia: si prenda a titolo di esempio la demarcazione dei passaggi pedonali: di norma questa dovrebbe avere una lunghezza di 4 m, perché la visibilità della demarcazione deve essere garantita per motivi di sicurezza. Anche le strisce pedonali lunghe 3 m sono sostanzialmente ammesse, ma non sono consigliabili a causa della loro scarsa visibilità e dovrebbero quindi essere consentite solo in casi assolutamente eccezionali. È per questo che nella SN 640 850a il valore «4 m» è scritto anche in grassetto. Il carattere grassetto che si applica a tutte le demarcazioni va perso con la trasposizione delle demarcazioni nell'OSStr, cosa che dal nostro punto di vista non può essere accettato. Sarebbe auspicabile trasporre anche nell'OSStr l'informazione secondo cui, di norma, la demarcazione deve essere realizzata in base al valore in grassetto. Altrimenti, la trasposizione della demarcazione combinata alla perdita di questa informazione comporta una riduzione della qualità e della sicurezza.

NW, upi, L-drive

La larghezza minima di 3 m non è sufficiente in caso di attraversamenti più lunghi o se il margine della carreggiata non è perpendicolare al passaggio pedonale. Anche partendo al centro del passaggio pedonale, una persona ipovedente non riuscirà ad attraversare in sicurezza nell'area delle strisce e quindi, per esempio, a trovare un'isola salvagente. La norma SN 640 075 offre inoltre la possibilità di realizzare, in un'area di 1,0 m di larghezza, una rampa di accesso puntuale per persone in sedia a rotelle e con deambulatore. Dal punto di vista strutturale questa è contrassegnata da motivi in rilievo in modo che una persona ipovedente può individuare l'attraversamento sul dislivello accanto alla rampa. Questa rampa

Mobilità pedonale

riduce di un metro la larghezza utilizzabile dalle persone ipovedenti, lasciando solo 2 m disponibili, il che aggrava il problema della mancanza del margine di scostamento tollerato dalla linea di marcia diretta.

Anche limitare la larghezza a un massimo di 4 m è tutt'altro che adeguato alle esigenze dei pedoni, in particolare delle persone disabili. Laddove vi è un'elevata richiesta di attraversamenti, per esempio davanti alle stazioni ferroviarie, ecc., deve essere possibile realizzare passaggi pedonali più larghi (come già avviene nella pratica), in modo da poter gestire i flussi di traffico pedonale e non rallentare inutilmente il traffico veicolare.

tutte le demarcazioni (p. es. linee di arresto, linee di attesa) per gli autobus delle aziende di trasporto pubblico dovrebbero poter essere realizzate anche in giallo. Anche tutte le demarcazioni per velocipedi, comprese la linea di guida in corrispondenza di linea di attesa (6.16.1) o la linea longitudinale continua (6.12) dovrebbero essere realizzate in giallo.

CDSCS, UCS,
SCPCS

Allegato 1: VI. Demarcazioni, B. Demarcazioni trasversali: 3. Per i passaggi pedonali non si dovrebbero riportare misure concrete riguardo alla distanza tra linee e alla distanza dalla carreggiata. Le pertinenti distanze devono poter essere adattate caso per caso in base alla larghezza della strada, al fine di ottenere il miglior risultato possibile dal punto di vista ottico.

I segnali che si trovano sulle ciclopiste e che sono destinati esclusivamente ai ciclisti possono avere dimensioni inferiori rispetto a quelli previsti su altre infrastrutture di trasporto. Suggeriamo pertanto che prevedere misure inferiori nell'allegato 1.

Pro Velo

- Posto di parcheggio: Raccomandiamo di ridurre la larghezza delle linee minore da 0,12 m a 0,10 m.
- Linea di margine: Analogamente alle linee sottili dei posti di parcheggio, raccomandiamo di consentire nelle località linee di margine e in particolare linee di distanziamento larghe 0,10 m. Questo al fine di ridurre otticamente le linee di distanziamento in corrispondenza di elementi di moderazione del traffico e di zone d'incontro e adattarle alle condizioni dei centri città.

UCS

Con riserva delle osservazioni sulle demarcazioni (v. risposta alla domanda 15)

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

BE, GE, NE, ZH, AG Velo VERDI, AG Velo PSS, UPSA, Sentieri AG, Brunner, FTV, Grossenbacher Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, Lohnunternehmer, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, FST, Suva, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR

BE

Subito dopo il titolo «VII. Delineatori», sopra le quattro colonne a destra, inserire i sottotitoli «Formato grande, Formato intermedio, Formato normale, Formato piccolo», altrimenti la tabella che segue non è comprensibile.

Cifra VI.A.5. Linea d'avvertimento: adottando il rapporto 4/2 m sulle altre strade le lunghezze minime nelle località e fuori delle località devono essere pari a un multiplo di 4 m + 2 m (= 6 m). Di conseguenza devono essere aumentate rispettivamente a 30 m e 60 m.

Cifra VI.A.8. Linea longitudinale in corrispondenza di linea di attesa e di arresto: secondo la norma VSS 40 862 sulle altre strade la linea longitudinale continua deve essere lunga al massimo 15 m. Le linee discontinue finiscono, se non seguite da una linea di mezzeria, dopo 5 m (suddivisione a partire dalla linea d'attesa/di guida: 3 m linea, 1 m distanza, 1 m linea) oppure, dopo un ulteriore metro di distanza, si trasformano in una linea di sicurezza.

Cifra VI.B.3. Passaggi pedonali: la distanza dal margine della carreggiata non deve essere fissato costantemente a 0,50 m, altrimenti non è possibile centrare le linee sui passaggi pedonali o sulla carreggiata. La distanza deve essere *al massimo* di 0,50 m.

Cifra VI.C.1. Superficie vietate: nel caso di superfici vietate di grandi dimensioni dovrebbe essere possibile ridurre la parte di superficie demarcata in bianco.

Cifra VI.D.1. Posto di parcheggio: riteniamo che la larghezza della linea di 0,10 m riportata nella norma VSS 640 850a sia insufficiente. Dovrebbe essere di 0,10 m o di 0,15 m.

Cifra VI.D.3 Spazio con divieto di parcheggio: riteniamo che la larghezza della linea di 0,10 m riportata nella norma VSS 640 850a sia insufficiente. Dovrebbe essere di 0,10 m o di 0,15 m.

Cifra VI.E.1. Frecce di preselezione e frecce direzionali: riteniamo che la lunghezza totale di 6,5 m sulle altre strade riportata nella norma VSS 640 850a sia adeguata. La lunghezza totale di 6 m riportata nell'AP-OSStr dovrebbe essere corretta.

Cifra VI.F.2 Simbolo «Velocipede»: nell'OSStr l'uso del simbolo «Velocipede» (5.31) era menzionato finora solo nell'articolo 79 capoverso 4 lettera a. Se ora si introducono addirittura due diverse grandezze dello stesso simbolo, si dovrebbe anche menzionare dove può essere apposto (p. es. all'inizio di corsie ciclabili, lungo strade regolarmente percorse da biciclette ma prive di corsie ciclabili, nell'area di sosta per ciclisti,) e in che dimensione. Si potrebbe quindi prevedere di utilizzare il simbolo di formato di 2,0 m x 2,0 m su

strade in zona 30, alle quali si deve concedere la precedenza se fanno parte di una rete viaria destinata alla circolazione dei velocipedi (secondo l'art. 4 cpv. 1 lett. b dell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro), cosa che andrebbe pertanto menzionata.

Cifra VII.A.2 Cono: l'altezza di 0,75 m per le autostrade e le semiautostrade va bene. Sulle altre strade si dovrebbe aggiungere un'altezza supplementare di 0,50 m. Se non ci fosse alcuna indicazione riguardo alla larghezza, quest'ultima non dovrebbe neanche essere menzionata.

Mancano la menzione e le dimensioni dell'indicatore di direzione dei percorsi per ciaspole; mancano la menzione e le dimensioni dei cartelli di indicazione descritti all'articolo 54b capoverso 5. Mancano inoltre, ove pertinenti, la menzione e le dimensioni dei cartelli di deviazione per percorsi escursionistici.

GE

Non siamo d'accordo sull'allegato 1: VI. Demarcazioni, B. Demarcazioni trasversali: 3. Passaggi pedonali (serie di linee gialle parallele al margine della carreggiata; 6.17):

ZH

per i passaggi pedonali non si dovrebbero riportare misure concrete riguardo alla distanza tra linee e alla distanza dalla carreggiata. Le pertinenti distanze devono poter essere adattate caso per caso in base alla larghezza della strada, al fine di ottenere il miglior risultato possibile dal punto di vista ottico.

Ulteriore richiesta: tutte le demarcazioni (p. es. linee di arresto, linee di attesa) per gli autobus delle aziende di trasporto pubblico dovrebbero poter essere realizzate anche in giallo. Anche tutte le demarcazioni per velocipedi, comprese la linea di guida in corrispondenza di linea di attesa (6.16.1) o la linea longitudinale continua (6.12) dovrebbero essere realizzate in giallo.

Se necessario e in assenza di una definizione esatta, i rimandi alle norme tecniche vanno mantenuti.

