



Berna, 7 giugno 2024

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

Modifica dell'ordinanza concernente le multe disciplinari

Rapporto esplicativo
per l'avvio
della procedura di consultazione



Compendio

Il presente progetto persegue i seguenti obiettivi primari:

- *i contenuti più importanti delle norme tecniche dichiarate giuridicamente vincolanti fino alla fine del 2024 nell'articolo 115a dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr) sono trasposti nella legislazione sulla segnaletica stradale della Confederazione;*
- *nell'OSStr si stabilisce che, laddove il diritto federale non disponga altrimenti, la segnaletica deve essere allestita secondo le norme riconosciute della tecnica;*
- *tutti i segnali, le demarcazioni e i delineatori attualmente descritti e rappresentati solo nelle norme tecniche sono integrati nella legislazione sulla segnaletica stradale;*
- *la segnaletica di direzione presso gli svincoli (racordi nella normativa) e le diramazioni di autostrade e semiautostrade così come le demarcazioni speciali non saranno più disciplinate nelle istruzioni, ma in ordinanze del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC);*
- *la mozione Bühler 17.3952 «Autorizzare la segnaletica bilingue sulle autostrade» viene attuata consentendo a Cantoni e Comuni di presentare all'Ufficio federale delle strade (USTRA) una richiesta di segnaletica in due lingue per i nomi degli svincoli autostradali;*
- *nell'ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD) è precisato che, su autostrade e semiautostrade, il superamento sulla destra non ammesso è passibile di multa disciplinare.*

Situazione iniziale

Per la realizzazione, la configurazione e il collocamento di segnali, demarcazioni e delineatori la vigente legislazione federale sulla segnaletica stradale dichiara applicabili le norme tecniche, in particolare quelle dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS), che in tal modo diventano giuridicamente vincolanti. Questa tecnica di rimando è criticata nella prassi 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 tal fine, il DATEC ha abrogato la sua ordinanza concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri 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 fino alla fine del 2024 (art. 115a OSStr).

La mozione Bühler 17.3952 «Autorizzare la segnaletica bilingue sulle autostrade» chiede di sancire nel diritto federale la possibilità di indicare gli svincoli autostradali in due lingue nazionali.

La normativa vigente in materia di multe disciplinari prevede solo la fattispecie del sorpasso a destra con manovre di uscita e di rientro su autostrade e semiautostrade, ma non quella del superamento sulla destra non ammesso.

Contenuto del progetto

I contenuti più importanti delle norme tecniche ad oggi giuridicamente vincolanti per la segnaletica stradale devono essere trasposti nella legislazione federale entro la fine del 2024, in particolare per quanto concerne la segnaletica di direzione di autostrade e semiautostrade, della mobilità lenta, turistica e di cantiere nonché le demarcazioni e i delineatori.

In futuro la legislazione sulla segnaletica stradale rinuncerà all'attuale tecnica di rimando stabilendo che, laddove il diritto federale non disponga altrimenti, la segnaletica deve essere allestita secondo le norme riconosciute della scienza, della tecnica e dell'esperienza.

Le figure di segnali, demarcazioni e delineatori, attualmente riportate solo nelle norme tecniche e nelle istruzioni delle autorità, saranno trasposte nell'ordinanza federale, di modo che la relativa legislazione contenga tutti gli elementi della segnaletica. La segnaletica di direzione presso gli svincoli e le diramazioni di autostrade e semiautostrade, così come le demarcazioni speciali, non saranno più disciplinate nelle istruzioni del DATEC ma in ordinanze dipartimentali. L'«ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali» e l'«ordinanza del DATEC sull'indicazione della direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade» sono anch'esse poste in consultazione insieme alla revisione parziale dell'OSStr.

In attuazione della mozione Bühler 17.3952, in futuro i Cantoni e i Comuni potranno presentare all'USTRA una richiesta di denominazione bilingue degli svincoli autostradali. I dettagli procedurali saranno disciplinati nella nuova «ordinanza del DATEC sulla segnaletica di direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade».

La revisione parziale prevede inoltre diversi ulteriori adeguamenti dell'OSStr, in particolare:

- le dimensioni delle demarcazioni, attualmente regolamentate esclusivamente in norme tecniche giuridicamente vincolanti, saranno sancite nell'allegato 1 cifra VI;*
- nell'ambito degli adeguamenti della segnaletica turistica e di direzione per la mobilità lenta, nell'allegato 2 numero 5 OSStr sono proposti numerosi nuovi simboli;*

- *in futuro sarà consentito collocare anche sulle autostrade segnali in formato intermedio anziché grande;*
- *in vista del passaggio dalle onde ultracorte (OUC) alla tecnologia DAB+ e considerate le numerose opzioni per la ricezione di informazioni sul traffico, il segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» (4.90) sarà utilizzato solo come elemento di sicurezza nelle gallerie.*

L'OMD sarà integrata con la fattispecie del superamento non ammesso sulla destra su autostrade e semiautostrade.

Indice

1	Situazione iniziale	6
1.1	Necessità di agire e obiettivi	6
1.1.1	Norme giuridiche e norme tecniche nella segnaletica stradale	6
1.1.2	Attuale tecnica di rimando alle norme tecniche nella legislazione sulla segnaletica stradale	6
1.1.3	Critiche alla tecnica di rimando attuale	7
1.1.4	Revisione dell'OSStr del 20 maggio 2020	7
1.1.5	Obiettivi della revisione	8
1.2	Soluzione scelta	8
1.3	Liquidazione di un intervento parlamentare	9
1.4	Adeguamento della normativa in materia di multe disciplinari	9
2	Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo	9
3	Nuova regolamentazione richiesta	10
3.1	Rimando indiretto alle più recenti conoscenze scientifiche, tecniche e pratiche	10
3.2	Trasposizione di contenuti importanti delle norme tecniche dichiarate giuridicamente vincolanti nell'OSStr	10
3.3	Attuazione della mozione Bühler 17.3952	11
3.4	Ulteriori adeguamenti	12
3.5	Diritto in materia di multe disciplinari	13
4	Commento ai singoli articoli	13
4.1	Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)	13
4.2	Ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD)	33
5	Ripercussioni	33
5.1	Ripercussioni per la Confederazione	33
5.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	33
5.3	Ripercussioni sull'economia	34
5.4	Ripercussioni sulla società	34
5.5	Ripercussioni sull'ambiente	34
6	Aspetti giuridici	34
6.1	Costituzionalità	34
6.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	34
6.3	Forma dell'atto e delega di competenze legislative	35
7	Abbreviazioni	36
8	Allegato	38

Rapporto esplicativo

1 Situazione iniziale

1.1 Necessità di agire e obiettivi

1.1.1 Norme giuridiche e norme tecniche nella segnaletica stradale

Le restrizioni e i provvedimenti locali per la circolazione stradale devono essere indicati in maniera per quanto possibile uniforme. Sulle strade pubbliche possono pertanto essere impiegati solo i segnali e le demarcazioni stabiliti dal Consiglio federale (art. 5 cpv. 3 della legge federale del 19 dicembre 1958¹ sulla circolazione stradale, LCStr). L'ordinanza del 5 settembre 1979² sulla segnaletica stradale (OSStr) regola in modo approfondito la segnalazione nella circolazione stradale, disponendo per tutti i segnali e le demarcazioni ubicazione, scopo di utilizzo, dimensioni ammesse (all. 1 OSStr) e aspetto riproducendoli graficamente (all. 2 OSStr).

Ciononostante, le disposizioni legali dell'OSStr non sono affatto esaustive in materia di segnaletica stradale. Inoltre, esistono numerose norme tecniche nazionali e internazionali che descrivono in dettaglio i requisiti per la realizzazione, la configurazione e il collocamento di segnali e demarcazioni³. Per «norme tecniche» si intendono le disposizioni volte a uniformare aspetti tecnici quali dimensioni, caratteristiche, processi produttivi e denominazioni. A differenza delle norme giuridiche, non essendo generalmente emanate dal legislatore, ma da organizzazioni di diritto privato, le norme tecniche non sono giuridicamente vincolanti, ma riflettono lo stato della scienza e della tecnica nonché l'esperienza acquisita in un determinato ambito⁴. In Svizzera, questo compito è svolto dai comitati di normazione di varie associazioni professionali. Nel settore della circolazione stradale hanno particolare rilevanza le norme VSS.

Disposizioni di natura tecnica sono contenute infine anche nelle istruzioni, direttive e circolari delle autorità⁵. Si noti tuttavia che tali disposizioni si limitano a guidare l'attuazione delle norme giuridiche vincolanti e non possono avere alcun carattere di obbligatorietà nei confronti di terzi. Laddove sia necessaria una regolamentazione vincolante occorre seguire l'iter legislativo.

1.1.2 Attuale tecnica di rimando alle norme tecniche nella legislazione sulla segnaletica stradale

La legislazione sulla segnaletica stradale rimanda esplicitamente a diverse norme tecniche rilevanti in materia, riportandone il titolo e la versione di volta in volta applicabile.

¹ RS 741.01

² RS 741.21

³ La norma EN 12899-1:2007 Fixed, vertical road traffic signs – Part 1: Fixed signs stabilisce i requisiti di prestazione e di testo per i segnali stradali permanenti, non retroreflettenti e retroreflettenti, con o senza illuminazione esterna, nonché per i segnali stradali non retroreflettenti illuminati internamente. La EN ha lo status di una norma svizzera (SN) e deve essere applicata insieme all'elemento nazionale (SN 640 870-1a-NA).

⁴ Cfr. in generale Schweizerische Normen-Vereinigung (SNV), Normung und Recht – der rechtliche Status von Normen, 2013, punto 1. Disponibile al seguente link: www.vss.ch > Forschung und Normierung (stato: 31.05.2024).

⁵ Cfr. p. es. la direttiva ASTRA 13010 Segnaletica di sicurezza nelle gallerie stradali. Disponibile su www.astra.admin.ch > Area tecnico-amministrativa > Documenti strade nazionali / Programmi di agglomerato > Standard per le strade nazionali > Direttive (stato: 31.05.2024).

Con questa tecnica, definita a livello giuridico «diretta» o «statica», le norme tecniche acquisiscono lo status di norme giuridiche vincolanti.

