



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale delle strade

Berna, 10 novembre 2021

Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale

Semplificazione dell'introduzione di zone 30 e car pooling

**Rapporto esplicativo
per l'avvio della procedura di consultazione**

1. Situazione iniziale

1.1. Zone 30

Nel 2001 il Popolo svizzero ha respinto l'introduzione di un limite generale di velocità di 30 km/h nei centri abitati (iniziativa popolare 00.034 «Strade per tutti»). Il Consiglio federale ha in seguito allentato i requisiti per disporre zone d'incontro e zone con limite massimo di 30 km/h e, con una conseguente ampia diffusione di queste ultime nei quartieri residenziali.

Sempre più spesso si chiede di facilitare ulteriormente l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h nei centri abitati, ritenendo che in tal modo si possano migliorare sicurezza stradale, protezione acustica e qualità della vita nelle aree residenziali. La richiesta era già stata espressa in interventi parlamentari del 2013¹ e del 2020², in risposta ai quali il Consiglio federale aveva prospettato di voler semplificare l'introduzione delle zone 30 sulle strade a carattere residenziale nell'ambito di una futura revisione. Non vede tuttavia la necessità di derogare alle attuali norme di riduzione della velocità sulla rete sovraordinata.

La richiesta di semplificare i requisiti in oggetto è appoggiata anche da organizzazioni attive nel campo della sicurezza stradale, come espresso in diversi pareri nell'ambito della consultazione relativa alla revisione parziale della legge federale del 19 dicembre 1958³ sulla circolazione stradale (LCStr) e di otto ordinanze⁴. L'Ufficio prevenzione infortuni (upi) sottolinea l'elevato potenziale delle zone 30 in riferimento alla sicurezza stradale⁵. Stando alle sue rilevazioni statistiche, una riduzione del limite di velocità da 50 a 30 km/h comporterebbe, in condizioni reali, una diminuzione media di almeno un terzo di tutti gli incidenti gravi.

1.2. Car pooling

Per ridurre il congestionamento stradale e l'inquinamento ambientale è auspicabile ricorrere al car pooling (condivisione di tragitti), che può essere incentivato concedendo diritti speciali a chi lo utilizza. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha pertanto autorizzato i Cantoni di Ginevra e Ticino a impiegare a titolo sperimentale una segnaletica specifica che permetta ai veicoli occupati da più persone di utilizzare corsie vietate al resto della circolazione. Entrambi i Cantoni hanno applicato la segnaletica in corrispondenza di valichi di frontiera interessati da traffico intenso e aventi più corsie per senso di marcia. Una corsia è stata riservata ai veicoli con più occupanti, fissati a un minimo di due a Ginevra e tre in Ticino. Il provvedimento, destinato principalmente al traffico pendolare transfrontaliero, alla frontiera ginevrina è stato applicato anche sul lato francese per l'ingresso in Svizzera, mentre non è stato adottato sul lato italiano del confine ticinese.

Gli effetti degli esperimenti non sono chiari, in quanto i risultati finora ottenuti sono stati influenzati dai cambiamenti nella mobilità connessi alle misure Covid 19. Ciononostante, entrambi i Cantoni considerano positive le esperienze maturate e chiedono di integrare la segnaletica per il car pooling nel diritto federale. Nel quadro della presente revisione si dà seguito a questa richiesta, trattandosi di un provvedimento con potenziale crescente che rientra tra gli ampi sforzi a favore di trasporti sicuri e sostenibili.

2. La normativa proposta e relativa motivazione

2.1. Zone 30

A parte alcune restrizioni sulle strade di grande transito, regolamentazioni e limitazioni del traffico (ad es. divieti di transito) possono in linea di massima essere disposte per qualsiasi motivo legato alle condizioni locali, sempre nel rispetto del principio della proporzionalità (art. 3 cpv. 4 LCStr). Questo principio non si applica ai limiti di velocità. La velocità massima stabilita dal Consiglio federale può essere ridotta o aumentata dall'autorità competente su determinati tratti solo sulla base di una perizia (art. 32 cpv. 3 LCStr). Nell'ordinanza del 5 settembre 1979⁶ sulla segnaletica stradale (OSStr) il Consiglio federale definisce i requisiti essenziali della perizia e stabilisce in particolare i motivi per l'abbassamento dei limiti (art. 108 cpv. 1 e 2 OSStr). I dettagli per la disposizione di zone 30 e i requisiti specifici della relativa perizia sono disciplinati nell'ordinanza del DATEC del 28 settembre 2001⁷ concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro.

¹ Mozione Masshardt 13.4098 Introduzione facilitata di zone 30 per una maggiore sicurezza e una migliore qualità della vita.

² Interpellanza Schlatter 20.3047 Zone 30. Punto della situazione e sgravio dei Comuni da costi e burocrazia; mozione Schlatter 20.4134 Zone 30. Inutile burocrazia per i Comuni.