UPSA

IV. Segnali di indicazione

Sentieri AG, FTV,
Sentieri GR, Sentieri
NW, Sentieri OW,
Sentieri LU, Svizzera-
Mobile, FST, Sentieri
CH, Sentieri TG,
WBUR

B. Segnaletica di direzione sulle strade principali e secondarie

d. Segnaletica di direzione su percorsi pedonali e sentieri

– Segnali «Indicatore di direzione per reti pedonali» (4.52.1), «Indicatore di direzione per sentieri» (4.52.2) «Indicatore di direzione per sentieri di montagna» (4.52.3), «Indicatore di direzione per sentieri alpini» (4.52.4), «Indicatore di direzione per sentieri invernali» (4.52.5) e «Indicatore di direzione per percorsi per ciaspole» (4.52.xx).

Motivazione: si veda motivazione in merito all'art. 54b cpv. 2 lett. C.

No in riferimento al punto Demarcazioni trasversali 3. Passaggi pedonali:

Architettura
senza ostacoli, SBb,
FSC

La larghezza minima di 3 m è insufficiente in caso di attraversamenti più lunghi o se il margine della carreggiata non è perpendicolare al passaggio pedonale. Anche partendo al centro del passaggio pedonale, una persona ipovedente non riuscirà ad attraversare in sicurezza nell'area delle strisce e quindi, per esempio, a trovare un'isola salvagente. La norma SN 640 075 offre inoltre la possibilità di realizzare, in un'area di 1,0 m di larghezza, una rampa di accesso puntuale per persone in sedia a rotelle e con deambulatore. Dal punto di vista strutturale questa è contrassegnata da motivi in rilievo in modo che una persona ipovedente può individuare l'attraversamento sul dislivello accanto alla rampa. Questa rampa riduce di un metro la larghezza utilizzabile dalle persone ipovedenti, lasciando solo 2 m disponibili, il che aggrava il problema della mancanza del margine di scostamento tollerato dalla linea di marcia diretta.

Anche limitare la larghezza a un massimo di 4 m è tutt'altro che adeguato alle esigenze dei pedoni, in particolare delle persone disabili. Laddove vi è un'elevata richiesta di attraversamenti, per esempio davanti alle stazioni ferroviarie, ecc., deve essere possibile realizzare passaggi pedonali più larghi, in modo che le persone disabili possano avanzare senza essere ostacolate o spinte indietro dal flusso di passanti.

Lunghezza minima delle linee di sicurezza: C'è il pericolo che su tratti con molte curve la lunghezza minima definita renda praticamente impossibile il sorpasso di veicoli lenti.

Lohnunternehmer

Alla cifra VII. Delineatori dovrebbe essere aggiunto: transenna a due assi, paracarro e paracarro con rete.

Suva

A. Demarcazioni longitudinali, 3. Linea di direzione:

AG Velo VERDI, AG
Velo PSS, Brunner,
Grossenbacher

– specificare superficie a forma di diamante attorno ai poli (come nei Paesi Bassi)

– linee di direzione per ciclisti in giallo

B. Demarcazioni trasversali, 3. Passaggi pedonali

– ammettere lunghezze flessibili comprese tra 3 e 12 metri

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

JU, Graf, IG Campingland, UNA+FNG, USAM, Uster, UTP, Womoland

3.1.41 Nuovi segnali, simboli e demarcazioni (domanda 41)

Siete d'accordo con i nuovi segnali, simboli e demarcazioni di cui all'allegato 2 AP-OSStr, in particolare i simboli di cui al numero 5?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	18	7	1	26	72%	28%
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
2. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	2	0	6	67%	33%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	13 (1)	3	1 (1)	18	82%	18%
5.3 Altre associazioni nazionali	1	1	0	2	50%	50%
5.4 Assicurazioni	0	1	1	2	0%	100%
5.5 Altri	0	1	0	1	0%	100%
6. Ulteriori pareri	3	13	2	18	19%	81%
Totale	42	28	6	76	60%	40%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, BS, FR, GL, GR, LU, NE, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACS, ACVS, UPSA, ASTAG, Cycla, IG Campingland, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, stradasviz-zera, ASETA, SCPCS, TCS, ATA, Velosuisse, VSS, VFAS, Womoland

Sostanzialmente d'accordo. Non è però chiaro come comportarsi con i simboli neutri in termini di genere. Dal problema sarebbero allora interessati anche altri segnali, come per esempio il 4.11 Passaggi pedonali. Su questo punto è necessario un chiarimento da parte del DATEC.

AG

D'accordo, ma con il riferimento al segnale 5.41.11 (si veda risposta alla domanda 3)

LU, UR

Di principio siamo d'accordo con i segnali, simboli e demarcazioni proposti nell'allegato 2 AP-OSStr. Suggeriamo tuttavia di riesaminare approfonditamente i simboli proposti al numero 5: sono davvero necessari così tanti simboli? In cosa consiste il loro concreto valore aggiunto? Alcuni simboli non si distinguono inoltre abbastanza chiaramente gli uni dagli altri (p. es. escursionismo di montagna e escursionismo alpino ad esempio escursionismo in montagna ed escursionismo alpino, pista di ghiaccio e percorso per ciaspole). A nostro avviso sarebbe opportuno ridurne il numero diminuire così il rischio di confusione.

SO

Il concetto è sensato ed è accolto con favore. I simboli della pista di ghiaccio (5.41.1) e del campo di calcio (5.41.4) risultano piuttosto incomprensibili e devono essere rivisti e modificati. L'attuale simbolo del pallone da calcio è comprensibile.

SZ

Si ritiene che la configurazione del segnale mobile di protezione 7.03 non sia più conforme alle norme della tecnica / alle norme VSS attuali. Si ritiene che la grafica del simbolo 5.41.1 "Pista di ghiaccio" sia poco chiaro e comprensibile.

TI

Proponiamo l'introduzione del simbolo "centro" per indicare il centro di una località con lo scopo di essere comprensibile a livello internazionale.



Tuttavia: il pittogramma «Mountain bike» (5.32 / art. 64 OSStr) è stato rielaborato, per cui occorre modificare di conseguenza anche i pittogrammi sugli indicatori di direzione per velocipedi rossi (4.50/4.51).

ZG

In generale approviamo i simboli che figurano sotto il capitolo 5. Alcuni sono tuttavia discutibili o mal disegnati, come per esempio quelli di «Struttura coperta» (5.41.11), «Fermata dell'autobus» (5.45) o «Fermata del tram» (5.46). Il simbolo «Punto panoramico» (5.53.3) sarebbe inoltre illustrato meglio con il disegno di un occhio.

VD

L'OSStr non sembra prevedere alcun obbligo di rinnovo dei cartelli; introdurre l'espressione «rinnovo obbligatorio» nella disposizione transitoria, che altrimenti non è molto chiara. Sarebbe forse opportuno riprendere i termini utilizzati nel rapporto esplicativo, ossia dire che dovranno essere rimossi o sostituiti con equivalenti conformi solo quando sarà comunque necessario per deterioramento, danneggiamento o simili.

Ribadiamo anche qui che non è opportuno e nell'interesse della sicurezza stradale accrescere sempre più la varietà di cartelli /segnalética. Anziché aumentare costantemente la densità normativa auspicherebbe una maggiore sensibilizzazione degli utenti della strada attraverso la formazione, il perfezionamento e l'informazione.

L-drive

Art. 46 cpv. 2 OSStr: non è chiaro in che colore si debba demarcare la carreggiata in caso di strade con circolazione limitata in senso inverso. Alcuni Cantoni lo fanno in giallo, altri in bianco. A Basilea Città il colore scelto varia a seconda del funzionario incaricato. Nell'allegato 2 numero 6 Demarcazioni e delineatori si dovrebbe pertanto integrare una figura corrispondente. Suggeriamo di raffigurare nello stesso punto anche una linea di guida specifica per le ciclovie a doppio senso di circolazione, magari più sottile e breve di quella delle strade.

Pro Velo

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, BE, BL, GE, NW, SG, AG Velo VERDI, AG Velo PSS, Sentieri AG, upi, Brunner, FTV, Mobilità pedonale, Sentieri GR, Grossenbacher, Architettura senza ostacoli, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, SBb, FSC, SvizzeraMobile, FST, Suva, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR

1. Le «informazioni aggiuntive» sono a volte così minute che è impossibile distinguerle fra loro (p. es. 5.34 / 5.34.1 / 5.41.1 / 5.34.2 / 5.34.3 / 5.31.3). In questo caso l'approccio «meno è meglio» sarebbe più opportuno. I simboli chiari come il pallone da calcio, la racchetta da tennis e i pattini da ghiaccio (come quelli utilizzati oggi) andrebbero mantenuti e sono in più «neutri in termini di genere».
2. Mancano peraltro integrazioni ai segnali ormai invalsi nell'uso, come per esempio centro commerciale (carrello della spesa), centro città (circonferenza con un centro) e attrazione turistica (occhio).
3. L'altra domanda che ci si pone è: le «indicazioni aggiuntive», ammesso che esistano anche in ambito europeo, sono state armonizzate con queste ultime (riconoscibilità, in particolare nelle zone di confine)?

AI, AR, SG

Occorre fare attenzione a che tutte le rappresentazioni grafiche in cui è utilizzato il simbolo del pedone o sue varianti sviluppate in un linguaggio di design unitario siano neutre in termini di genere.

BE

Simbolo 5.32: si dovrebbe rinunciare alla segnalética a terra, andrebbe invece mantenuto lo zaino.

Sugli indicatori di direzione 4.50.3, 4.50.6, 4.51.1 e 4.51.3 va utilizzato il nuovo simbolo 5.32.

