



S352-0195

10 dicembre 2019

---

## **Modifica delle norme della circolazione stradale e delle prescrizioni sulla segnaletica**

**Ordinanza concernente le zone con limite di velocità  
massimo di 30 km/h e le zone d'incontro**

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

**Istruzioni del DATEC sulla segnaletica orizzontale  
speciale**

**Commenti  
agli atti di competenza del DATEC**

---

## **1. Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro (modifica)**

### Art. 4 cpv. 1

Nel quadro di un progetto pilota condotto in diverse città è stato sperimentato il regime della «strada ciclabile», il cui elemento fondamentale è la possibilità, nelle zone con limite di velocità di 30 km/h, di derogare al principio della precedenza a destra per favorire lo scorrimento del traffico ciclistico. Il timore che in tal modo si riduca l'effetto dissuasivo per il traffico motorizzato privato non è stato confermato; né si è notato un aumento della velocità dei ciclisti. La sicurezza stradale non risulta pertanto compromessa, purché si presti la dovuta attenzione a una scelta accurata e a un'adeguata progettazione delle strade ciclabili.

Tendenzialmente si è osservato un aumento della circolazione di biciclette quale indizio del contributo delle strade ciclabili alla promozione e al rafforzamento della mobilità ciclistica.

In sede di consultazione sono state espresse diverse richieste di tenere conto del regime della «strada ciclabile» nella presente revisione. Il provvedimento ha il potenziale di valorizzare singoli tratti, in particolare di superstrade ciclabili che collegano gli agglomerati con i centri città, aumentando l'attrattiva degli itinerari per i ciclisti. La conseguente possibilità di separare le correnti di traffico è nell'interesse di tutta l'utenza veicolare.

L'attuazione del provvedimento presuppone che alle autorità sia concessa la competenza di disporre la deroga nelle zone 30 al principio della precedenza a destra collocando segnali di precedenza. A tale scopo il tratto interessato della zona 30 dovrà essere parte integrante della rete ciclistica stabilita dall'autorità preposta alla pianificazione viaria. Altre condizioni quadro raccomandabili per l'attuazione di strade ciclabili andranno definite nelle norme tecniche.

Mentre nel progetto pilota è stato adottato un segnale specifico per indicare le strade ciclabili, si è deciso di rinunciare all'introduzione di un tale cartello e alla definizione del termine nella legislazione federale. L'esperimento ha mostrato che il segnale non ha alcun valore aggiunto ed è anzi fonte di malintesi e incertezza per gli utenti stradali. Inoltre, in tal modo si soddisfa il principio di un impiego moderato della segnaletica. Per contrassegnare i tratti in questione delle zone 30 si potrà tuttavia utilizzare il già noto pittogramma della bicicletta.

Va fatto notare che nel disporre una strada ciclabile all'interno di una zona 30 esistente si modifica soltanto il regime di precedenza. Di conseguenza, non è necessaria alcuna perizia separata. La regolamentazione deve essere decisa e pubblicata come ogni altro obbligo di «dare precedenza». Se, invece, la strada ciclabile è realizzata in contemporanea con la creazione di una zona 30, il provvedimento deve essere incluso nella perizia relativa alla riduzione del limite di velocità, come prescritto dall'articolo 3 lettere e e g.

### Art. 6

Anche se la zona 30 esiste già, la realizzazione di una strada ciclabile potrebbe essere considerata come una modifica sostanziale comportante l'obbligo di verificarne l'efficacia dopo un anno. Per evitare questa procedura si precisa che un tale controllo non è necessariamente richiesto.

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

Nell'ordinanza del DATEC concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri (O-DATEC; RS 741.211.5) numerose norme svizzere (SN) sono dichiarate applicabili e quindi giuridicamente vincolanti per mezzo di un rinvio statico. Nel frattempo alcune delle norme tecniche menzionate sono state abrogate o rivedute, cosicché l'ordinanza contiene anche rimandi a norme non più esistenti, che ne rendono necessaria almeno la revisione.

A prescindere da ciò si pone la questione del senso, in questo contesto, di un sistema che dichiari le norme tecniche giuridicamente vincolanti. Una norma tecnica riflette lo stato dell'arte e punta quindi a

una condizione ideale. L'ordinanza sulla segnaletica stradale prevede invece uno standard raggiungibile, in linea di massima, a prescindere dal contesto di applicazione specifico, fissando requisiti minimi che le autorità preposte alla segnaletica devono sempre rispettare. In tal senso ordinanza e norma tecnica hanno finalità differenti. L'attuale sistema spinge le commissioni responsabili dell'elaborazione di tali norme ad allinearle troppo ai requisiti minimi, dato che solo così possono essere accolte nell'ordinanza. Per porre fine a questa pratica sbagliata occorre cambiare sistema e di conseguenza abrogare l'ordinanza del DATEC. In questo modo le norme tecniche assumono maggiore flessibilità e il loro ruolo risulta di fatto rafforzato.

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

Le argomentazioni addotte avvalorano l'abrogazione dell'ordinanza.

Alcuni importanti contenuti di queste norme dovranno tuttavia rimanere vincolanti, ad esempio quelli relativi alla segnaletica turistica sulle strade principali e secondarie. A tal fine è stata inserita una disposizione provvisoria nell'OSStr in attesa di una loro integrazione in una futura revisione dell'ordinanza.

### **3. Istruzioni concernenti speciali demarcazioni sulla carreggiata (modifica)**

Le istruzioni emanate dal DATEC sulla segnaletica orizzontale speciale<sup>1</sup> sono modificate su richiesta delle autorità esecutive cantonali. Due nuovi segnali orizzontali speciali rivolti ai pedoni sono intesi ad aumentarne l'attenzione migliorando così la sicurezza stradale. Inoltre, è introdotta la possibilità di applicare il segnale orizzontale «Indicazione del disco orario» all'interno della «Zona di parcheggio con disco» e di contrassegnare in verde i parcheggi dotati di un'infrastruttura per la ricarica di veicoli elettrici.

L'indicazione «Tram» (punto 7) in corrispondenza di passaggi pedonali rappresenta un mezzo per ridurre la pericolosità dei punti di intersezione tra i binari tranviari e le strisce pedonali. Una sperimentazione condotta dall'USTRA insieme alle città dove tali situazioni si presentano con maggiore frequenza ha dimostrato che questa soluzione ha effettivamente un impatto positivo sulla sicurezza stradale.

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

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

La segnalazione dei parcheggi con stazione di ricarica mediante strisce di colore verde, che dà seguito a una richiesta politica (cfr. mozione «Zone verdi per i veicoli elettrici» (17.4040) del Gruppo verde liberale), faciliterà anche l'individuazione delle stazioni.

---

<sup>1</sup> Titolo adattato in italiano