Oltre ai rimandi diretti, l'OSStr contiene in vari punti indicazioni affinché il DATEC o l'USTRA emettano istruzioni per la regolamentazione più dettagliata di determinati segnali e demarcazioni. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, il DATEC non ha emanato istruzioni proprie, bensì ha dichiarato applicabili le corrispondenti norme tecniche della VSS in un'ordinanza dipartimentale, rendendole così giuridicamente vincolanti tramite rimando diretto.

1.1.3 Critiche alla tecnica di rimando attuale

Negli ultimi anni il rinvio diretto è stato ripetutamente criticato, in particolare per i seguenti motivi:

- Il riferimento diretto a norme tecniche negli atti normativi non è immediato e risulta utile solo qualora le norme forniscano una regolamentazione adeguata per un periodo di tempo più lungo⁶, la qual cosa è ormai rara in ambito stradale.
- Le norme tecniche riflettono lo stato della tecnica e quindi le condizioni ideali, mentre le norme giuridiche stabiliscono i requisiti minimi. Norme tecniche e legislazione non perseguono pertanto gli stessi obiettivi. L'acquisizione dello status di norma giuridicamente vincolante induce gli enti specializzati responsabili dell'elaborazione di norme tecniche ad allinearle con eccessiva aderenza ai requisiti minimi per poterle integrare nella legge.
- Le norme tecniche dichiarate giuridicamente vincolanti non sono pubblicate secondo i requisiti del diritto sulle pubblicazioni e sono quindi suscettibili di mancata conformità all'articolo 16 capoverso 2 lettera a dell'ordinanza del 7 ottobre 2015⁷ sulle pubblicazioni ufficiali (OPubb).
- L'articolo 5 capoverso 3 LCStr dispone che per le strade aperte alla circolazione dei veicoli a motore o delle biciclette (velocipedi nella normativa), possono essere usati solamente i segnali e le demarcazioni stabiliti dal Consiglio federale. Tuttavia, diverse norme tecniche giuridicamente vincolanti contengono segnali e demarcazioni che non sono raffigurati nell'OSStr, per esempio nei settori della mobilità lenta⁸, della segnaletica turistica e delle demarcazioni visivo-tattili. Sebbene, grazie al rimando diretto, le norme interessate siano parte integrante della legislazione federale sulla circolazione stradale, rimane aperta la questione dell'adempimento della disposizione di cui all'articolo 5 capoverso 3 LCStr.

1.1.4 Revisione dell'OSStr del 20 maggio 2020

Alla luce di queste critiche, nell'ambito della revisione dell'OSStr approvata il 20 maggio 2020, il Consiglio federale ha deciso di rinunciare in futuro a rimandi diretti alle

⁶ Guida di legislazione dell'Ufficio federale di giustizia, n. marg. 752.

⁷ RS 170.512.1

⁸ Per «mobilità lenta» si intendono gli spostamenti a piedi, su ruote o rotelle effettuati dalla forza muscolare umana.

norme tecniche nella legislazione sulla segnaletica stradale. Per questo motivo, il DATEC ha abrogato l'ordinanza del 12 giugno 2007⁹ concernente le norme applicabili alla segnaletica su strade, percorsi pedonali e sentieri (di seguito: ordinanza DATEC del 2007) a far data dal 1° gennaio 2021¹⁰. Per garantire la certezza del diritto durante la fase di transizione, il Collegio ha dichiarato applicabili fino al 31 dicembre 2024 alcune norme VSS particolarmente importanti (art. 115a OSStr). Ha inoltre lasciato provvisoriamente nell'allegato 1 OSStr i rimandi diretti alle norme tecniche relative alle dimensioni dei segnali e delle demarcazioni. Le norme di cui all'articolo 115a OSStr e i rimandi diretti nell'allegato 1 OSStr sono elencati nell'allegato del presente rapporto (n. 8).

1.1.5 Obiettivi della revisione

Con la presente revisione si mira a completare l'abbandono dei rimandi diretti alle norme tecniche nella legislazione sulla segnaletica stradale, avviata dal Consiglio federale e dal DATEC all'inizio del 2021. Inoltre, si intende trovare una soluzione per i casi in cui il DATEC ha adempiuto al mandato del Governo di emettere istruzioni inserendo un rimando diretto nell'ordinanza DATEC del 2007 alle norme tecniche corrispondenti.

1.2 Soluzione scelta

Il Consiglio federale e il DATEC hanno già evidenziato all'inizio del 2021 che in particolare le norme VSS dichiarate giuridicamente vincolanti, in futuro dovranno riflettere lo stato attuale della tecnica¹¹. Date tali premesse, si propone di indicare esplicitamente nell'OSStr che, in assenza di prescrizioni in materia di circolazione stradale, i requisiti di segnali, demarcazioni, delineatori, pubblicità stradale e simili si basano sulle norme tecniche riconosciute. Con questo rimando «indiretto», ovvero il riferimento generale alle più recenti conoscenze scientifiche, tecniche e pratiche, il legislatore propone l'applicazione delle norme tecniche pertinenti senza trasformarle in norme giuridiche.

Contestualmente al cambio di sistema nella tecnica di rimando, i contenuti più importanti delle norme tecniche ad oggi dichiarate giuridicamente vincolanti nell'articolo 115a e nell'allegato 1 OSStr devono essere trasposti nell'OSStr, rispettando i seguenti principi:

- *L'attuale grado di regolamentazione nell'OSStr deve rimanere il più possibile invariato*: oltre ai principi per l'utilizzo dei segnali e delle demarcazioni nella circolazione stradale, l'OSStr contiene in diversi punti indicazioni relativamente dettagliate, per esempio sull'ubicazione di determinati segnali¹². Queste indicazioni potrebbero essere disciplinate anche a livello di norme tecniche. Tuttavia, (per il momento) occorre per quanto possibile evitare di trasferire contenuti dell'OSStr in tali testi.

⁹ RU 2007 3449

¹⁰ RU 2020 2161

¹¹ Commenti del DATEC del 10 dicembre 2019 sulla modifica delle norme della circolazione stradale e sulle disposizioni in materia di segnaletica, punto 2 relativo all'art. 115a OSStr, e commenti dell'USTRA sull'abrogazione dell'ordinanza DATEC del 2007, punto 2. Disponibili su: www.astra.admin.ch > Temi > Norme della circolazione > Novità nella circolazione stradale 2024 > Norme della circolazione dal 1° gennaio 2021 > Ulteriori informazioni (stato: 31.05.2024).

¹² P. es. art. 3 cpv. 3, art. 11 cpv. 1, art. 36 cpv. 8, art. 38 cpv. 2, art. 44 cpv. 3, art. 52 cpv. 2 e 3, art. 57 cpv. 3, art. 71 cpv. 1^{bis} lett. c e cpv. 2, art. 80 cpv. 2 e 3 o art. 89 cpv. 1 OSStr.

- *I principi della segnaletica e le figure di segnali e demarcazioni devono essere trasposti nell'OSStr*: le norme attualmente dichiarate giuridicamente vincolanti nell'OSStr definiscono aspetti della segnaletica che, in virtù della loro rilevanza, devono essere trasposti nell'OSStr.

1.3 Liquidazione di un intervento parlamentare

La mozione Bühler del 29 settembre 2017 (17.3952 «Autorizzare la segnaletica bilingue sulle autostrade») incarica il Consiglio federale di introdurre a livello giuridico la possibilità di indicare i nomi degli svincoli autostradali in due lingue nazionali. L'indicazione bilingue di località e, se del caso, di quartieri dovrà essere consentita se la minoranza linguistica della località interessata costituisce almeno il 30 per cento della popolazione. La richiesta può essere soddisfatta nel quadro della presente revisione (art. 86 cpv. 9 e art. 87 cpv. 6 AP-OSStr).

1.4 Adeguamento della normativa in materia di multe disciplinari

Nell'ordinanza del 16 gennaio 2019¹³ sulle multe disciplinari (OMD) occorre esplicitare che sulle autostrade e semiautostrade a più corsie può essere emessa una multa disciplinare non solo in caso di sorpasso a destra con manovre di uscita e di rientro, ma di superamento sulla destra non ammesso.

2 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo

I principi della segnaletica stradale sono disciplinati a livello internazionale, in particolare nella Convenzione dell'8 novembre 1968¹⁴ sulla segnaletica stradale, nell'Accordo europeo del 1° maggio 1971¹⁵ completante la Convenzione sulla segnaletica stradale e nel Protocollo del 1° marzo 1973¹⁶ sulla segnaletica sul piano stradale, aggiuntivo all'Accordo europeo completante la Convenzione sulla segnaletica stradale. Le convenzioni contengono numerose disposizioni che riguardano anche l'aspetto dei segnali e delle demarcazioni. La Svizzera è parte contraente di entrambe le convenzioni e del protocollo aggiuntivo.

Da un confronto con i Paesi confinanti con la Svizzera emerge che le norme di più ampia portata sulla configurazione concreta dei segnali e delle demarcazioni tendono a essere sancite nella legge (Austria, Italia e Francia). La legislazione tedesca rimanda invece esplicitamente allo stato della scienza e della tecnica¹⁷.

¹³ RS 314.11

¹⁴ RS 0.741.20

¹⁵ RS 0.741.201

¹⁶ RS 0.741.201.2

¹⁷ Par. 39 capo II della direttiva amministrativa generale tedesca concernente il codice della strada («Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung», VwV-StVO): Nella misura in cui la StVO e la presente direttiva amministrativa generale forniscono solo disposizioni quadro per la configurazione, le caratteristiche, l'ubicazione e il tipo di posa di segnali e dispositivi stradali, nei singoli casi si fa riferimento allo stato della scienza e della tecnica, pubblicato se necessario dal Ministero federale dei trasporti e dell'infrastruttura digitale nel bollettino ufficiale della circolazione stradale dopo aver consultato le massime autorità regionali competenti.

3 Nuova regolamentazione richiesta

3.1 Rimando indiretto alle più recenti conoscenze scientifiche, tecniche e pratiche

Il capitolo 14 dell'OSStr disciplina i requisiti generali della segnaletica stradale. Per precisare che, per quanto concerne la realizzazione, la configurazione e il collocamento della segnaletica stradale devono essere prese in considerazione (anche) le norme tecniche pertinenti è prevista l'introduzione del nuovo articolo 103a OSStr che stabilisce che, in assenza di prescrizioni nella normativa della circolazione stradale, si fa riferimento alle norme tecniche riconosciute. La segnaletica deve pertanto orientarsi in prima istanza alle disposizioni in materia di circolazione stradale e solo in seconda istanza alle norme tecniche.