Tutti i segnali su cui è raffigurata una persona dovrebbero utilizzare il nuovo simbolo sviluppato per le persone. Sono interessati i segnali 1.14, 1.22, 1.23, 2.04, (2.13), (2.14), 2.15, 2.15.1, 2.15.2, (2.59.3/4), (2.59.5/6), 2.61, 2.62, 2.63, 2.63.1, 4.09.1, 4.11, 4.12, 4.13, 4.50.3, 4.50.6, 4.51.1, 4.51.3, 4.94 e 4.95.

Sul cartello di simboli turistici 4.52.8 si devono utilizzare i nuovi simboli 5.48, 5.41.7, 5.47, 5.41.8 e 5.53.5.

Alcuni dei nuovi simboli introdotti presentano una certa somiglianza con simboli già esistenti, per esempio il 5.25 Autobus con il 5.45 Fermata dell'autobus. Entrambi questi simboli si riferiscono inoltre allo stesso articolo (art. 64), con il rischio che per inavvertenza o intenzionalmente vengano utilizzati in modo errato. Per ovviare al problema potrebbe essere d'aiuto introdurre una classificazione dei simboli, p. es. per veicoli e utenti della strada (5.20 – 5.38), simboli turistici (5.34.1 – 5.53.7), ecc. In questo modo si potrebbe stabilire a titolo più generale che i simboli turistici possono essere usati solo su segnali turistici.

Segnali 4.52.2 e 4.52.3: sugli indicatori di direzione per velocipedi, mountain bike e mezzi simili a veicoli i simboli e i campi degli itinerari sono combinati, solo sugli indicatori di direzione per sentieri e sentieri di montagna non lo sono. Sarebbe auspicabile fare un ulteriore sforzo di armonizzazione e poter indicare anche sugli ordinari indicatori di direzione per sentieri e sentieri di montagna il campo dell'itinerario insieme alle destinazioni. Ciò consentirebbe di risparmiare una grande quantità di indicatori di direzione e di materiale di fissaggio.

In molte località, su richiesta degli interessati, le ciclovie e i sentieri pedonali/escursionistici sono oggi dotati di cartelli aggiuntivi che invitano al rispetto fra diverse forme di mobilità, problema che si pone non solo su percorsi condivisi da ciclisti e escursionisti, ma anche quando si attraversano fattorie o superfici con traffico industriale. Al momento stanno nascendo molte diverse varianti di cartelli/segnali destinati a tale scopo. Sarebbe quindi utile fornire indicazioni unitarie sulla loro forma e sui possibili contenuti (per non confonderli con i cartelli informativi).

Se utilizzati sulla segnaletica di direzione per il traffico motorizzato su strade principali e secondarie, i simboli di determinati tipi di sport risultano talvolta inadatti o molto difficilmente leggibili. È il caso in particolare dei simboli della pista di ghiaccio, del curling, del campo da calcio e del campo da tennis. Sulla segnaletica per il traffico veicolare occorre scegliere simboli facilmente riconoscibili/classificabili, come quelli contenuti nella norma VSS 640 827c.

BL

In linea di principio, l'integrazione dei simboli della segnaletica turistica e della mobilità lenta ha senso, ma alcuni nuovi simboli non sono facilmente leggibili per un comune utente della strada. È tuttavia opportuno distinguere nell'ordinanza i simboli che si riferiscono alle tipologie di mobilità lenta (in particolare 5.32, 5.34, 5.34.1, 5.34.2, 5.34.3) da quelli che forniscono un'informazione supplementare sui mezzi di trasporti, le installazioni e i punti d'interesse che si possono trovare in una certa destinazione (cap. 14 SN 640 829a).

GE

Si devono inoltre aggiungere i simboli «sedia a rotelle»  e «WC adatti alle sedie a rotelle»  descritti nella guida con le raccomandazioni della VSS «Signalisation wandernaher Angebote».

Non ci sembra necessario peraltro modificare simboli esistenti, utilizzati in modo uniforme su innumerevoli cartelli in Svizzera, in particolare i simboli 5.34.1, 5.34.2, 5.34.3 e 5.32. I simboli esistenti, utilizzati da diversi decenni e riconosciuti e accettati dalla popolazione, devono pertanto essere mantenuti.

GE, FTV

Richiesta: fra quelli contenuti nell'allegato 1 devono essere integrati i seguenti simboli:

Ristorante , Capanna , Focolare , Area di parcheggio , Ostello della gioventù 

GE, Sentieri AG, FTV,
Sentieri GR, Sentieri
LU, Sentieri NW, Sen-
tieri OW, SvizzeraMo-
bile, FST, Sentieri CH,
Sentieri TG, WBUR

Motivazione: questi simboli sono utilizzati uniformemente da diversi anni nel settore dei sentieri (art. 54b) e sono stati già integrati anche nell'applicativo Mobilità lenta.

I simboli non sono chiaramente comprensibili. La persona è visibile, ma l'attrezzatura sportiva è troppo piccola (es.: 5.41.4 Campo di calcio). Questi simboli dovrebbero mostrare essenzialmente l'attrezzatura sportiva (p. es. 5.41.1 Pista di ghiaccio: in questo caso basta mostrare un pattino da ghiaccio di grandi dimensioni).

NW, upi

I simboli dovrebbero essere sostanzialmente rivisti. Delineatori, demarcazioni, segnali di indicazione e segnali di pericolo vanno invece bene.

upi

- L'attuale cartello di fine percorso 4.51.4 dovrebbe continuare ad essere consentito, in particolare per le mountain bike. Non si ravvisa alcun motivo di vietarlo.
- Otticamente l'attuale simbolo con lo zaino (5.32) rappresenta meglio una mountain bike rispetto al simbolo previsto nel progetto e comprende inoltre tutti i diversi gruppi di utenti del settore. Garantisce dunque meglio la riconoscibilità.

SG

i simboli di cui agli articoli 54a e 54b (pittogrammi della mobilità lenta: 5.31; 5.32; 5.33; 5.33.1; 5.34; 5.34.1; 5.34.2; 5.34.3; 5.41.3) devono essere raffigurati in una categoria separata dal resto dei simboli.

Sentieri AG, FTV,
Sentieri GR, Sentieri
LU, Sentieri NW, Sen-
tieri OW, Svizze-ra-
Mobile, FST, Sen-tieri
CH, Sentieri TG,
WBUR

Motivazione: questi pittogrammi chiariscono la forma di mobilità cui si applica la segnaletica. Sono oggetto di specifiche menzioni nell'ordinanza e rivestono grande importanza. Gli altri simboli sono una raccolta di tutti quelli che possono essere utilizzati anche sugli indicatori di direzione e in particolare sulla segnaletica turistica.

Richiesta: il simbolo 5.41.3 (Percorso per ciaspole) deve essere sostituito con quello contenuto nella guida «Winterwanderwege und Schneeschuhrouten».

Motivazione: il simbolo con la ciaspola è già conosciuto e utilizzato in tutta la Svizzera da che è stato pubblicato il documento precedente alla guida. Il pittogramma 5.41.3 (Percorso per ciaspole) è peraltro difficilmente distinguibile da altri pittogrammi o simboli della mobilità lenta (p. es. 5.34.1 Escursionismo o 5.39 Sci di fondo).

Richiesta: si deve inoltre valutare la possibilità di integrare un pittogramma «Monopattino». Sebbene dal punto di vista giuridico il monopattino sia un mezzo simile a un veicolo, il pittogramma dei mezzi simili a veicoli (Pattino in linea) non è adatto per esempio a segnalare tratti di impianti di risalita percorribili in monopattino. Al momento la maggior parte degli offerenti crea una propria segnaletica, cosa tuttavia non ottimale. Una soluzione dovrebbe essere esaminata nel quadro della revisione dell'OSStr.

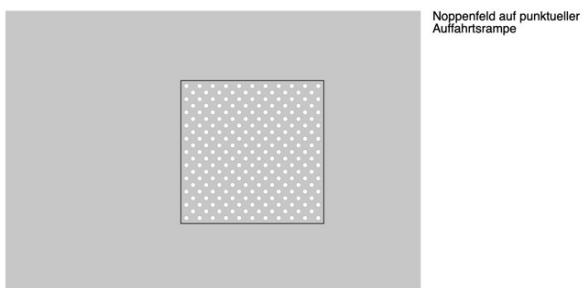
SvizzeraMobile

Si dovrebbe integrare un simbolo «Sentiero per persone in sedia a rotelle».

Mobilità pedonale, Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

Se si dovessero integrare nell'articolo 72a i campi di avvertimento in corrispondenza di rampe di accesso puntuali, oltre alle figure 6.30 – 6.34 si dovrebbe integrare un disegno dei campi di avvertimento con motivi in rilievo (6.35).

Architettura senza ostacoli



I delineatori temporanei dovrebbero essere integrati con: transenna a due assi, paracarro e paracarro con rete.

Suva

Ingrandire la segnaletica di direzione per la ciclomobilità, ossia usare formati più grandi (p. es. in punti in cui si viaggia ad alta velocità o c'è scarsa visibilità).

AG Velo VERDI, Brunner, Grossenbacher

Specificare il formato (grande o intermedio) della segnaletica di direzione per biciclette; si vedano risposte alle domande 3, 8 e 31.