³ RS 741.01

⁴ Fedlex.ch → Procedure di consultazione → Procedure di consultazione concluse → 2020 → Procedura di consultazione 2020/43

⁵ www.bfu.ch Politica → Prese di posizione → Strada e traffico Zone 30 per aumentare la sicurezza stradale


⁶ RS 741.21

⁷ RS 741.213.3

Con la presente revisione si propone di escludere la disposizione di zone 30 sulle strade residenziali dalle norme specifiche relative ai limiti di velocità, subordinandola alle norme generali per regolamentazioni e limitazioni del traffico. In tal modo si potrebbe, in primo luogo, evitare la dispendiosa pratica di redigere un'apposita perizia e, in secondo luogo, introdurre zone 30 non solo per ridurre particolari pericoli stradali, mitigare un inquinamento ambientale eccessivo o fluidificare il traffico, ma, al pari delle altre regolamentazioni e limitazioni, anche per motivi diversi dipendenti dalle specificità locali, come ad esempio il miglioramento della qualità della vita. L'introduzione di una zona 30 continuerebbe a essere soggetta a decisione e pubblicazione (art. 107 OSStr) e la sua ammissibilità sostanziale sarebbe valutata principalmente in base alla proporzionalità.

L'attuale regolamentazione si basa implicitamente sulla distinzione tra strade residenziali e strade a prevalenza motorizzata. Questa distinzione, derivante dal diritto di costruzione e pianificazione e non esplicitata nel codice della strada, è stata già in passato causa di malintesi. Per evitare che ciò si ripeta sarà sancita anche nell'OSStr, tanto più che con la modifica normativa proposta acquisirà maggiore importanza.

2.2. Car pooling

Il simbolo «Car pooling» () sarà integrato nell'OSStr e potrà essere aggiunto mediante cartello complementare al divieto di circolazione, generale o specifico per autoveicoli, oppure al segnale «Carreggiata riservata ai bus», escludendo dalla restrizione le auto di gruppo. La nuova segnaletica potrà essere applicata dalle autorità competenti a singole corsie, ma anche all'intera carreggiata. Il pittogramma potrà essere apposto anche sulle corsie riservate agli autobus per consentirne l'uso agli utenti del car pooling, assicurandosi tuttavia che la misura non influisca negativamente sul trasporto pubblico.

Il simbolo «Car pooling» potrà essere utilizzato anche per riservare parcheggi per i veicoli occupati da più persone all'arrivo e alla partenza.

3. Commento ai singoli articoli

3.1. Ordinanza sulla segnaletica stradale

Art. 1 cpv. 9

Il concetto «strade a traffico prevalentemente motorizzato», derivato dal diritto di costruzione e pianificazione e attualmente descritto nelle norme dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS)⁸, viene ora utilizzato e definito nel diritto della circolazione stradale ispirandosi a tali norme. In sostanza, si tratta di strade della rete sovraordinata progettate principalmente per soddisfare le esigenze del traffico motorizzato e consentire una viabilità efficiente.

Il concetto di «strade residenziali» continuerà invece a essere escluso dal codice stradale. Dalla norma si evince che tutte le strade sono dell'una o dell'altra tipologia, motivo per cui è sufficiente parlare di strade «a traffico prevalentemente motorizzato» e «a traffico non prevalentemente motorizzato».

⁸ www.vss.ch → SN 40 040 (a pagamento)

Art. 2a cpv. 5 e 6


In questi due capoversi il nuovo concetto «a traffico prevalentemente motorizzato» è usato per chiarire su quali strade è possibile disporre zone 30 in base alle nuove condizioni agevolate.

Il capoverso 5 non presuppone più strade «con carattere per quanto possibile omogeneo» per la disposizione di zone 30. Questa restrizione è stata finora applicata solo in misura limitata e non soddisfa più le esigenze odierne di zone più estese.

È abrogata anche la restrizione di cui al capoverso 6, secondo la quale tratti di strade principali possono essere inclusi in una zona 30 solo eccezionalmente in caso di particolari condizioni locali (p. es. centro urbano o città vecchia). Un tratto con limite di velocità di 30 km/h su una strada a prevalenza motorizzata potrà essere regolarmente incluso in una zona 30 adiacente, in quanto non ha senso indicare contemporaneamente il passaggio tra le due zone con i segnali «Fine della zona 30» e «Zona 30» e viceversa. Come finora, tuttavia, l'inclusione è limitata unicamente alla segnaletica, si continua a tenere conto delle diverse funzioni stradali e le norme dell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro non si applicano al tratto stradale a traffico prevalentemente motorizzato.

L'articolo 108 sarà integrato con un nuovo capoverso, che però si riferisce solo alle strade destinate principalmente al traffico motorizzato. Pertanto nell'articolo 2a capoverso 6 si precisa che il richiamo all'articolo 108 si riferisce solo ai capoversi 1, 2 e 4 e non al nuovo paragrafo 4^{bis}.