La disposizione di cui all'articolo 115 capoverso 1 OSStr, in virtù della quale il DATEC può dichiarare le norme tecniche giuridicamente vincolanti, sarà pertanto abrogata, completando così il passaggio dalla tecnica di rimando diretta a quella indiretta. Tuttavia, anche in futuro il DATEC e l'USTRA potranno emanare istruzioni per la realizzazione, la configurazione e il collocamento della segnaletica stradale (art. 115 cpv. 1 e 2 OSStr). Ciò consente, tra l'altro, al Dipartimento e all'Ufficio specializzato di raccomandare alle autorità esecutive l'applicazione delle norme tecniche pertinenti.

3.2 Trasposizione di contenuti importanti delle norme tecniche dichiarate giuridicamente vincolanti nell'OSStr

La trasposizione nel diritto federale dei contenuti più importanti delle norme comporta numerose modifiche dell'OSStr, in particolare nei seguenti ambiti:

- *Segnaletica turistica e di direzione per alberghi*: ad oggi la segnaletica turistica è regolamentata solo nella norma SN 640 827c. In futuro, i principi della segnaletica turistica saranno sanciti nel nuovo articolo 54c OSStr e i vari segnali turistici saranno integrati nell'allegato 2. Sarà trasposta nel diritto federale anche la segnaletica di direzione per alberghi attualmente prevista solo dalla norma SN 640 828.
- *Segnaletica di direzione per la mobilità lenta*: a differenza della segnaletica di direzione per biciclette e mezzi simili a veicoli, quella per pedoni ed escursionisti è contenuta esclusivamente nella norma SN 640 829a. Con la creazione del nuovo articolo 54b OSStr e l'integrazione dei segnali ammessi nell'allegato 2 non sarà più il caso.
- *Demarcazioni e demarcazioni visivo-tattili*: la configurazione delle demarcazioni, in particolare lunghezza e larghezza, è attualmente ampiamente definita nella norma SN 640 850a. Le dimensioni più importanti saranno disciplinate nel diritto federale, analogamente a quelle dei segnali, integrandole nell'allegato 1 OSStr. Inoltre, nell'OSStr saranno trasposti anche alcuni importanti principi attualmente stabiliti solo nelle norme tecniche. Le demarcazioni visivo-tattili per persone ipovedenti saranno descritte in modo più approfondito nell'articolo 72a OSStr e le relative figure saranno inserite nell'allegato 2.

- *Segnaletica e delineatori temporanei nei pressi di cantieri*: le norme SN 640 885c e SN 640 886, dichiarate giuridicamente vincolanti fino alla fine del 2020 dall'ordinanza DATEC del 2007, regolamentano in modo esaustivo la segnalazione dei cantieri e l'uso di delineatori temporanei e barriere in prossimità di questi ultimi. Se opportuno, i delineatori temporanei saranno trasposti nell'allegato 2.
- *Delineatori permanenti*: la norma SN 640 822, dichiarata giuridicamente vincolante fino alla fine del 2020 dall'ordinanza DATEC del 2007, regola in modo esaustivo i delineatori permanenti elencati nell'articolo 82 OSStr. I diversi tipi di delineatori saranno definiti in modo più dettagliato nella legislazione inserendo altri esempi nell'allegato 2.

Si rendono inoltre necessarie ampie modifiche negli allegati 1 e 2 OSStr:

- *Allegato 1*: laddove ora è presente un rimando a una norma tecnica saranno fornite, per quanto possibile e opportuno, indicazioni sulle dimensioni dei segnali, delle demarcazioni e dei delineatori in questione. Saranno inoltre inserite indicazioni sulle dimensioni dei segnali, delle demarcazioni e dei delineatori integrati nell'OSStr.
- *Allegato 2*: l'allegato sarà integrato con numerosi segnali e demarcazioni. Saranno inoltre inseriti nel catalogo di cui al numero 5 i noti simboli della segnaletica turistica e di direzione per la mobilità lenta, provvedendo al tempo stesso ad aggiornare diverse figure. I nuovi simboli potranno essere utilizzati per la segnaletica di direzione in generale, ma anche per quella turistica e della mobilità lenta.

3.3 Attuazione della mozione Bühler 17.3952

La numerazione e la denominazione di svincoli e diramazioni su autostrade e semiautostrade sono attualmente disciplinate negli articoli 56, 86 e 87 OSStr, nelle norme SN 640 824a¹⁸ e SN 640 817d¹⁹, che non sono più giuridicamente vincolanti dall'inizio del 2021, e nelle «istruzioni del DATEC del 12 novembre 2019 concernenti la segnaletica agli svincoli e il nome delle diramazioni sulla rete delle strade nazionali».

Gli articoli 56, 86 e 87 OSStr devono essere rivisti a causa del passaggio dai rimandi diretti a quelli indiretti. In futuro, il DATEC non stabilirà più i numeri e i nomi di svincoli e diramazioni su autostrade e semiautostrade nelle istruzioni, ma in un'ordinanza dipartimentale. Il DATEC avrà la possibilità di delegare tale compito all'USTRA. In attuazione della mozione Bühler 17.3952, i Cantoni o i Comuni che ritengano opportuno indicare in due lingue i nomi delle località in prossimità di svincoli o diramazioni autostradali, potranno presentare un'apposita richiesta all'USTRA. Qualora accolga la domanda, l'Ufficio aggiornerà l'ordinanza di conseguenza, in caso contrario emetterà una decisione che potrà essere impugnata dal Cantone o Comune interessato. Questa procedura intende in particolare tenere conto delle critiche mosse dal Parlamento, secondo cui l'ammissibilità delle denominazioni bilingui non è finora disciplinata in modo sufficientemente chiaro.

¹⁸ Nummerierung der Anschlüsse und Verzweigungen von Autobahnen und Autostrassen (versione dicembre 2002; cfr. art. 2 lett. g dell'ordinanza del 2007).

¹⁹ Signalisation der Haupt- und Nebenstrassen, Wegweiser, Darstellung (versione novembre 2005; cfr. art. 2 lett. c dell'ordinanza del 2007).

3.4 Ulteriori adeguamenti

La revisione prevede ulteriori adeguamenti dell'OSStr di seguito elencati:

- A seguito del rimando indiretto allo stato della tecnica, della trasposizione nel diritto federale dei contenuti più importanti delle norme giuridicamente vincolanti e della facoltà generale del DATEC e dell'USTRA di emanare istruzioni di cui all'articolo 115 capoversi 1 e 2 OSStr, gli altri mandati conferiti al DATEC per l'emanazione di istruzioni sono superflui e saranno annullati²⁰.
- In futuro, sarà possibile soddisfare più rapidamente le esigenze di revisione relative alle dimensioni di segnali, demarcazioni e delineatori. Lo stesso vale per i simboli, il cui catalogo sarà notevolmente ampliato nell'allegato 2 numero 5, in particolare per il loro impiego diffuso nella segnaletica turistica e in quella di direzione per la mobilità lenta. Si propone pertanto che il Consiglio federale autorizzi il DATEC a modificare gli allegati 1 e 2 numero 5 OSStr (cfr. art. 115 cpv. 1^{bis} AP-OSStr).
- Sebbene per le autostrade l'articolo 102 capoverso 2 OSStr preveda il formato grande, già oggi è ampiamente diffuso quello intermedio. I motivi sono riconducibili alla migliore percezione dei segnali grazie alle attuali pellicole retroriflettenti e alla posa dei cartelli sopra la carreggiata («portali segnaletici»). La prassi attualmente in uso dovrà avere anche un fondamento giuridico.
- Il passaggio dalla trasmissione di programmi radiofonici a onde ultracorte (OUC) al Digital Audio Broadcasting plus (DAB+) richiede un adeguamento del segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» (4.90). Alla luce delle numerose opzioni per ottenere informazioni sulla situazione del traffico, non appare più opportuno fare riferimento a un'«emittente di un programma nazionale». Pertanto il segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» sarà utilizzato solo prima delle gallerie per garantire la sicurezza al loro interno. Con l'adeguamento possono essere trasposte nel diritto vigente anche le istruzioni del DATEC del 5 ottobre 2023 relative al segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» (4.90) per le strade nazionali²¹.
- Finora i veicoli privati per l'accompagnamento di veicoli e trasporti eccezionali erano autorizzati a visualizzare il segnale «Altri pericoli» (1.30) sui propri pannelli a messaggio variabile per indicare la presenza di particolari pericoli. Il progetto introduce la possibilità di impiegare anche i segnali «Divieto di sorpasso» (2.44), «Divieto di sorpasso per gli autocarri» (2.45), «Ostacolo da scansare a destra» (2.34) e «Ostacolo da scansare a sinistra» (2.35). Una richiesta in tal senso, motivata dalle esperienze raccolte finora dai servizi di scorta privati, è stata presentata sia dalla Commissione della circolazione della Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera e della Società dei Capi di Polizia delle Città Svizzere (CC CCPCS/SCPCS) che dall'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG).

²⁰ Art. 54 cpv. 9, art. 56, art. 72 cpv. 5, art. 80 cpv. 5, art. 82 cpv. 6 e art. 89 cpv. 8 OSStr.

²¹ Consultabili sul sito: www.astra.admin.ch > Area tecnico-amministrativa > Esecuzione normative stradali > Documenti > Istruzioni (stato: 31.05.2024).

3.5 Diritto in materia di multe disciplinari

Nell'OMD sarà stabilito esplicitamente che su autostrade e semiautostrade a più corsie può essere comminata una multa disciplinare anche per il superamento a destra non ammesso.

4 Commento ai singoli articoli

4.1 Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)

Sostituzione di espressioni

Nel testo francese, le seguenti espressioni sono sostituite a scopo di correzione: «ramification» con «échangeur», «lieu de destination» con «destination» e «poste d'essence» con «station-service».

Nel testo italiano, le seguenti espressioni sono sostituite a scopo di correzione o uniformazione: «ramificazione» con «diramazione», «distributori di carburante», «posto di rifornimento» e «stazione di distribuzione di carburanti» con «stazione di rifornimento», «veicoli e trasporti speciali» con «veicoli e trasporti eccezionali», «tattilo-visuali» con «visivo-tattili», «tavole numerate» e «tavole numerate» con «segnali di identificazione», «iscrizione» con «scritta», «tavola» con «cartello», «istallazioni annesse» e «installazioni annesse» con «impianti accessori», «indicazione della direzione» con «segnaletica di direzione» nonché «indicatore di direzione avanzato» con «segnale di preavviso

Art. 1 cpv. 1 e 2 lett. j

Cpv. 1: il termine «delineatori» viene esplicitamente menzionato nella disposizione sull'oggetto di regolamentazione dell'OSStr in modo da sottolineare l'importanza dei delineatori temporanei e permanenti per la segnaletica.