AG Velo PSS

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

JU, Graf, UNA+FNG, USAM, Uster, VFAS, UTP

3.2 Nuove ordinanze di competenza del DATEC:

3.2.1 Ordinanza del DATEC sulla segnaletica di direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade (domanda 42)

Siete d'accordo con la nuova ordinanza del DATEC sulla segnaletica di direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Nu- mero Totale	Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari
1. Cantoni	23	0	2	25	100%	0%
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%
2. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%
Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%
5. Altre cerchie interessate						
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	9	0	8	17	100%	0%
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Assicurazioni	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%
6. Ulteriori pareri	1	0	15	16	100%	0%
Totale	40	0	32	72	100%	0%

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, UPSA, upi, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, UCS, stradasvizzera, Suva, ASETA, SCPCS, TCS, VSS

Siamo ovviamente favorevoli alla segnaletica bilingue; la procedura ci sembra tuttavia un po' troppo rigida. Nei Cantoni bilingui vi sono infatti molte località in cui la popolazione appartenente al gruppo linguistico minoritario è inferiore al 30 per cento, ma in cui sarebbe comunque opportuno introdurre una segnaletica bilingue dal momento che si trovano direttamente sul confine linguistico o nelle sue vicinanze (p. es. Tafers / Tavel). Il PS Svizzero ritiene quindi opportuno introdurre un allentamento della procedura onde permettere ai Cantoni bilingui o trilingui di trattare le diverse lingue in modo paritario anche nelle infrastrutture statali.

PSS

Proposta di modifica: art. 9 cpv. 5: «Il DATEC emana le regole di punteggiatura applicabili a tutte le denominazioni».

TCS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

JU, VD, ACS, AG Velo PSS, Sentieri AG, ASTAG, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, Svizzera-Mobile, USAM, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, ATA, Velosuisse, UTP, WBUR, WiC, Womoland

3.2.2 Ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali (domanda 43)

Siete d'accordo con la nuova ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari		
1. Cantoni	20	5	1	26	80%	20%		
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	0	1	100%	0%		
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	0	1	100%	0%		
Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%		
5. Altre cerchie interessate								
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%		
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	10	6	2	18	62%	38%		
5.3 Altre associazioni nazionali	0	1	1	2	0%	100%		
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%		
5.5 Altri	0	1	0	1	0%	100%		
6. Ulteriori pareri	1	8	10	19	11%	89%		
Totale	37	21	19	77	64%	36%		

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, PSS, 2ruote, ACVS, UPSA, upi, FSU, CCPSC, CDSCS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, UCS, ASETA, SCPCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Art. 8 Diritto di precedenza da destra, in particolare cpv. 2: La descrizione «linee di direzione disposte a semicerchio» è infelice. Non è calzante, è fuorviante e dovrebbe quindi essere sostituita. Un possibile modo per descrivere questa situazione potrebbe essere dire che (la demarcazione speciale) è costituita da una linea di guida apposta sul lato sinistro della corsia che svolta a destra in corrispondenza di un'intersezione.

BE

Il Consiglio di Stato propone infine di modificare il nuovo articolo 10 (Colorazione rossa delle corsie ciclabili in punti pericolosi). La colorazione rossa deve sostanzialmente essere possibile in tutti i punti in cui le autorità competenti lo ritengano necessario per chiarire la direzione della circolazione del traffico ciclistico, in particolare su percorsi ciclabili e ciclovie.

Art. 11 Traffico tranviario in corrispondenza di passaggi pedonali:

BS

È auspicabile prevedere questa demarcazione anche nei punti di attraversamento in cui è presente un passaggio pedonale dotato di un'isola salvagente davanti ai binari o interrotto dai binari. Si tratta per finire di «avvertire» i pedoni della presenza del tram.

I pittogrammi riferiti a questo articolo rappresentati nella figura 6 dovrebbero essere orientati anche nel senso in cui viaggia il tram, ossia nella direzione di marcia.

Data la forte diffusione delle zone 30 riteniamo sia indicato integrare questo tipo di demarcazione nell'OSStr. L'articolo 8 dell'O del DATEC sulle demarcazioni speciali non è più, a nostro avviso, la sede adatta. Dovrebbero per contro essere inserite nell'O del DATEC sulle demarcazioni speciali le linee di guida visivo-tattili; si veda risposta alla domanda 16.

SO

Art. 10 Abs. 2:

TG

La colorazione rossa delle corsie ciclabili è prevista dall'ordinanza solo all'interno della corsia ciclabile stessa. Riteniamo invece che sia opportuna anche su vie ciclabili molto trafficate come pure in corrispondenza di punti di accesso e di uscita (p. es. presso le stazioni di servizio).

Art. 12 Abs. 2:

Le impronte di scarpe gialle devono essere applicate sul marciapiede a una distanza di 10 – 30 cm dal margine della carreggiata su entrambi i lati della strada. Partiamo dal presupposto che siano soprattutto i bambini a posizionarsi su queste demarcazioni per avere una visione d'insieme del punto di attraversamento. Riteniamo pertanto più funzionale allo scopo che siano poste a una distanza di 30 – 50 cm dal margine della carreggiata.

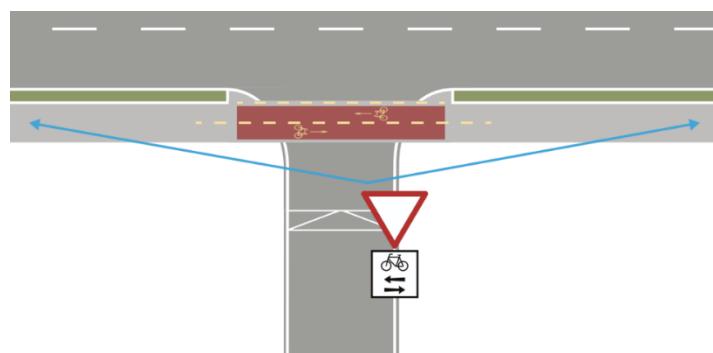
Tuttavia: secondo l'articolo 5 capoverso 3 dell'ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali le zone con limite di velocità di 30 km/h sono indicate dalla parola «ZONA» e dal numero «30» in caratteri bianchi. Secondo il capoverso 2 questa demarcazione può essere applicata anche su strade orientate al traffico integrate nelle zone con limite di velocità di 30 km/h. Rispetto a queste, sulle strade non orientate al traffico nelle zone con limite di velocità di 30 km/h la demarcazione deve essere limitata all'indicazione del limite di velocità, ossia al numero «30»

ZG

Siamo sostanzialmente d'accordo con l'ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali. Abbiamo tuttavia una proposta di integrazione riguardo all'articolo 10.

ZH

La demarcazione speciale «Colorazione rossa delle corsie ciclabili in punti pericolosi» non dovrebbe essere applicata solo sulle corsie ciclabili, ma anche sulle ciclovie (v. figura).



Il fatto che la demarcazione speciale «Colorazione rossa delle corsie ciclabili in punti pericolosi» possa essere utilizzata solo sulle corsie ciclabili ci sembra troppo restrittivo: è immaginabile che vi siano anche altri punti pericolosi non demarcati come corsie ciclabili, per esempio ciclovie o marciapiedi su cui è consentito il transito di biciclette. In corrispondenza di imbocchi o di attraversamenti anche questi tratti devono poter essere resi meglio riconoscibili mediante la colorazione rossa. Chiediamo pertanto che il termine «corsie ciclabili» sia sostituito con «superficie destinate alla ciclomobilità».

2ruote, Velosuisse

upi approva la nuova ordinanza solo con riserva.

upi

Non ci è chiaro per quale motivo la demarcazione indicante il diritto di precedenza da destra non debba essere ammessa per le zone d'incontro. La precedenza da destra e la relativa indicazione non dipende dalla zona. Dipende dal fatto di riconoscere l'incrocio come un punto in cui è prevista la precedenza da destra. Di conseguenza tale indicazione può essere necessaria anche in una zona d'incontro.

L-drive

Il campo d'applicazione delle demarcazioni speciali è già fortemente limitato a livello di ordinanza. Le relative regolamentazioni e precisazioni possono essere stabilite in norme tecniche. Gli adeguamenti seguenti rendono il loro utilizzo più flessibile, restando comunque adeguati e moderati rispetto all'ordinanza.

CDSCS, SCPCS

Art. 4

CDSCS, UCS,
SCPCS

La demarcazione speciale «Possibile presenza di bambini» può essere utilizzata per indicare situazioni pericolose in corrispondenza di scuole, scuole dell'infanzia e altre istituzioni con elevata presenza di bambini in aggiunta al segnale di pericolo «Bambini» (1.23).

Art. 8

La demarcazione speciale «Diritto di precedenza da destra» può essere utilizzata per evidenziare il diritto di precedenza da destra su strade secondarie previsto per legge, ~~laddove~~ risultò opportuno per via delle condizioni di visibilità e della configurazione strutturale

delle spazio stradale in un'intersezione poco visibile. Nelle zone d'incontro non è consentita.

Art. 10

La demarcazione speciale «Colorazione rossa delle corsie ciclabili in punti pericolosi» può essere utilizzata per evidenziare zone di intersezione o di preselezione su strade principali e strade secondarie con diritto di precedenza **caratterizzate da traffico intenso** laddove sussiste un rischio elevato che nell'attraversare la corsia ciclabile (6.09) il traffico motorizzato non rispetti il diritto di precedenza dei ciclisti.