Art. 65 cpv. 15

La cifra sul pittogramma «Car pooling» () indica il numero minimo di persone che devono trovarsi a bordo del veicolo. Per i passeggeri non sono previsti requisiti specifici: potrà beneficiare della misura anche un genitore che viaggia con i propri figli.

È di competenza delle autorità che dispongono la segnaletica determinare il numero minimo di persone per veicolo. Le infrazioni potranno essere sanzionate come violazioni dei divieti di circolazione o del segnale «Carreggiata riservata ai bus» secondo le fattispecie vigenti ai sensi dell'ordinanza del 16 gennaio 2019⁹ concernente le multe disciplinari.

Art. 65 cpv. 16

Il simbolo «Car pooling» potrà figurare anche su cartelli complementari associati a segnali di sosta, indicando il numero minimo di persone che devono trovarsi nel veicolo all'arrivo e alla partenza. La precisazione è dovuta soprattutto a motivi di controllo: nei casi in cui il gruppo di car pooling non rimanga al completo fino alla sosta del veicolo, né si formi nell'area di parcheggio per il rientro, non si potrà beneficiare di questa possibilità.

Art. 79 cpv. 4 lett. e

I parcheggi riservati al car pooling potranno essere segnalati anche solo mediante il relativo pittogramma tracciato a terra.

Art. 108 cpv. 4^{bis}

Questa disposizione disciplina i requisiti per la creazione di zone 30 su strade non destinate principalmente al traffico motorizzato. In particolare, si applicano i principi generali delle regolamentazioni e limitazioni del traffico, per cui tali zone sono realizzabili per qualsiasi motivo dipendente dalle specificità locali, come sancito nell'articolo 3 capoverso 4 LCStr. Nel valutare la necessità della misura, l'autorità ha un ampio margine di discrezione e non è necessaria una perizia.

La nuova regolamentazione si applica anche alle zone d'incontro. Il loro trattamento paritario rispetto alle altre regolamentazioni e restrizioni del traffico è indicato perché tali zone non comportano solo la riduzione del limite di velocità, ma essenzialmente anche una modifica del diritto di precedenza.

3.2. Ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro

Art. 3

⁹ RS 314.11

La presente disposizione, contenente i requisiti delle perizie per le zone 30 e le zone d'incontro, diventa inutile e può essere abrogata, non essendo più richiesta una tale valutazione.

L'obbligo di rivedere le misure ai sensi dell'articolo 6 sarà tuttavia mantenuto: è ritenuto in generale adeguato e, nel caso di provvedimenti riguardanti i limiti di velocità, risulta di elevata importanza per garantire la sicurezza stradale e il principio della fiducia reciproca nella circolazione stradale.

4. Ripercussioni

4.1. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per la Confederazione

Le modifiche proposte non hanno ripercussioni per la Confederazione. Con il simbolo del car pooling l'USTRA dispone di un segnale che potrebbe essere utilizzato anche sulle strade nazionali.

4.2. Ripercussioni finanziarie, sull'effettivo del personale e di altro tipo per i Cantoni

Le modifiche non comportano nuovi obblighi per i Cantoni; al contrario, forniscono loro ulteriori possibilità. La disposizione di zone 30 è per le autorità meno onerosa di quella vigente.

4.3. Ripercussioni sull'economia, sull'ambiente e sulla società

Poiché le agevolazioni per la disposizione di zone 30 riguardano strade secondarie per il traffico motorizzato, il settore economico è interessato solo marginalmente. La popolazione residente può invece beneficiare della misura, aumentando la qualità di vita. La riduzione del limite di velocità ha un effetto benefico sull'ambiente e sulla sicurezza stradale. La segnaletica per il car pooling contribuisce a una mobilità sicura e sostenibile, riducendo al tempo stesso i congestionamenti.

5. Aspetti giuridici

5.1. Basi giuridiche

La base legale per semplificare la disposizione di zone 30 è l'articolo 32 capoverso 3 LCStr. Questa disposizione stabilisce che il limite di velocità fissato dal Consiglio federale può essere aumentato o ridotto solo sulla base di una perizia, cui il Collegio può prevedere deroghe. Con le presenti modifiche si sfruttano appieno le possibilità offerte da questa competenza. Deroghe ancora più ampie all'obbligo di perizia o addirittura l'abolizione totale richiederebbero una modifica della legge.

Gli articoli 5 capoverso 3 e 106 capoverso 1 LCStr costituiscono le basi legali per l'introduzione del nuovo simbolo del car pooling.

5.2. Compatibilità con gli impegni internazionali

Le modifiche previste sono compatibili con il diritto internazionale, in particolare con il diritto dell'UE e la Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968¹⁰ sulla circolazione stradale.