Cpv. 2 lett. j (nuovo): l'elenco contenuto nel capoverso 2 è integrato con l'abbreviazione dell'atto normativo «LPS», utilizzata nell'articolo 54b AP-OSStr.

Art. 14 rubrica, nonché cpv. 2 e 3

Cpv. 2: il 24 giugno 2015 il Consiglio federale ha abrogato le disposizioni sul segnale di pericolo «Velivoli» (1.28) con effetto dal 1° gennaio 2016²². L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) chiede che il segnale venga reintegrato nella legislazione sulla segnaletica ricordando che fa parte, tra l'altro, del piano di sicurezza per le aree nei pressi di aerodromi, in quanto avverte gli utenti della strada della comparsa improvvisa di aerei, luci, rumore e correnti discendenti provocati dagli stessi. Inoltre, il segnale viene spesso utilizzato anche sulle strade all'interno di aerodromi. Le norme internazionali sull'aviazione richiedono che la segnaletica stradale negli aerodromi sia conforme alla legislazione nazionale sulla circolazione stradale. Su richiesta dell'UFAC,

²² RU 2015 2459

si propone di ripristinare nell'OSStr le disposizioni relative al segnale di pericolo «Velivoli».

Cpv. 3: l'UFAC chiede di inserire nella segnaletica stradale un segnale che avvisi della presenza di elicotteri in decollo e atterraggio, da utilizzare in particolare in presenza di eliporti in prossimità della strada. Stando a quanto spiegato dall'UFAC, attualmente in questi luoghi è talvolta usato il segnale «Velivoli», che tuttavia non rispecchia i pericoli specifici legati agli elicotteri (volo stazionario, altri tipi di correnti discendenti).

Art. 49 cpv. 1, 2 e 2^{bis}

Cpv. 1: nella versione tedesca l'espressione «gemischte Ortschaft» è sostituita con quella più appropriata «mehrsprachiger Ort». Di conseguenza è adattato anche l'italiano sostituendo l'espressione «comuni dove si parlano due lingue» con «località plurilingue».

Cpv. 2: gli elementi fondamentali della segnaletica turistica e degli indicatori di direzione per alberghi in futuro saranno formalizzati giuridicamente in disposizioni separate. Gli attuali rimandi nell'articolo 49 capoverso 2 OSStr sono pertanto superflui e possono essere abrogati. Il capoverso è tuttavia integrato con il principio derivante dalle corrispondenti norme VSS, secondo il quale gli indicatori di direzione per aziende e alberghi nonché la segnaletica turistica non devono compromettere l'effetto della restante segnaletica.

Cpv. 2^{bis} (nuovo): l'ultima frase del vigente capoverso 2, secondo la quale i simboli utilizzabili sugli indicatori di direzione e il relativo significato sono riportati nell'allegato 2 numero 5 OSStr, è trasferita in un capoverso a sé stante. Ciò non comporta modifiche materiali.

Art. 51 cpv. 3

Dal principio di cui all'articolo 49 capoverso 2^{bis} AP-OSStr si evince già che i simboli di cui all'allegato 2 numero 5 possono essere utilizzati sugli indicatori di direzione, sui segnali di preavviso e sui cartelli di preselezione. Il riferimento nell'articolo 51 capoverso 3 OSStr non è necessario e può essere pertanto soppresso senza sostituzione.

Art. 52 cpv. 1, 1^{bis} e 7

Cpv. 1 e 1^{bis} (nuovo): la possibilità, spesso sfruttata nella prassi, di indicare sui segnali di preavviso destinazioni raggiungibili attraverso tratti particolarmente adatti a biciclette e mezzi simili a veicoli è attualmente disciplinata solo a livello di norma²³. L'indicazione di destinazioni e regioni di valenza turistica si incontra spesso nella pratica ma non è prevista nell'OSStr. In futuro entrambe le possibilità saranno formalizzate sul piano giuridico. Poiché il vigente capoverso 1 è già molto lungo, si propone di elencare le destinazioni consentite sui segnali di preavviso nel nuovo capoverso 1^{bis}. L'indicazione di

²³ SN 640 829a, punto 22.

destinazioni per le biciclette e i mezzi simili a veicoli viene inoltre riprodotta graficamente come esempio nell'allegato 2 (fig. 4.38).

Cpv. 7: la possibilità di contrassegnare le località con aerodromi riportate sui segnali di preavviso con il simbolo «Velivoli» è già prevista dall'articolo 49 capoverso 2^{bis} AP-OS-Str e non è necessario esplicitarla nel capoverso 7 che può pertanto essere abrogato.

Art. 54 cpv. 3 e 9

Cpv. 3: in Svizzera, l'indicatore di direzione «Campeggio» (4.79), in tedesco «Zeltplatz», è utilizzato per segnalare circa 380 campeggi malgrado solo quattro piazzole siano riservate alle tende, mentre nelle altre sono ammessi anche caravan e camper. Nella versione tedesca il segnale è pertanto rinominato «Campingplatz». La modifica è opportuna anche dal punto di vista della segnaletica turistica, dove per il simbolo in questione in tedesco si è sempre usato il termine «Campingplatz»²⁴. L'indicazione secondo cui i simboli degli indicatori di direzione «Campeggio» e «Terreno per veicoli abitabili» possono essere riportati su un unico cartello può essere omessa, sebbene tale opzione continui comunque a sussistere. Viene inoltre creata la possibilità di prevedere un indicatore di direzione per piazzole destinate agli autoveicoli abitabili («camper»).

Cpv. 9: gli elementi fondamentali della segnaletica di direzione per alberghi, finora regolamentati solo a livello di norma, devono essere trasposti nel diritto federale. Si propone di definire al capoverso 9 il segnale «Indicatore di direzione per alberghi» (4.49.1), riportandone le dimensioni nell'allegato 1 e la rappresentazione grafica nell'allegato 2 (nuova fig. 4.49.1). Il simbolo «Albergo», riprodotto sull'indicatore di direzione, viene integrato nel catalogo delle indicazioni complementari ai segnali nell'allegato 2 numero 5 (nuova fig. 5.53.7).

Art. 54a

Rubrica e cpv. 1: il termine «indicatore di direzione» è sostituito con «segnaletica di direzione» in modo da tenere conto del fatto che, oltre agli indicatori di direzione, l'articolo 54a OSStr disciplinerà anche i «segnali di preavviso per velocipedi e mezzi simili a veicoli» e i «cartelli di conferma». Poiché la segnaletica di direzione contraddistinta da caratteri di colore bianco su fondo rosso si rivolge anche ai conducenti di ciclomotori, questo tipo di veicolo viene esplicitamente menzionato nella disposizione.

Cpv. 2 e 3: secondo la vigente legislazione in materia di circolazione stradale, gli indicatori di direzione «Percorso per velocipedi» (4.50.1), «Percorso per mountain bike» (4.50.3) e «Percorso per mezzi simili a veicoli» (4.50.4) segnalano percorsi particolarmente adatti ai mezzi citati. Nella norma SN 640 829a il termine «percorso» è definito come un tratto di collegamento tra un punto di partenza e un punto di arrivo sulla rete dei sentieri (della mobilità lenta), comprendente l'indicazione della destinazione ed eventualmente il nome e/o numero del percorso. Nella prassi, tuttavia, la segnaletica di direzione con caratteri bianchi su fondo rosso si è affermata anche al di fuori di questi percorsi per contrassegnare i tracciati che sono in generale particolarmente adatti

²⁴ SN 640 827c, punto 20.

alle biciclette, alle mountain bike e ai mezzi simili a veicoli. Il termine «percorso» è pertanto sostituito con «indicatore di direzione». Inoltre, le figure 4.50.1, 4.50.3 e 4.50.4 sono opportunamente aggiornate.

Cpv. 4: il «Segnale di preavviso per velocipedi e mezzi simili a veicoli» previsto dalla norma SN 640 829a e utilizzato nella pratica in punti con scarsa visibilità è integrato nell'OSStr e rappresentato graficamente nell'allegato 2 (nuova fig. 4.51.4).

Cpv. 5: il contenuto dell'articolo 54a capoverso 5 OSStr viene ripreso senza modifiche.

Cpv. 6: la lettera a viene ripresa nella versione vigente. Per quanto concerne la lettera b, l'indicazione «percorso», già ammessa dal diritto vigente, è precisata dai termini «nazionale», «regionale» e «locale». Inoltre, nell'allegato 2 sono proposti due nuovi esempi di «Segnale di preavviso senza destinazione» e «Cartello di conferma» con diverse categorie di percorso (nuove fig. 4.51.2 e 4.51.3) in modo da fare chiarezza sui colori utilizzabili per le diverse categorie di percorso.

Cpv. 7: il segnale «Cartello di fine percorso» (4.51.4) non è utilizzato su percorsi per biciclette, mountain bike o mezzi simili a veicoli e viene pertanto soppresso. Al suo posto sono inseriti nell'OSStr i segnali di conferma (freccie direzionali) spesso riportati su oggetti lungo i percorsi per mountain bike.

Cpv. 8 (nuovo): i cartelli con informazioni per la mobilità lenta sono regolamentati ai numeri 25–27 della norma SN 640 829a. La normativa in materia di segnaletica fa già riferimento a tali cartelli stabilendo all'articolo 97 capoverso 2 lettera a OSStr la percentuale di pubblicità consentita sulla loro superficie. Per motivi di coerenza, anche i cartelli di informazione saranno formalizzati sul piano giuridico, mentre si rinuncia a riportarne le dimensioni nell'allegato 1 ed immagini esemplificative nell'allegato 2.

Art. 54b (nuovo)

Gli elementi fondamentali della segnaletica di direzione lungo i percorsi pedonali e i sentieri sono introdotti nell'OSStr. Analogamente alla segnaletica di direzione per biciclette e mezzi simili a veicoli, vengono proposti diversi nuovi indicatori di direzione con le relative figure, attualmente regolamentati esclusivamente nella norma SN 640 829a.