Art. 11

La demarcazione speciale «Traffico tranviario in corrispondenza di passaggi pedonali» può essere utilizzata per evidenziare il diritto di precedenza delle carreggiate in corrispondenza di passaggi pedonali che attraversano i binari. **Sui passaggi pedonali dotati di un impianto di segnali luminosi non è consentita.**

Allegato (art. 2 cpv. 4), titolo

Esempi di figure per la realizzazione, la configurazione e l'applicazione delle demarcazioni speciali

Allegato

Segnalazione di dossi artificiali (art. 9)

Occorre aggiungere la figura di un dosso circolare che in molti Comuni è utilizzato con successo per la moderazione del traffico in corrispondenza di intersezioni nelle zone 30.

Art. 10 Colorazione rossa delle corsie ciclabili in punti pericolosi

Pro Velo

In linea con Conferenza Bici Svizzera chiediamo che la colorazione rossa delle infrastrutture ciclabili sia consentita anche al di fuori dei punti pericolosi.

Proposta di modifica: l'articolo 10 deve essere integrato o modificato in modo da far sì che la colorazione rossa delle infrastrutture ciclabili sia di principio consentita laddove le autorità esecutive lo ritengano opportuno entro il loro margine di discrezionalità. Tra le possibili finalità di utilizzo si possono menzionare quella di evidenziare la continuità o la qualità di un collegamento ciclabile, di segnalare la transizione tra diversi tipi di guida o di aumentare l'attenzione nelle aree miste. Si deve poter applicare la colorazione rossa non solo sulle corsie ciclabili, ma anche sulle piste e sulle vie ciclabili.

A titolo eventuale proponiamo di migliorare l'articolo 10 dell'ordinanza in questo senso:

L'attuale possibilità di utilizzo deve essere estesa ad altre situazioni, in particolare a vie ciclabili o marciapiedi su cui è consentito il transito di biciclette. In corrispondenza di imbocchi o di attraversamenti anche questi tratti devono poter essere resi meglio riconoscibili mediante la colorazione rossa. Chiediamo pertanto che il termine «corsie ciclabili» sia sostituito con **«superficie destinate alla ciclomobilità»**.

Chiediamo inoltre che nel passaggio «... laddove sussiste un rischio elevato che nell'attraversare la corsia ciclabile (6.09) il traffico motorizzato non rispetti il diritto di precedenza dei ciclisti», il termine restrittivo **«traffico motorizzato»** sia sostituito dal termine più generale **«utenti della strada»**. In questo modo si potrebbero demarcare in rosso anche altri punti quali le intersezioni di itinerari ciclabili o zone di attesa dotate di impianti luminosi.

Art. 8

Mancano le figure della demarcazione a forma di tulipano (p. 6) che indica il diritto di precedenza da destra per le biciclette che circolano in senso inverso su strade a senso unico o su strade secondarie vietate ai veicoli a motore.

-
- Il Consiglio federale propone di colorare in rosso le corsie ciclabili solo in punti pericolosi su strade principali e di strade secondarie con diritto di precedenza (come nelle istruzioni vigenti). La Città di Berna suggerisce invece di estendere questo impiego restrittivo della colorazione rossa, accordando un conseguente margine di manovra alle autorità esecutive competenti. Si deve cioè poter applicare la colorazione rossa alle infrastrutture ciclabili, oltre che nell'ambito di impiego menzionato, anche nelle seguenti situazioni: su corsie ciclabili anche al di fuori dei punti di pericolo, su piste ciclabili lungo o accanto a strade, agli incroci e sulle vie ciclabili. La presente proposta di modifica non mira a introdurre un nuovo obbligo, ma a creare ulteriori possibilità di applicazione in funzione delle situazioni locali e a uniformare le misure, in particolare il colore, a livello svizzero. La volontà o meno di sopportare i maggiori costi legati alla colorazione rossa sarebbero quindi essenzialmente a discrezione delle autorità esecutive competenti, cosa che appare corretta alla luce delle diverse esigenze e priorità locali.

UCS

- Art. 11 Traffico tranviario in corrispondenza di passaggi pedonali: Passaggi pedonali:

È auspicabile prevedere questa demarcazione anche nei punti di attraversamento in cui è presente un passaggio pedonale dotato di un'isola salvagente davanti ai binari o interrotto dai binari. Si tratta per finire di «avvertire» i pedoni della presenza del tram. I pittogrammi riferiti a questo articolo rappresentati nella figura 6 dovrebbero essere orientati anche nel senso in cui viaggia il tram, ossia nella direzione di marcia.

- Il campo d'applicazione delle demarcazioni speciali è già fortemente limitato a livello di ordinanza. Le relative regolamentazioni e precisazioni possono essere stabilite in norme tecniche. Gli adeguamenti seguenti rendono il loro utilizzo più flessibile, restando comunque adeguati e moderati rispetto all'ordinanza.

La trasposizione delle istruzioni in un'ordinanza è sostanzialmente apprezzabile. Per garantire anche in futuro una configurazione unitaria, occorre indicare che i segnali devono essere configurati secondo apposite istruzioni e norme, cosa che può essere fatta aggiungendo per esempio una menzione in questo senso nel nuovo articolo 3 capoverso 3.

VSS

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, AR, GE, SG, VD, AG Velo VERDI, AG Velo PSS, Brunner, Mobilità pedonale, Graf, Grossenbacher, Architettura senza ostacoli, SBb, FSC, SvizzeraMobile, stradasvizzera, TCS, Uster, ATA, UTP, WiC

Nella nuova ordinanza mancano le dimensioni delle demarcazioni speciali, presenti invece nella norma. A differenza delle altre demarcazioni, non sono neppure stabilite negli allegati. Si dovrebbe pertanto creare un allegato per la nuova ordinanza.

AI, AR, SG

Il Cantone di Ginevra ritiene che la nuova ordinanza dovrebbe essere armonizzata con le norme europee per garantire maggiore chiarezza e una maggiore sicurezza per i ciclisti. Sembra, analogamente, che la prassi svizzera vari a seconda dei Cantoni e dell'uso che fanno della colorazione dei percorsi e/o strisce ciclabili. Va imposta un'unica prassi su tutto il territorio nazionale.

GE

L'articolo 10 relativo alla colorazione rossa delle corsie ciclabili in punti pericolosi, ossia alle corsie ciclabili poste lungo strade principali e secondarie, è eccessivamente restrittivo. Deve potersi applicare in qualsiasi punto giudicato pericoloso dalle autorità competenti secondo criteri oggettivi quali la mancanza di visibilità (p. es. all'intersezione tra un percorso ciclopeditone misto e un asse senza visibilità). Nel caso delle ciclopiste la Confederazione dovrebbe, più in generale, non solo autorizzare, ma anche incoraggiare l'utilizzo di superfici colorate e di materiali che si distinguono dalla carreggiata sull'esempio di altri Paesi. A complemento della segnaletica e delle demarcazioni stradali, questi elementi consentono di migliorare la visibilità delle infrastrutture ciclabili, di guidare gli utenti in maniera intuitiva, di moderare la velocità riducendo otticamente la larghezza della carreggiata e di ridurre le isole di calore utilizzando colori e materiali più chiari rispetto all'asfalto

VD

Mobilità pedonale Svizzera è d'accordo nel principio con la nuova ordinanza.

Mobilità pedonale

Art. 5: Mobilità pedonale Svizzera accoglie con favore che si possa ora esplicitamente indicare una zona 30 anche su strade orientate al traffico, se integrate in zone 30.

Mobilità pedonale Svizzera chiede che le indicazioni di velocità massime divergenti possano essere applicate sulla carreggiata come demarcazione non solo nelle zone 30 e nelle zone d'incontro. Queste indicazioni aiutano a evidenziare un limite di velocità massimo divergente anche su strade orientate al traffico. Questa possibilità dovrebbe sostanzialmente essere data ovunque vi siano velocità massime divergenti (p. es. anche fuori delle località con limite di velocità massimo di 60 km/h).

Art. 12: Mobilità pedonale Svizzera ha parecchie osservazioni su questa demarcazione:
1) La demarcazione «Punti di attraversamento senza passaggi pedonali» dovrebbe sostanzialmente indicare un punto di attraversamento idoneo, con buone condizioni di visibilità. Affinché questa indicazione possa adempiere la sua funzione occorrerebbe garantire che nel raggio visivo necessario per l'attraversamento non sia consentito né parcheggiare né fermarsi.

Mobilità pedonale Svizzera chiede che l'applicazione di questa demarcazione sia limitata ai tratti con divieto di sosta e che la sua apposizione comporti, come per i passaggi pedonali, la disposizione di un divieto di sosta.

2) La demarcazione di un punto di attraversamento senza passaggio pedonale è di fatto utile anche per le persone ipovedenti. Disturba quindi che sia di principio applicata senza elementi tattili.

Mobilità pedonale Svizzera chiede che questa demarcazione sia combinata con un'area di attenzione (art. 72a OSStr).

3) Il punto di attraversamento ideale per i pedoni non si trova sempre esattamente nello stesso punto dei due lati della carreggiata. Per consentire un margine di manovra, Mobilità pedonale Svizzera chiede che nel capoverso 2 venga soppressa la formulazione «su entrambi i lati della strada».