Cpv. 1: per la segnaletica di direzione destinata alla mobilità pedonale, in molti casi è già utilizzato l'«Indicatore di direzione per reti pedonali» della segnaletica turistica²⁵. Questo segnale a forma di freccia con fondo bianco viene ufficialmente riconosciuto integrandolo nel capoverso 1 in relazione all'indicazione della direzione sulle reti di percorsi pedonali di cui all'articolo 2 della legge federale del 4 ottobre 1985²⁶ sui percorsi pedonali ed i sentieri (LPS) e rappresentato graficamente nell'allegato 2 (nuova fig. 4.52.1).

Cpv. 2: per indicare la direzione sulle reti di sentieri di cui all'articolo 3 LPS sono introdotti nell'OSStr gli «Indicatori di direzione per sentieri», gli «Indicatori di direzione

²⁵ SN 640 827c, punto 12.

²⁶ RS 704

per sentieri di montagna» e gli «Indicatori di direzione per sentieri alpini» attualmente regolamentati nella norma SN 640 829a. È inoltre integrata la segnaletica di direzione per i sentieri invernali, attualmente prevista solo da una guida pubblicata dall'USTRA in collaborazione con Sentieri Svizzeri e la fondazione SvizzeraMobile²⁷. I diversi indicatori di direzione sono raffigurati nell'allegato 2 (nuove fig. 4.52.2–4.52.5).

Cpv. 3: questa disposizione elenca le informazioni aggiuntive consentite sugli indicatori di direzione di cui ai capoversi 1 e 2. Oltre alle indicazioni dei tempi, ai campi di località²⁸ e alle informazioni complementari come numero e denominazione di percorsi nazionali, regionali o locali in un campo, sugli indicatori di direzione possono essere riprodotti anche i simboli di cui all'allegato 2 numero 5 OSStr.

Cpv. 4: il presente capoverso è dedicato ai cartelli di conferma e ad altre forme di conferma consentite lungo i percorsi pedonali e i sentieri. Esempi di tali cartelli sono inoltre raffigurati nell'allegato 2 (nuova fig. 4.52.6).

Cpv. 5: per i cartelli di informazione relativi alle reti di percorsi pedonali e sentieri vale quanto precisato per quelli destinati alle ciclovie (cfr. commento all'art. 54a cpv. 8 AP-OSStr). Oltre alle informazioni sugli itinerari dei percorsi pedonali e dei sentieri, i cartelli possono indicare anche particolari requisiti di utilizzo, specialmente per quanto riguarda i sentieri alpini e invernali.

Art. 54c (nuovo)

Cpv. 1–4: la segnaletica turistica comprende indicatori di direzione, cartelli di simboli e cartelli di indicazione. I principi della segnaletica turistica e i segnali sono trasposti dalla norma SN 640 827c all'OSStr. Inoltre, nell'allegato 1 sono indicate le dimensioni dei segnali e nell'allegato 2 è riportata la rappresentazione grafica (nuove fig. 4.52.7–4.52.9). In futuro, la segnaletica turistica potrà avere esclusivamente un fondo marrone. Gli indicatori di direzione con fondo bianco attualmente previsti dalla norma SN 640 827c corrispondono a quelli delle strade secondarie e speciali (art. 51 cpv. 1 e art. 54 OSStr e fig. 4.33 e 4.45–4.48), che saranno pertanto ancora consentiti entro tali limiti.

Cpv. 5: nel 2014 Svizzera Turismo ha sviluppato, in collaborazione con i rappresentanti dei Cantoni, un piano di segnaletica per indicare il «Grand Tour of Switzerland (GToS)»²⁹ sulle strade principali e secondarie. Nel marzo 2015 l'USTRA ha emanato una disposizione derogatoria temporanea in virtù dell'articolo 115 capoverso 2 OSStr affinché gli elementi di segnaletica sviluppati appositamente per il GToS e non contemplati nell'OSStr potessero essere installati lungo l'itinerario. Dopo che il piano GToS ha dimostrato la sua validità nella pratica, alla fine del 2020 la disposizione derogatoria è stata prorogata per altri quattro anni. Nel quadro della presente revisione si propone di integrare la segnaletica del GToS nel diritto federale.

²⁷ Winterwanderwege und Schneeschuhrouten – Leitfaden für Planung, Signalisation, Betrieb und Information, 2020. Consultabile sul sito www.astra.admin.ch > Temi > Mobilità lenta > Pubblicazioni (stato: 31.05.2024).

²⁸ I campi di località sono campi bianchi alla base dell'indicatore di direzione contenenti il nome del sito in cui ci si trova (località o denominazione locale) sulla base della mappa nazionale aggiornata dell'Ufficio federale di topografia nonché l'indicazione dell'altitudine. I campi di località possono essere separati o integrati in un indicatore di direzione.

²⁹ Consultabile sul sito www.myswitzerland.ch > Scoprire la Svizzera > Viaggi tematici > Auto, moto - Grand Tour (stato: 31.05.2024).

Cpv. 6: le disposizioni relative alla segnaletica turistica su autostrade e semiautostrade saranno sancite nel nuovo articolo 89b AP-OSStr.

Art. 56

Cpv. 1 (nuovo): lo scopo dei segnali di identificazione nella circolazione stradale e i relativi usi consentiti vengono ora formalizzati sul piano giuridico.

Cpv. 2: il presente capoverso riprende il contenuto del vigente capoverso 1. Viene solo annullato il mandato conferito dal Consiglio federale al DATEC per l'emanazione di istruzioni sulla configurazione e il collocamento dei segnali di identificazione per le strade europee.

Cpv. 3: il principio secondo il quale il DATEC stabilisce la rete di base delle autostrade e semiautostrade è obsoleto. Se si tratta di strade nazionali (ovvero autostrade e semiautostrade di proprietà e competenza della Confederazione³⁰), la numerazione si basa sull'allegato del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali³¹ (decreto sulla rete stradale) adottato dall'Assemblea federale il 10 dicembre 2012. Con il rimando al decreto sulla rete stradale, il mandato del Consiglio federale al DATEC risulta superfluo e può essere annullato.

Per distinguere le autostrade e semiautostrade di proprietà e competenza della Confederazione da quelle di proprietà e competenza dei Cantoni, nell'OSStr sono introdotte le espressioni «autostrade e semiautostrade nazionali» e «autostrade e semiautostrade cantonali», riprese dall'ordinanza del 18 dicembre 1991³² concernente le strade di grande transito (all. 1 lett. A–C).

Cpv. 4: il presente capoverso riprende il contenuto del vigente capoverso 3. La possibilità già prevista dalla documentazione ASTRA 80003 «Nummerierung und Anzeige der Streckenkilometer der NS 3. Klasse»³³ di contrassegnare le strade nazionali di terza classe, ovvero le strade principali di proprietà e competenza della Confederazione, con segnali di identificazione rossi e bianchi in aggiunta a quelli blu e bianchi riservati alle strade principali viene ora sancita per legge. La numerazione è effettuata in base all'allegato del decreto sulla rete stradale. È inoltre annullato il mandato conferito al DATEC per l'emanazione di istruzioni relative ai segnali di identificazione sulle strade principali.

Cpv. 5 (nuovo): questa disposizione corrisponde al vigente capoverso 4. La procedura di numerazione è ora disciplinata al capoverso 6.

Cpv. 6 (nuovo): questa disposizione, parzialmente ripresa dal vigente capoverso 4, incarica il DATEC di fissare i numeri degli svincoli e delle diramazioni sulle autostrade e semiautostrade nazionali e gli concede la possibilità di stabilire i numeri delle auto-

³⁰ Art. 8 cpv. 1 della legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali (LSN; RS 725.11).

³¹ FF 2017 6695; 2023 2464

³² RS 741.272

³³ Consultabile sul sito www.astra.admin.ch > Area tecnico-amministrativa > Documenti strade nazionali > Documentazione (stato: 31.05.2024).

strade e semiautostrade cantonali nonché dei rispettivi svincoli e diramazioni. Le autostrade e semiautostrade cantonali sono elencate nell'allegato 1 lettere B e C dell'ordinanza del 18 dicembre 1991³⁴ concernente le strade di grande transito. Qualora necessario, la Confederazione potrà numerare queste strade d'intesa con i Cantoni interessati.

In futuro i numeri non dovranno più essere definiti per mezzo di istruzioni ma tramite un'ordinanza dipartimentale. Il DATEC potrà delegare questo compito ovvero la relativa competenza all'USTRA. In tal modo si consente una procedura il più possibile coordinata tra Confederazione e Cantoni e pragmatica. Per la denominazione di svincoli e diramazioni nonché per l'attuazione della mozione Bühler 17.3952 si rimanda al commento agli articoli 86 capoverso 8 e 9 e 87 capoverso 6 AP-OSStr.

Art. 59 cpv. 2^{bis} e 4

Cpv. 2^{bis} (nuovo): in corrispondenza di cantieri, nella pratica vengono impiegate particolari varianti del segnale «Disposizione delle corsie» (4.77) per segnalare spostamenti, deviazioni, rientri e riduzioni di corsie. Al fine di aumentare la comprensibilità di queste varianti si propone l'introduzione di un segnale di indicazione specifico «Andamento delle corsie in corrispondenza di cantieri» con relativi esempi grafici nell'allegato 2 (nuova fig. 4.77.3).

Cpv. 4: le prescrizioni per la posa del segnale «Disposizione delle corsie» sulle autostrade e semiautostrade saranno disciplinate nel nuovo articolo 89a capoverso 1 AP-OSStr, per cui il rimando nel capoverso 4 OSStr deve essere modificato di conseguenza.

Art. 62 cpv. 1–3 e 5

Cpv. 1 e 2: l'elenco dei segnali di indicazione consentiti è integrato con il segnale «Rifornimento incluso carburante alternativo», di cui è riportata l'immagine nell'allegato 2 (nuova fig. 4.84.1). In questo modo si intende trasporre nell'OSStr un sistema di segnaletica già ampiamente utilizzato nella pratica e finora disciplinato solo a livello di istruzioni³⁵.

Il segnale «Telefono» (4.81), non più utilizzato, viene rimosso dal catalogo dei segnali del diritto federale per essere sostituito con il segnale «Telefono di emergenza» attualmente disciplinato all'articolo 62 capoverso 3 e utilizzato soprattutto in galleria. Nell'allegato 2 vengono integrati nuovi esempi grafici del segnale (nuova fig. 4.81).

Nella versione tedesca, il termine «Zeltplatz» è sostituito con «Campingplatz». Inoltre, le piazzole per autoveicoli abitabili potranno essere segnalate come tali (cfr. commento all'art. 54 cpv. 3 AP-OSStr).

³⁴ RS 741.272

³⁵ Punto 3.1 delle istruzioni USTRA del 10 maggio 2020 relative alla segnaletica delle aree di sosta e alle informazioni complementari sui cartelli indicanti le aree di servizio lungo le autostrade e semiautostrade. Disponibili su: www.astra.admin.ch > Area tecnico-amministrativa > Esecuzione normative stradali > Documenti > Istruzioni (stato: 31.05.2024).

Cpv. 3: la combinazione costituita dai segnali «Telefono di emergenza» ed «Estintore» (4.92) è attualmente regolamentata solo in una direttiva dell'USTRA³⁶. La possibilità di combinare i due segnali in caso di spazio insufficiente nelle gallerie sarà in futuro sancita nel diritto federale grazie all'inserimento nel capoverso 3 e nell'allegato 2 (nuova fig. 4.81).

Cpv. 5: il vigente capoverso 5 disciplina il segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico», stabilendo che, al di fuori di autostrade e semiautostrade, può essere collocato solo dove cambia la gamma di frequenze. Con il passaggio dalla trasmissione di programmi radiofonici a onde ultracorte OUC al Digital Audio Broadcasting plus (DAB+) la ricerca dell'emittente non avviene più tramite la frequenza ma attraverso il nome. Di conseguenza non sarà più necessario riportare la frequenza sul segnale. Oggi la maggior parte delle emittenti radiofoniche statali e private nonché nazionali e regionali forniscono informazioni sul traffico. Inoltre, gli aggiornamenti vengono diffusi non solo via radio, ma anche attraverso altri canali come cellulari, GPS o pannelli a messaggio variabile. In tale contesto il riferimento all'«emittente di un programma nazionale» non risulta più in linea con i tempi, per cui la disposizione vigente è abrogata. Per l'utilizzo del segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» (4.90) nelle gallerie si rimanda al commento all'articolo 89a capoverso 2 AP-OSStr.

Il capoverso 5 disciplina ora il segnale «Rifornimento incluso carburante alternativo», in particolare la possibilità di integrarlo con la sigla del carburante alternativo disponibile nella stazione di rifornimento in questione elencando quelle ammesse, ovvero CNG («Compressed Natural Gas») per gas metano, EV («Electric Vehicle») per stazioni di ricarica, H₂ («Hydrogenium») per idrogeno e LPG («Liquefied Petroleum Gas») per gas di petrolio liquefatto.

Art. 66 cpv. 5 lett. c

Il delineatore temporaneo «paletta a due facce», rinominato nella versione italiana con «paletta segnaletica», è ora disciplinato nell'articolo 80 capoverso 5 AP-OSStr. Di conseguenza occorre adeguare il rimando nella presente lettera.

Art. 72 cpv. 1^{ter}, 1^{quater}, 3 e 5

Cpv. 1^{ter} (nuovo): la disposizione secondo cui le dimensioni delle demarcazioni si basano sull'allegato 1 è inserita in un nuovo capoverso dell'articolo di principio sulle demarcazioni. Come nel caso dei segnali³⁷, anche per le demarcazioni sarà possibile, in singoli casi giustificati, derogare alle dimensioni stabilite nel diritto federale.

Cpv. 1^{quater} (nuovo): la nuova disposizione stabilisce il principio secondo il quale le demarcazioni devono essere facilmente riconoscibili per gli utenti della strada, malgrado il basso angolo di visuale. In particolare, frecce, scritte e simboli nel senso di marcia

³⁶ Punto 3.2.5 della direttiva ASTRA 13010 Segnaletica di sicurezza nelle gallerie stradali (edizione 2011). Disponibile su www.astra.admin.ch
> Area tecnico-amministrativa > Documenti strade nazionali / Programmi di agglomerato > Standard per le strade nazionali > Direttive (stato: 31.05.2024).

³⁷ Art. 102 cpv. 3 OSStr.

devono essere in rilievo o deformati. Le dimensioni esatte, tenendo conto della configurazione in rilievo, rimangono stabilite a livello di norma.

Cpv. 3: la possibilità di apporre il simbolo del segnale «Autostrada» (4.01) sulla carreggiata, oltre alle indicazioni di direzione e alle scritte previste dall'OSStr³⁸, è attualmente disciplinata solo a livello di norma (giuridicamente vincolante)³⁹ e se ne propone la trasposizione nell'OSStr.

Cpv. 5: il DATEC può emanare istruzioni sulle demarcazioni in virtù dell'articolo 115 capoverso 1 OSStr. L'indicazione dello stesso tenore in questo capoverso è pertanto superflua e può essere soppressa.

Art. 72a cpv. 1 e 2

Cpv. 1: nell'OSStr viene trasposto il principio, attualmente regolamentato a livello di norma (giuridicamente vincolante)⁴⁰, secondo il quale le demarcazioni visivo-tattili devono sempre essere applicate se vi è un'esigenza specifica o se la sicurezza e l'orientamento delle persone non vedenti e ipovedenti non possono essere garantiti da elementi costruttivi. Un'esigenza specifica si manifesta in particolare nei pressi di centri per non vedenti e ipovedenti, ospedali, edifici e strutture accessibili al pubblico o fermate dei trasporti pubblici.

Cpv. 2: questa disposizione è modificata in modo che le demarcazioni visivo-tattili consentite dal diritto vigente siano integrate con rimandi tra parentesi e con le figure nell'allegato 2 numero 6 OSStr (nuove fig. 6.30–6.34). Per una maggiore chiarezza si propone una nuova suddivisione del capoverso (nuove lett. a–e).

Art. 72b (nuovo)

Il nuovo articolo traspone nel diritto federale la possibilità di segnalare il superamento dello spartitraffico su autostrade e semiautostrade con luci incassate prevista a livello di norma (giuridicamente vincolante)⁴¹.

Art. 73 cpv. 1 e 1^{bis}

Cpv. 1 e cpv. 1^{bis} (nuovo): le linee di sicurezza (6.01 e 6.02) rientrano tra le demarcazioni più importanti per aumentare la sicurezza nella circolazione stradale. Le infrazioni al codice della strada ad esse connesse comportano pertanto sanzioni piuttosto pesanti: le multe disciplinari variano tra 100 e 140 franchi e il superamento delle linee di sicurezza è spesso sanzionato in un procedimento penale ordinario a causa dei rischi che ne derivano. Per gli utenti della strada è quindi importante riconoscere una linea di sicurezza sulla carreggiata. A tal fine la linea deve essere sufficientemente lunga. Le lunghezze minime per le linee di sicurezza vengono quindi sancite non solo nell'alle-

³⁸ Si considerano scritte ai sensi dell'art. 72 cpv. 3 OSStr p. es. la scritta «TAXI» di cui all'art. 73a cpv. 1, «BUS» di cui all'art. 74b o «STOP» di cui all'art. 75 cpv. 2 OSStr.

³⁹ SN 640 850a, punto 7.6.

⁴⁰ SN 640 852, punto 6.

⁴¹ SN 640 853.

gato 1, ma anche nell'articolato dell'OSStr. Le lunghezze minime di 20 m nelle località e di 50 m fuori delle località corrispondono ai valori definiti nelle norme tecniche⁴²; quella minima di 20 m è inoltre conforme agli standard internazionali⁴³. Per migliorare la leggibilità, il vigente capoverso 1 viene suddiviso in due nuovi capoversi: il capoverso 1 stabilisce le funzioni delle linee di sicurezza, il capoverso 1^{bis} contiene le disposizioni legali relative alla loro lunghezza.

Art. 74 cpv. 1^{bis} (nuovo)

Le corsie possono essere contrassegnate solo laddove tutti i tipi di veicoli che normalmente viaggiano nella corsia corrispondente possono incrociarsi o circolare parallelamente senza pericolo e senza l'occupazione di una corsia adiacente. Questo principio generale è attualmente sancito solo al numero 6 della norma SN 40 862 «Markierungen – Anwendungen auf Haupt- und Nebenstrassen», che non è più giuridicamente vincolante dall'inizio del 2021. Considerata la sua portata, viene trasposto nell'OSStr. Nelle carreggiate a corsia unica (cfr. art. 74a cpv. 2 OSStr) il principio è rispettato in quanto si rinuncia a tracciare demarcazioni centrali per via della larghezza ridotta. Va fatto notare tuttavia che, per motivi di sicurezza, anche queste carreggiate dovrebbero avere una larghezza sufficiente per consentire l'incrocio o la circolazione parallela. A tal fine occorre prestare particolare attenzione allo stato della tecnica.

Art. 76 rubrica e cpv. 1^{bis} (nuovo)

La «linea di distanziamento», espressamente regolamentata nella norma SN 640 850a e ampiamente utilizzata nella pratica, in futuro sarà disciplinata nel diritto federale. Le linee di distanziamento che costeggiano ostacoli al margine della carreggiata hanno una funzione paragonabile a quella delle linee di margine; nel caso di ostacoli sulla carreggiata o isole di traffico, hanno invece una valenza a sé stante. Per questo motivo vengono disciplinate in un capoverso separato e con un apposito rimando tra parentesi, nonché una corrispondente figura nell'allegato 2 numero 6 OSStr (nuova fig. 6.16.4). Come le linee di margine, anche le linee di distanziamento possono essere oltrepassate. Si noti, tuttavia, che in presenza di isole di traffico e ostacoli al centro della carreggiata i veicoli devono superarli transitando a destra. Inoltre, una linea di distanziamento lunga più di 20 m al centro della carreggiata (nelle località) diventa una linea di sicurezza (cfr. commento all'art. 73 cpv. 1^{bis} AP-OSStr).

Art. 79 cpv. 3

La doppia linea trasversale di colore blu e bianco, disciplinata nel presente capoverso è integrata con un rimando tra parentesi e la figura corrispondente nell'allegato 2 numero 6 OSStr (nuova fig. 6.24).

Art. 80

Cpv. 1: è ripreso senza modifiche il contenuto del vigente capoverso 1.

⁴² SN 640 850a, punto 7.1.

⁴³ N. 2; all. 2 cap. II lett. A n. 6 della Convenzione sulla segnaletica stradale in combinato disposto con il n. 7 dell'Allegato al Protocollo sulla segnaletica sul piano stradale, aggiuntivo all'Accordo europeo completante la Convenzione sulla segnaletica stradale.