4) L'ultima frase potrebbe essere interpretata, in determinate circostanze, come un divieto assoluto di attraversamento pedonale nelle zone con limite di velocità di 30 km/h, cosa non corretta, visto che a certe condizioni i passaggi pedonali sono consentiti anche nelle zone 30. Chiediamo pertanto di sopprimere l'espressione «in particolare nelle zone con limite di velocità di 30 km/h».

Non siamo d'accordo con l'articolo 12 capoverso 1. Non è ammissibile che, passando per l'applicazione di demarcazioni speciali, venga indirettamente introdotto un divieto dei passaggi pedonali nelle zone 30. Questo divieto è in contrasto con l'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro, che li ammette eccezionalmente nelle zone 30. Da quando sono state integrate nelle zone 30 anche le strade orientate al traffico, la normativa contenuta nell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro non è più al passo con i tempi, per cui mantenere il divieto in questa forma non è più fattibile. Esigenze giustificate di dare la precedenza a strade orientate al traffico anche in zone 30 derivano già solo dalla LDis, per esempio sui collegamenti della rete di percorsi pedonali o alle fermate.

Architettura senza ostacoli, SBb, FSC

La demarcazione con le impronte di scarpe non è inoltre conforme alla LDis e non può essere recepita dalla Confederazione. Soprattutto le persone con disabilità visive hanno un elevato bisogno di poter riconoscere attraversamenti idonei. Se questi sono contrassegnati esclusivamente in modo visivo con le impronte gialle, non sono riconoscibili per le persone ipovedenti. Non è quindi rispettato il principio di parità. Se le demarcazioni sono importanti per la sicurezza o l'orientamento di tutti i pedoni, al posto delle impronte di scarpe devono essere utilizzati campi di attenzione visivo-tattili secondo l'articolo 72a OSStr.

Proposta di modifica: l'articolo 10 deve essere integrato o modificato in modo da far sì che la colorazione rossa delle infrastrutture ciclabili sia di principio consentita laddove le autorità esecutive lo ritengano opportuno entro il loro margine di discrezionalità. Tra le possibili finalità di utilizzo si possono menzionare quella di evidenziare la continuità o la qualità di un collegamento ciclabile, di segnalare la transizione tra diversi tipi di guida o di aumentare l'attenzione nelle aree miste. Si deve dunque poter applicare la colorazione rossa non solo sulle corsie ciclabili, ma anche sulle piste e sulle vie ciclabili.

Conferenza Bici,
Dübendorf, Uster,
WiC

Un'infrastruttura ciclabile colorata di rosso contribuisce in modo significativo al miglioramento della qualità del traffico ciclistico da noi auspicato. Le istruzioni devono essere modificate in modo tale da consentire la colorazione continua dell'infrastruttura ciclabile, anche al di fuori dei punti pericolosi. Per quanto concerne la motivazione, l'importanza e l'urgenza di questa modifica, rimandiamo al dettagliato parere della Conferenza svizzera delle biciclette, che sosteniamo integralmente.

SvizzeraMobile

La demarcazione speciale «Velocità massima 30 su tratti stradali» (art. 7) deve essere soppressa perché si confonde con la segnaletica di una zona 30, il che comporterebbe un rischio di incidente in caso di confusione a livello di precedenza.

stradasvizzera

Art. 7: su un tratto di strada principale la demarcazione speciale «Velocità massima 30 su tratti stradali» può essere confusa con quella di una zona 30, il che può generare incertezza, specie alle intersezioni, a livello di precedenza. Il TCS raccomanda quindi di sopprimere l'articolo 7.

TCS

Osservazione generale: La descrizione del simbolo menzionato all'articolo 11 non è riprodotta correttamente nella figura corrispondente (simbolo del tram 1.18 al posto del punto esclamativo). Utilizzare qui i simboli e i cartelli in maniera coerente.

UTP

Art. 10 Colorazione rossa delle corsie ciclabili in punti pericolosi:

ATA

1. Il fatto che la demarcazione speciale «Colorazione rossa delle corsie ciclabili in punti pericolosi» possa essere utilizzata solo sulle corsie ciclabili ci sembra troppo restrittivo: è immaginabile che vi siano anche altri punti pericolosi non demarcati come corsie ciclabili, per esempio ciclovie o marciapiedi su cui è consentito il transito di biciclette. In corrispondenza di imbocchi o di attraversamenti anche questi tratti devono poter essere resi meglio riconoscibili mediante la colorazione rossa. Chiediamo pertanto che il termine «corsie ciclabili» sia sostituito con «superficie destinate alla ciclomobilità».

2. Appoggiamo inoltre la richiesta di Conferenza Bici Svizzera secondo cui i Cantoni e le città dovrebbero avere la possibilità di colorare le proprie infrastrutture ciclabili su tutta la superficie e non solo nei punti pericolosi, come già avviene in altri Paesi. Il disegno esclude questa possibilità. Chiediamo pertanto che l'articolo 10 venga integrato o modificato in modo da far sì che la colorazione rossa delle infrastrutture ciclabili sia di principio consentita laddove le autorità esecutive lo ritengano opportuno entro il loro margine di discrezionalità.

Motivazione: gli incidenti tra biciclette e veicoli a motore non avvengono unicamente in corrispondenza dei punti pericolosi. La colorazione consente di rendere più visibili per il traffico motorizzato le superfici utilizzate dai ciclisti. Per il traffico ciclistico la colorazione rossa continua rende intuitivo il percorso ciclabili consigliato.

La colorazione rossa deve essere possibile non solo sulle corsie ciclabili, ma anche sulle piste ciclabili, sulle vie ciclabili e sui passaggi per biciclette con diritto di precedenza, idealmente in un tono unitario a livello nazionale.

AG Velo PSS,
AG Velo
VERDI, Brunner,
Grossenbacher, Uster

Proposta di modifica: la colorazione rossa non deve dipendere da criteri quali l'intensità del traffico e la valutazione del pericolo. Colorare di rosso la corsia ciclabile deve essere possibile ovunque.

Graf

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

JU, ACS, Sentieri AG, ASTAG, Cycla, FTV, Sentieri GR, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, USAM, Suva, FST, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR, Womoland

Art. 4 Possibile presenza di bambini:

San Gallo

La demarcazione speciale indicante la possibile presenza di bambini dovrebbe poter essere ridimensionata a seconda della situazione, per esempio in caso di strade strette.

Colorazione dell'infrastruttura ciclabile

Partecipando alla presente consultazione la Città di San Gallo intende premere affinché **le istruzioni siano trasposte nell'ordinanza in modo da non escludere la possibilità di colorare in rosso (in particolare rosso segnale) l'intera superficie dell'infrastruttura ciclabile**. Le autorità esecutive devono poter colorare di rosso l'intera superficie delle infrastrutture ciclabili nei luoghi in cui lo ritengono opportuno. Questa possibilità offre anche l'opportunità di uniformare la configurazione dell'infrastruttura ciclabile a livello nazionale e contrastare il moltiplicarsi di configurazioni diverse che va delineandosi oggi. Sulla base della nostra esperienza, suggeriamo inoltre di non definire in maniera restrittiva la colorazione rossa, al fine di consentire l'adozione di ottimali.

Proposta di testo:² È costituita dalla colorazione rossa della zona pericolosa. **Il colore può essere applicato solo all'interno della corsia ciclabile o sulle corsie degli autobus e/o nelle aree ad essere attigue in cui sono ammesse le biciclette, su tutta la larghezza o almeno su una larghezza di 1,50 m.**

Ulteriori osservazioni:

La figura 2 va ulteriormente sviluppata, per quel che riguarda fra l'altro il segnale di ingresso in zona 30.

3.3 Modifica dell'ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD) (domanda 44)

Siete d'accordo con l'integrazione dell'allegato 1 AP-OMD in merito al superamento sulla destra non ammesso (n. 314.4)?

Analisi quantitativa

	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Nu- mero		Quota (%)	
					Favorevoli	Contrari		
1. Cantoni	23 (1)	2	(1)	26	92%	8%		
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	1	0	2	50%	50%		
2. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	(1)	0	(1)	1	100%	0%		
3. Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	0	1	1	0%	0%		
4. Altre cerchie interessate								
5.1 Organizzazioni intercantonal	4	0	2	6	100%	0%		
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	5 (1)	4	7 (1)	17	60%	40%		
5.3 Altre associazioni nazionali	0	0	2	2	0%	0%		
5.4 Assicurazioni	0	0	2	2	0%	0%		
5.5 Altri	0	0	1	1	0%	0%		
6. Ulteriori pareri	0	1	15	16	0%	100%		
Totale	36	8	30	74	82%	18%		

Analisi qualitativa

Sostanzialmente favorevoli (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PSS, ACVS, UPSA, upi, CCPSC, CDSCS, L-drive, UCS, SCPCS, TCS, ATA, VSS

Apprezziamo che sia stata fatta questa precisazione nell'OMD. Condividiamo inoltre l'opinione che l'attuale formulazione coprisse unicamente il sorpasso a destra con manovre di uscita e di rientro. Con la modifica proposta si stabilisce la giusta proporzione tra superamento e sorpasso da destra.

AG

Considerato l'elevato potenziale di danno, sarebbe indicato prevedere una sanzione ancora più elevata per il superamento sulla destra su autostrade con più corsie.

GL

L'integrazione del numero 314.3 colma la lacuna all'allegato 1 numero 314.3.

LU

Riteniamo che l'integrazione del numero 314.4 sia importante al fine di garantire la certezza del diritto per le autorità di controllo e gli utenti della strada.