Cpv. 2: i delineatori temporanei «Delineatore flessibile» e «Cono» sono integrati con un rimando tra parentesi e le relative figure nel nuovo numero 7 dell'allegato 2 (nuove fig. 7.01 e 7.02). Nell'allegato 1 sono inoltre definite le dimensioni consentite dei due delineatori temporanei in conformità alle norme tecniche pertinenti⁴⁴. Poiché, in base alle norme tecniche, i fusti di cui al vigente capoverso 2 non sono previsti per la segnalazione dei cantieri, non saranno più menzionati esplicitamente nell'ordinanza.

Cpv. 3: la parentesi nel capoverso viene eliminata. Ciò non comporta modifiche materiali.

Cpv. 4 (nuovo): i segnali mobili di protezione sono solitamente fissati ai veicoli di pronto intervento o ai rimorchi. Attualmente sono disciplinati sommariamente nell'OSStr, in particolare nell'articolo 82 capoverso 5^{bis}, secondo il quale sui veicoli circolanti o fermi sulla carreggiata possono essere utilizzate frecce di rientro gialle a sorgente luminosa. Per il resto, sono regolamentati esclusivamente a livello di norma⁴⁵. I segnali mobili di protezione, di uso frequente soprattutto nei pressi di cantieri su autostrade e semiautostrade, sono ora disciplinati in modo più dettagliato nel diritto federale e dotati di un rimando tra parentesi e di una figura nel nuovo numero 7 dell'allegato 2 (nuova fig. 7.03). Nella pratica, oltre alle frecce di rientro schematizzate con luci a LED gialle, vengono usate anche frecce di rientro bianche visualizzate su pannelli a messaggio variabile. Anche quest'ultima variante sarà esplicitamente consentita.

Cpv. 5: in virtù dell'articolo 115 capoverso 1 OSStr, il DATEC può emanare istruzioni sui segnali, sulle demarcazioni e sui delineatori. Il riferimento nell'articolo 80 capoverso 5 OSStr viene pertanto abrogato, inserendo al suo posto il contenuto del vigente capoverso 4 relativo alla paletta segnaletica. Il delineatore è dotato di un rimando tra parentesi e illustrato nel nuovo numero 7 dell'allegato 2 (nuova fig. 7.04).

Cpv. 6 (nuovo): il nuovo capoverso stabilisce il principio secondo cui i cantieri vanno allestiti in modo da garantire sia la sicurezza stradale sia la sicurezza delle persone che vi lavorano. La sicurezza del personale di cantiere non è disciplinata solo dalle norme della circolazione stradale, ma anche, in particolare, dalla legislazione sulla sicurezza e la tutela della salute dei lavoratori. Inoltre, è espressamente menzionato l'obbligo di un'illuminazione sufficiente dei cantieri in condizioni di scarsa luminosità (di notte, in caso di maltempo, cantieri in un sottopasso ecc.). Dal punto di vista del diritto in materia di circolazione stradale, la visibilità dei cantieri riveste grande importanza, motivo per cui è necessario, in particolare, dotare i segnali e le transenne di luci di avvertimento e, se necessario, di luci gialle lampeggianti (art. 70 cpv. 1 lett. c OSStr)⁴⁶. L'illuminazione svolge una funzione importante anche sotto il profilo del diritto del lavoro (illuminazione della postazione di lavoro).

Occorre altresì fare ancora una volta esplicito riferimento allo stato della scienza e della tecnica nonché all'esperienza acquisita, la cui osservanza è particolarmente importante nella segnalazione dei cantieri a causa dell'elevato rischio di incidenti. Di fatto si tratta di una ripetizione di quanto stabilito nel nuovo articolo 103a AP-OSStr.

⁴⁴ SN 40 885 e SN 40 886.

⁴⁵ SN 40 885, punto 19 tab. 2.

⁴⁶ SN 40 885, punto 23 e SN 40 886, punto 17.

Cpv. 7 (nuovo): la nuova disposizione garantisce che i delineatori temporanei (rossi e bianchi) possano essere utilizzati non solo nei pressi dei cantieri, ma anche in presenza di altri ostacoli temporanei sulla carreggiata.

Art. 82

Cpv. 1: la disposizione secondo cui gli ostacoli devono trovarsi a meno di 1 m dal bordo della carreggiata per poter essere segnalati dai delineatori è troppo rigida. Viene pertanto abrogata e sostituita con l'espressione «ostacoli permanenti in prossimità della carreggiata». Le distanze minime per determinati delineatori possono essere stabilite a livello di norma. Vengono altresì menzionati esplicitamente gli ostacoli al di sopra della carreggiata segnalati con delineatori (p. es. segni di delineazione). L'indicazione secondo cui gli ostacoli devono essere segnalati se mettono a rischio la sicurezza della circolazione, in particolare in condizioni di cattiva visibilità, è intesa a precisare che non tutti i potenziali ostacoli devono essere dotati di delineatori.

Cpv. 2: il vigente capoverso 2 disciplina, oltre ai segni di delineazione, anche le frecce direttrici. Poiché il nuovo capoverso 2 è dedicato esclusivamente alle diverse forme di segni di delineazione, la frase introduttiva menziona soltanto questi ultimi, mentre le frecce direttrici di cui alla lettera b sono inserite nel nuovo capoverso 5.

Cpv. 3 e 4 (nuovo): le prescrizioni sulle colonnette direttrici sono attualmente contenute nel capoverso 3. Per maggiore chiarezza vengono suddivise in due capoversi: il capoverso 3 definisce ora le diverse tipologie, mentre il nuovo capoverso 4 stabilisce i catarifrangenti applicabili su ciascun tipo. Nell'allegato 1 sono indicate le dimensioni ammesse per le colonnette direttrici e nel nuovo numero 7 dell'allegato 2, oltre alle colonnette a sezione circolare, sono ora riportati anche esempi di colonnette a sezione triangolare (nuove fig. 7.05 e 7.06).

Cpv. 5 (nuovo): le frecce direttrici, attualmente menzionate nel capoverso 2 lettera b, sono trasferite in un capoverso separato che ne regola la configurazione e i requisiti fondamentali per l'utilizzo. Inoltre, il delineatore viene dotato di un rimando tra parentesi, riportando le dimensioni nell'allegato 1 e nell'allegato 2 numero 7 un esempio grafico (nuova fig. 7.07).

Cpv. 6: in virtù dell'articolo 115 capoverso 1 OSStr, il DATEC può emanare istruzioni sui delineatori. L'indicazione dello stesso tenore nell'articolo 82 capoverso 6 OSStr è pertanto superflua e può essere soppressa.

Nel capoverso 6 viene ora menzionato lo scopo di utilizzo dell'indicatore «Colonnella delle isole di traffico» che viene dotato di un rimando tra parentesi, riportando le dimensioni nell'allegato 1 e nell'allegato 2 numero 7 un esempio grafico (nuova fig. 7.08).

Cpv. 7: il delineatore «Spartitraffico» è disciplinato nel nuovo capoverso 7 e dotato di un rimando tra parentesi, indicando le dimensioni nell'allegato 1 e riportando nell'allegato 2 numero 7 un esempio grafico (nuova fig. 7.09).

Cpv. 8: il contenuto del vigente capoverso 5^{bis} viene ripreso senza modifiche.

Art. 86 cpv. 5, 8 e 9 (nuovi)

Cpv. 5: il termine «altre destinazioni» utilizzato a livello di norma e in uso nella pratica non è sancito nel vigente diritto sulla segnaletica stradale; viene pertanto esplicitamente menzionato nel presente capoverso.

Cpv. 8: in conformità a quanto stabilito all'articolo 56 capoverso 6 AP-OSStr sulla numerazione degli svincoli e delle diramazioni autostradali, questa disposizione disciplina la denominazione degli svincoli autostradali. La competenza spetta al DATEC che, d'intesa con i Cantoni, stabilisce i nomi degli svincoli in una nuova ordinanza dipartimentale in sostituzione delle attuali istruzioni DATEC. Se del caso, il Dipartimento può inoltre formalizzare sul piano giuridico le altre destinazioni di cui all'articolo 86 capoverso 5 OSStr. Come per la numerazione degli svincoli e delle diramazioni autostradali, può affidare questo compito ovvero la relativa competenza all'USTRA.

Cpv. 9: in attuazione della mozione Bühler 17.3952, la nuova disposizione disciplina a quali condizioni la segnaletica di direzione su autostrade e semiautostrade potrà riportare i nomi delle località bilingui in entrambe le lingue⁴⁷. Si dispone esplicitamente che, in caso di respingimento della richiesta, deve essere emessa una decisione impugnabile. I dettagli saranno disciplinati dal DATEC nell'ordinanza dipartimentale.

Art. 87 cpv. 6 (nuovo)

Per garantire che quanto stabilito nell'articolo 86 capoversi 8 e 9 AP-OSStr per gli svincoli si applichi anche alle diramazioni, questa nuova disposizione contiene un riferimento all'applicazione per analogia dei due capoversi.

Art. 89

L'articolo 89 OSStr ha per oggetto la segnalazione di varie indicazioni su autostrade e semiautostrade. Per una maggiore chiarezza, il contenuto normativo viene suddiviso in due articoli. Il nuovo articolo 89 disciplina l'indicazione di aree di servizio e di sosta lungo le autostrade e le semiautostrade.

Cpv. 1: l'elenco dei possibili impianti accessori, riportato a titolo esemplificativo nella frase introduttiva del vigente capoverso 1, viene integrato con la voce «stazioni di ricarica». Alle lettere c e d vengono menzionate esplicitamente le frecce direzionali sui segnali di indicazione in direzione dell'impianto accessorio, finora disciplinate a livello di norma⁴⁸. Le lettere a e b vengono riprese senza modifiche.

Cpv. 2 e 3: i segnali utilizzati per l'indicazione di impianti accessori, sostanzialmente regolamentati a livello di norme e istruzioni⁴⁹, vengono ora trasposti nel diritto federale. Per segnalare le aree di servizio viene sancito giuridicamente nel capoverso 2 con il segnale «Area di servizio» (4.74) e le informazioni ammesse nonché una figura esemplificativa nell'allegato 2. Per quanto concerne le aree di sosta, nel capoverso 3 si

⁴⁷ Punto 3.3.

⁴⁸ SN 640 820a, punti 12 e 14.