SO

Per quanto riguarda il non utilizzare la corsia più a destra di una strada a più corsie (n. 314.1 OMD) auspicheremmo un riesame dell'importo delle multe. che riteniamo adeguato aumentare, soprattutto sulle autostrade.

Come spiegato nel rapporto esplicativo, nell'ambito della revisione dell'ONC entrata in vigore il 1° gennaio 2021, il Consiglio federale ha ampliato i casi in cui è consentito il superamento sulla destra sulle autostrade. Allo stesso tempo, ha introdotto una multa disciplinare per chi sorpassa a destra, sopravanzando un veicolo con successivo rientro a sinistra, sulle autostrade e sulle semiautostrade a più corsie.

CDSCS, UCS,
SCPCS

Subito dopo l'entrata in vigore delle nuove disposizioni si è tuttavia visto che nella prassi risultava poco chiaro se questa fattispecie di multa disciplinare si applicasse anche ai casi, meno gravi, di superamento sulla destra non ammesso. Per chiarire la questione si è indicato esplicitamente che la multa disciplinare di 250 franchi si applica anche in caso di superamento sulla destra non ammesso. Ci si può dunque chiedere se sia corretto applicare a

questa fattispecie la stessa multa che in caso di slalom tra macchine. Poiché però il sorpasso a destra sulle autostrade non è privo di pericoli, lo stesso importo della multa è giustificabile. Si accoglie dunque con esplicito favore l'integrazione di questa ulteriore fattispecie di multa disciplinare nell'OMD, in un'ottica di sicurezza stradale.

Sostanzialmente contrari (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AI, BE, UDC, ACS, Lohnunternehmer, stradasvizzera, ASETA, VFAS

La messa in pericolo della sicurezza stradale appare esigua. Data il campo d'applicazione limitato, la rilevanza nella pratica dovrebbe essere scarsa. Non sono necessarie integrazioni.

AI

Con la modifica o l'adeguamento dell'articolo 36 ONC, dal 1° gennaio 2021 è stato di fatto consentito, a determinate condizioni, il superamento a destra sulle autostrade. Nel frattempo questa manovra è diventata un fatto acquisito per gli utenti della strada. Inoltre, grazie alla possibilità di sfruttare lunghi tratti di corsie vuote (soprattutto sulle corsie di marcia normali) la fluidità del traffico risulta migliorata, almeno nella percezione soggettiva. A parere della polizia cantonale di Berna, l'introduzione della nuova multa prevista non è necessaria, anzi è controproducente. In ottica futura, il Consiglio di Stato del Cantone di Berna raccomanda persino di abolire il divieto di circolare sulla destra sulle autostrade.

BE

I cambi di corsia che causano intralcio o pericolo sono del resto già disciplinati da altre disposizioni di legge e non sono punibili nella procedura della multa disciplinare secondo l'articolo 4 capoverso 3 lettera a LMD.

Allo stato attuale delle cose è esplicitamente vietato solo «sorpassare a destra con manovre di uscita e di rientro», per cui, nell'interesse di una legislazione che vada incontro al cittadino, bisogna punire con una multa disciplinare esclusivamente questa fattispecie di infrazione. In questo senso, la «precisazione», ossia l'estensione della disposizione presente nell'OMD, va stralciata.

UDC

Respingiamo questa integrazione perché non chiarisce cosa si intenda per «superamento non ammesso». A nostro avviso, una norma dovrebbe essere formulata in modo tale che gli utenti della strada sappiano esattamente cosa è consentito e cosa no.

ACS

Una nuova multa per superamento non ammesso crea solo nuova incertezza riguardo alla possibilità di superare a destra introdotta nel 2021.

Lohnunternehmer,
ASETA

La formulazione proposta non è sufficientemente esplicita, l'utente della strada non capisce cosa ha o non ha il diritto di fare.

stradasvizzera

Spetta ai tribunali e non alle autorità esecutive stabilire se un superamento a destra sia da considerarsi non ammesso. I numeri 314.2 e 314.3 garantiscono certezza del diritto alle autorità esecutive. L'integrazione potrebbe far sì che il superamento a destra oggi ammesso (formazione di colonne, tratti di preselezione, corsie di accelerazione, corsie di decelerazione ecc.) venga ora erroneamente considerato come non ammesso.

VFAS

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

GL, 2ruote, AG Velo PSS, Sentieri AG, ASTAG, Cycla, FTV, Mobilità pedonale, Graf, Sentieri GR, Architettura senza ostacoli, IG Campingland, Sentieri LU, UNA+FNG, Sentieri NW, Sentieri OW, Pro Velo, SBb, FSC, SvizzeraMobile, USAM, UCS, FST, Suva, Sentieri CH, Sentieri TG, Uster, Velosuisse, UTP, VSS, WBUR, WiC, Womoland

3.4 Altre osservazioni (domanda 45)

Avete altre osservazioni in merito alle modifiche proposte?

Sì (croce su «Sì» nel questionario o affermazione in tal senso)

AR, BE, BS, FR, GE, GL, SG, SO, VS, ZH, PSS, AG Velo PSS, Sentieri AG, auto-svizzera, FTV, Graf Sentieri GR, CDSCS, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, SvizzeraMobile, USAM, UCS, stradasvizzera, SCPCS, Sentieri CH, Sentieri TG, ATA, VFAS, WBUR, WiC

- L'articolo 72 capoverso 2 OSStr prevede anche in futuro che solo le demarcazioni bianche possono essere provvisoriamente spostate utilizzando demarcazioni e corpi indicatori di direzione giallo-arancione. Stando alla lettera, presso i cantieri la posizione delle demarcazioni gialle (corsie ciclabili/dei bus, passaggi pedonali ecc.) dovrebbe essere modificata (esclusivamente) con demarcazioni gialle.

AR

Nel caso di cantieri di breve o media durata non è praticabile dipingere le demarcazioni gialle per poi rimuoverle. In questi tali casi si dovrebbe pertanto prevedere la possibilità di applicare provvisoriamente demarcazioni arancioni o gialle.

- Per quanto riguarda l'uso della lingua sugli indicatori di direzione (30% della popolazione), diamo per scontato che si intendano le lingue nazionali. Non appoggiamo altre normative.

Gli obblighi dei Cantoni in materia di sentieri escursionistici invernali non sono al momento chiari. Se dovessero ora essere assoggettati all'obbligo di segnalazione incorrerebbero in costi non ancora quantificabili (p. es. nel settore della sicurezza contro un eventuale pericolo di valanghe). Si dovrebbe pertanto prevedere in questi casi una partecipazione della Confederazione. In caso contrario, il Cantone di Berna si opporrà all'obbligo di segnalazione per i Cantoni.

BE

Art. 55 N. 2^{TER}

Per segnalare una deviazione lungo percorsi pedonali e sentieri si devono utilizzare i segnali di cui all'articolo 54b su fondo arancione.

Motivazione: per segnalare deviazioni lungo percorsi pedonali e sentieri si deve mantenere la segnaletica di direzione di cui all'articolo 54b, come già descritto nella scheda tecnica «Sperrung und Umleitung von Wanderwegen und Mountainbikerouten» (USTRA, Sentieri Svizzeri, SvizzeraMobile).

GE, Sentieri AG, FTV, Sentieri GR, Sentieri LU, Sentieri NW, Sentieri OW, SvizzeraMobile, Sentieri CH, Sentieri TG, WBUR

Riteniamo che la revisione parziale sia riuscita e prevediamo che le modifiche contribuiranno a migliorare la sicurezza stradale.

GL

- L'articolo 72 capoverso 2 OSStr prevede che anche in futuro possano essere provvisoriamente spostate utilizzando demarcazioni e corpi indicatori di direzione giallo-arancione soltanto le demarcazioni bianche. Stando alla lettera, presso i cantieri la posizione delle demarcazioni gialle (corsie ciclabili/dei bus, passaggi pedonali ecc.) dovrebbe essere modificata (esclusivamente) con demarcazioni gialle. Nel caso di cantieri di breve o media durata non è praticabile dipingere le demarcazioni gialle per poi rimuoverle. In questi tali casi si dovrebbe pertanto prevedere la possibilità di applicare provvisoriamente demarcazioni arancioni o gialle.
- Art. 86 cpv. 9 OSStr: nella disposizione occorre precisare che i cartelli bilingui degli indicatori di direzione sono nelle lingue nazionali.
- Allegato 1: la larghezza di 4,00 m per le strade pedonali deve essere mantenuta quale misura standard. La larghezza di 3,00 m dovrebbe essere esplicitamente consentita, come finora, a titolo di eccezione.
- Allegato 1: il diametro massimo delle colonnette delle isole di traffico dovrebbe essere aumentato a 30 cm o a addirittura 40 cm. Nel caso delle isole salvagente per pedoni e ciclisti di larghezza pari per esempio a 2,5 m, una larghezza delle colonnette di 20 cm è decisamente troppo piccola.

SG

Nella forma, la presente revisione parziale dell'OSStr è accolta con favore in quanto garantisce la certezza del diritto, aspetto particolarmente importante per le autorità esecutive. La norma svizzera attuale (requisiti, in particolare dimensioni) impedisce però quasi del tutto l'uso di frecce direttive in plastica per delineare le curve. Queste frecce direttive con pali in plastica potrebbero spesso evitare gravi lesioni in caso di incidenti e se usate al posto di pali e montanti in acciaio possono salvare la vita, soprattutto ai motociclisti. Si veda p. es. <https://www.motorradonline.de/ratgeber/flexible-kunststoff-kurvenleitfeln-retten-leben/>

SO

Riteniamo che i nuovi pittogrammi proposti dall'USTRA, in particolare il 5.41 e seguenti, non apportano nessun reale valore aggiunto in fatto di segnaletica stradale. Al contrario, non facilitano affatto la comprensione da parte degli utenti della strada e anzi potrebbero

VS

al momento costituire una fonte di pericolo, poiché per ricercare l'attività desiderata si è costretti a decifrare i segnali.

Allegato 1 OSStr: VIII. Segnali pieghevoli

Date le dimensioni dei segnali pieghevoli (altezza ca. 80 cm), non è in genere possibile utilizzare il formato normale per i simboli utilizzati. Bisognerebbe pertanto eliminare nel testo la parola «sempre».



ZH, CDSCS, UCS,
SCPCS

Il PS svizzero approva le modifiche proposte. La segnaletica di direzione per le biciclette è tuttavia spesso troppo piccola e passa quindi inosservata. Si devono pertanto introdurre altri formati più grandi da poter utilizzare in punti in cui si viaggia ad alta velocità o svolte inaspettate. La segnaletica di direzione per biciclette deve sempre essere retroriflettente.

PSS

Ai fini del corretto funzionamento dei sistemi di assistenza alla guida è fondamentale che tutti i segnali rilevanti dai sistemi di telecamere dei veicoli possano essere riconosciuti, letti e interpretati in modo ineccepibile. Solo così sarà possibile favorire l'ulteriore sviluppo della guida automatizzata.

UDC, auto-svizzera,
USAM, VFAS

I segnali e le demarcazioni devono essere ottimizzati al fine di assicurare il buon funzionamento dei sistemi di assistenza alla guida; ne va della sicurezza stradale. La segnaletica verticale e orizzontale deve essere visibile, riconoscibile, leggibile e interpretabile per le telecamere dei veicoli. Chiediamo pertanto all'Ustra di testare e di verificare il buon funzionamento dei tipi di segnaletica proposti, se del caso adattandoli e ottimizzandoli secondo necessità, prima di metterli in vigore

stradasvizzera

Raffigurazioni dei segnali, demarcazioni e delineatori: sull'onda dell'«uniformazione» viene scelta la sagoma maschile stilizzata per tutte le attività (cfr. l'omino stilizzato nel simbolo WC ed altri). Questi simboli non sono rappresentativi della società e sono molto poco inclusivi (cosa evidente già nel maschile collettivo «Fussgänger» usato in tedesco all'art. 64). Chiediamo che i simboli siano rivisti in modo da rappresentare la società nella sua diversità.

Pro Velo, WiC

Estendere l'articolo 10 o inserire un altro articolo «Campitura delle infrastrutture ciclabili»; consentire la scritta «strada ciclabile»

Graf

NO (croce su «NO» nel questionario o affermazione in tal senso)

AG, AI, BL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, ZG, 2ruote, ACS, ACVS, AG Velo VERDI, UPSA, ASTAG, upi, Brunner, Grossenbacher, IG Campingland, CCPSC, L-drive, Lohnunternehmer, SBb, FSC, Suva, ASETA, TCS, UTP, VSS, Womoland

- L'articolo 72 capoverso 2 OSStr prevede che anche in futuro possano essere provvisoriamente spostate utilizzando demarcazioni e corpi indicatori di direzione giallo-arancione soltanto le demarcazioni bianche. Stando alla lettera, presso i cantieri la posizione delle demarcazioni gialle (corsie ciclabili/dei bus, passaggi pedonali ecc.) dovrebbe essere modificata (esclusivamente) con demarcazioni gialle. Nel caso di cantieri di breve o media durata non è praticabile dipingere le demarcazioni gialle per poi rimuoverle. In questi tali casi si dovrebbe pertanto prevedere la possibilità di applicare provvisoriamente demarcazioni arancioni o gialle.
- Allegato1: la larghezza di 4,00 m per le strade pedonali deve essere mantenuta quale misura standard. La larghezza di 3,00 m dovrebbe essere esplicitamente consentita, come finora, a titolo di eccezione.
- Per quanto riguarda l'uso della lingua sugli indicatori di direzione (30% della popolazione), diamo per scontato che si intendano le lingue nazionali. Non appoggiamo altre normative.

AI

Si chiede di recepire nell'articolo 55 la disposizione seguente: «*Per indicare una deviazione lungo percorsi pedonali e sentieri devono essere utilizzati i segnali di cui all'articolo 54b con fondo arancione.*»

GR

Motivazione: per segnalare deviazioni lungo percorsi pedonali e sentieri si deve mantenere la segnaletica di direzione di cui all'articolo 54b, come già descritto nella scheda tecnica «Sperrung und Umleitung von Wanderwegen und Mountainbikerouten» (Ustra, Sentieri Svizzeri, SvizzeraMobile).

Nessun parere (croce su «Nessun parere / Non pertinente» nel questionario)

UNA+FNG, Uster

Allegato: Partecipanti alla consultazione

Abbreviazione	Denominazione
1. Cantoni	
AG	Argovia
AI	Appenzello Interno
AR	Appenzello Esterno
BE	Berna
BL	Basilea Campagna
BS	Basilea Città
FR	Friburgo
GE	Ginevra
GL	Glarona
GR	Grigioni
JU	Giura
LU	Lucerna
NE	Neuchâtel
NW	Nidvaldo
OW	Obvaldo
SG	San Gallo
SH	Sciaffusa
SO	Soletta
SZ	Svitto
TG	Turgovia
TI	Ticino
UR	Uri
VD	Vaud
VS	Vallese
ZG	Zugo
ZH	Zurigo
2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	
PSS	Partito Socialista Svizzero
UDC	Unione Democratica di Centro
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	
UCS	Unione delle città svizzere
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
5. Altre cerchie interessate	
5.1 Organizzazioni intercantonal	
ACVS	Comunità di lavoro dei capi della polizia stradale della Svizzera e del Principato del Liechtenstein
CSP	Coordinazione svizzera dei pompieri
CCPCS	Conferenza dei comandanti delle polizie cantonaliste della Svizzera
CDSCS	Conferenza delle direttive e dei direttori di sicurezza delle città svizzere
FST	Federazione svizzera del turismo
SCPCS	Società dei capi di polizia delle città svizzere
Sentieri CH	Sentieri Svizzeri
5.2 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	
2ruote	2ruote Svizzera
ACS	Automobile Club Svizzero
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
auto-svizzera	Associazione degli importatori svizzeri di automobili

Abbreviazione	Denominazione
upi	Ufficio prevenzione infortuni
FSU	Federazione svizzera degli urbanisti
Mobilità pedonale	Mobilità pedonale Svizzera
L-drive	L-drive Svizzera (organizzazione svizzera di riferimento degli istruttori di guida)
Pro Velo	Pro Velo Svizzera
SvizzeraMobile	Fondazione SvizzeraMobile
stradasvizzera	stradasvizzera (federazione svizzera degli utenti stradali)
ASETA	Associazione Svizzera per l'Equipaggiamento tecnico in agricoltura
TCS	Touring Club Svizzero
ATA	Associazione traffico e ambiente
Conferenza Bici	Conferenza Bici Svizzera
Velosuisse	Velosuisse (associazione svizzera dei fornitori di biciclette)
VFAS	Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VSS	Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti

5.3 Altre associazioni nazionali

FSC	Federazione svizzera dei ciechi e deboli di vista
Womoland	Wohnmobilland Svizzera

5.4 Assicurazioni

UNA+FNG	Ufficio Nazionale Svizzero d'Assicurazione & Fondo Nazionale Svizzero di Garanzia
Suva	Istituto svizzero di assicurazione contro gli infortuni

5.5 Altri

Architettura senza ostacoli	Architettura senza ostacoli – Il centro svizzero specializzato
-----------------------------	--

6. Ulteriori pareri

AG Velo VERDI	AG Velo der GRÜNEN der Stadt Zürich (comunità di lavoro bici dei VERDI della città di Zurigo)
AG Velo PSS	AG Velo der SP der Stadt Zürich (comunità di lavoro bici del PSS della città di Zurigo)
Sentieri AG	Aargauer Wanderwege
Brunner	Paul Brunner
Cycla	Cycla. – L'alleanza svizzera della bici
Dübendorf	Città di Dübendorf
FTV	Freiburger Tourismusverband
Graf	Samuel Graf
Grossenbacher	Cristiana Grossenbacher
Sentieri GR	Wanderwege Graubünden
IG Campingland	IG Campingland Svizzera
Lohnunternehmer	Verband Lohnunternehmer Schweiz (associazione contoterzisti agricoli Svizzera)
Sentieri LU	Luzerner Wanderwege
Sentieri NW	Nidwaldner Wanderwege
Sentieri OW	Obwaldner Wanderwege
SBb	Schweizerischer Blindenbund
San Gallo	Città di San Gallo
Sentieri TG	Thurgauer Wanderwege
Uster	Città di Uster
WBUR	Amt für Raumentwicklung, Abteilung Wander- und Bikewege Uri (Ufficio dello sviluppo territoriale, Sezione percorsi pedonali e ciclabili del Cantone di Uri)
WiC	Women in Cycling Switzerland