⁴⁹ SN 640 820a, punti 12–14; istruzioni USTRA del 10 maggio 2020 relative alla segnaletica delle aree di sosta e alle informazioni complementari sui cartelli indicanti le aree di servizio lungo le autostrade e semiautostrade (nota 35).

riporta il segnale 4.17 e la possibilità di indicare eventuali stazioni di ricarica per i veicoli elettrici con il simbolo 5.42.

Cpv. 4: questo capoverso riprende il contenuto del vigente capoverso 7.

Art. 89a (nuovo)

Il nuovo articolo 89a riprende senza modifiche la rubrica e le disposizioni dei capoversi 2, 4, 5, 6 e 9 dell'articolo 89 OSStr, trasferendo queste ultime nei nuovi capoversi 1, 3, 4, 5 e 7.

Cpv. 2: in seguito alla sostituzione delle OUC con il DAB+ e al venir meno, nella circolazione stradale, dell'esigenza di indicare un'«emittente con un programma nazionale», il segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» non sarà più utilizzato sui tratti a cielo aperto di autostrade e semiautostrade (cfr. al riguardo commento all'art. 62 cpv. 5 AP-OSStr). È mantenuto tuttavia come elemento per la sicurezza in galleria da collocare prima dei tunnel in cui è possibile ricevere via radio informazioni specifiche su eventi ed eventuali istruzioni di comportamento. Poiché le informazioni corrispondenti possono essere trasmesse in galleria su tutte le emittenti che riescono a ricevere il segnale, non è necessario specificare né il nome dell'emittente né la frequenza, per cui il nuovo segnale riporterà solo la scritta «Radio Info» (nuova fig. 4.90).

Cpv. 5: in futuro l'indicazione dei chilometri dovrà essere possibile non solo sulle autostrade e semiautostrade ma anche su strade nazionali di terza classe extraurbane. Questa possibilità è già prevista dalla documentazione ASTRA 80003 «Nummerierung und Anzeige der Streckenkilometer der NS 3. Klasse»⁵⁰.

Cpv. 6: nell'articolo 89 capoverso 8 OSStr il Consiglio federale incarica l'USTRA di stabilire in che misura sia consentito riportare indicazioni aggiuntive sugli indicatori di direzione di autostrade e semiautostrade. Le indicazioni ammesse sono attualmente disciplinate al numero 6 delle «istruzioni del DATEC del 12 novembre 2019 concernenti la segnaletica agli svincoli e il nome delle diramazioni sulla rete delle strade nazionali». In futuro dovranno essere disciplinate nell'ordinanza dipartimentale elaborata nell'ambito dell'attuazione della mozione Bühler 17.3952⁵¹. La competenza legislativa del DATEC viene sancita nel nuovo capoverso 6 che prevede altresì la possibilità di delegare all'USTRA la definizione di singole indicazioni aggiuntive (art. 106 cpv. 1 LCStr).

Art. 89b (nuovo)

I principi della segnaletica turistica su autostrade e semiautostrade, attualmente disciplinati solo in istruzioni⁵², sono trasposti nell'OSStr.

Cpv. 1–3: il capoverso 1 riguarda il «Cartello di annuncio» e il capoverso 2 il «Cartello di benvenuto». Entrambi i segnali sono dotati di un rimando tra parentesi, indicando nell'allegato 1 le dimensioni e riportando nell'allegato 2 un esempio grafico (nuove

⁵⁰ Nota 33.

⁵¹ Punto 3.3.

⁵² Istruzioni ASTRA del 14 maggio 2012 relative alla segnaletica turistica su autostrade e semiautostrade. Disponibili su: www.astra.admin.ch
> Area tecnico-amministrativa > Esecuzione normative stradali > Documenti > Istruzioni (stato: 31.05.2024).

fig. 4.74.1 e 4.74.2). Il capoverso 3 disciplina i requisiti fondamentali per la configurazione di entrambi i cartelli.

Cpv. 4: anche segnaletica di direzione del GtoS su autostrade e semiautostrade viene sancita nell'ordinanza, analogamente a quella sulla rete stradale secondaria (cfr. commento all'art. 54c AP-OSStr).

Art. 90 cpv. 5 e 6

Cpv. 5 (nuovo): il nuovo capoverso stabilisce che negli impianti accessori e nelle aree di sosta vanno adottate le demarcazioni per le strade principali e secondarie. Questo principio è attualmente definito solo al punto 1 della SN 40 854a «Markierungen – Anwendungen auf Haupt- und Nebenstrassen», giuridicamente vincolante fino alla fine del 2020.

Cpv. 6 (nuovo): la possibilità di indicare un bacino di ghiaia con una demarcazione rossa e bianca, attualmente prevista solo a livello di norma⁵³, viene trasposta nel diritto federale sia in forma testuale che grafica (nuova fig. 6.35).

Art. 101 cpv. 1

I segnali e le demarcazioni attualmente disciplinati nelle norme della VSS e nelle istruzioni del DATEC o dell'USTRA sono trasposti, nel quadro della presente revisione, nella legislazione federale sulla segnaletica stradale. Ciò vale anche per la segnaletica turistica e gli indicatori di direzione per alberghi, per i quali l'articolo 101 capoverso 1 OSStr prevede una riserva esplicita. Il principio secondo cui nella circolazione stradale possono essere utilizzati solamente i segnali e le demarcazioni stabiliti dal Consiglio federale è già sancito nell'articolo 5 capoverso 3 LCStr. Inoltre, la versione vigente dell'articolo 101 capoverso 1 non è precisa poiché in futuro le demarcazioni speciali non saranno disciplinate nell'OSStr ma in un'apposita ordinanza dipartimentale. Infine, il riferimento all'articolo 115 OSStr ha un mero valore dichiarativo e può essere omissso. Pertanto l'intero capoverso può essere abrogato senza sostituzione.

Art. 102 cpv. 2, 4 e 5

Cpv. 2: il formato intermedio è già oggi ampiamente diffuso sulle autostrade, in particolare grazie agli sviluppi tecnici delle pellicole retroriflettenti e dei portali segnaletici. Si tiene pertanto conto di questa prassi⁵⁴.

Cpv. 4: a seguito della trasposizione nell'OSStr degli indicatori di direzione per alberghi e della segnaletica turistica occorre integrare nel capoverso 4 la riserva riguardante l'effetto retroriflettente. Gli indicatori di direzione per aziende e per alberghi nonché la segnaletica turistica non devono compromettere l'efficacia della restante segnaletica (art. 49 cpv. 1 AP-OSStr). I rispettivi segnali possono pertanto essere solo debolmente retroriflettenti. Gli indicatori di direzione retroriflettenti per percorsi pedonali e sentieri non hanno alcuna ulteriore utilità per gli utenti interessati e pertanto non devono

⁵³ SN 640 850a, punto 7.2.

⁵⁴ Punto 3.4.

essere retroriflettenti. Gli indicatori di direzione per biciclette e mezzi simili a veicoli possono invece essere (come già oggi) retroriflettenti, ma non devono esserlo necessariamente.

Cpv. 5: in futuro il carattere «ASTRA Frutiger» sarà utilizzato anche sugli indicatori di direzione per aziende e alberghi nonché su quelli per percorsi riservati a biciclette, mezzi simili a veicoli, pedoni ed escursionisti. Rimane esclusa la segnaletica turistica.

Art. 103 cpv. 5

I pannelli a messaggio variabile impiegati sui veicoli d'accompagnamento di trasporti eccezionali, parimenti a quelli sui veicoli del servizio di manutenzione stradale, sono importanti strumenti per lo svolgimento del mandato. Sono stati ammessi come dispositivi ausiliari tecnici con la revisione dell'OETV⁵⁵/OSStr a far data dal 15 gennaio 2017. Il loro utilizzo nell'ambito dei trasporti eccezionali e del servizio di manutenzione serve a garantire la sicurezza stradale, è riconosciuto a livello internazionale e ha dimostrato la propria efficacia.

Ai sensi dell'articolo 103 capoverso 5 OSStr, il segnale «Altri pericoli» (1.30) può essere visualizzato anche su pannelli a messaggio variabile di veicoli, circolanti o fermi sulla carreggiata, di manutenzione o d'accompagnamento di veicoli e trasporti eccezionali. Le norme tecniche pertinenti prevedono inoltre che sui veicoli di manutenzione possa essere visualizzato il segnale «Lavori» (1.14) per segnalare interventi di manutenzione o lavori⁵⁶. Questa possibilità viene ora trasposta nel diritto federale.

Sulla base delle conoscenze acquisite nella pratica, si rivela tuttavia 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. Pertanto, in futuro potranno essere utilizzati anche i 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»).

Art. 103a (nuovo)

Cpv. 1: questa disposizione rappresenta il «fulcro» del passaggio, attuato con la revisione, dai rimandi diretti a quelli indiretti nella segnaletica stradale⁵⁷. D'ora in poi, in assenza di prescrizioni nelle norme della circolazione stradale, si dovrà fare riferimento allo stato della tecnica. Oltre alla realizzazione, alla configurazione e al collocamento, vengono citati esplicitamente anche la manutenzione e il controllo di segnali, demarcazioni, delineatori, pubblicità stradale e simili.

Cpv. 2: la disposizione elenca a titolo esemplificativo le principali norme nazionali e internazionali cui ricorrere per valutare lo stato della scienza e della tecnica nonché l'esperienza acquisita. Non trattandosi di un elenco esaustivo, si possono consultare anche altre regole della tecnica. Si noti tuttavia che le norme VSS rispecchiano in

⁵⁵ Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 471.41)

⁵⁶ SN 40 886, allegati 1A e 1B (Fahrende Baustelle), e 40 885, allegato 2 figura 58 (Autostrasse, Arbeitsfahrzeug ausserhalb der Fahrstreifen).

⁵⁷ Punto 3.1.

modo ottimale gli standard tecnici generalmente applicabili in Svizzera. In un'ottica di standardizzazione delle norme della circolazione stradale rivestono pertanto un ruolo importante.

In una nota a piè di pagina si indica la possibilità di consultare e ottenere le singole norme presso l'Associazione svizzera di normazione (SNV). La SNV, di cui fa parte anche la VSS, è il centro di competenza elvetico per l'elaborazione e l'armonizzazione di norme e regole⁵⁸. La SNV è membro di organizzazioni di standardizzazione europee come il Comitato Europeo di Normazione (CEN) e internazionali come l'Organizzazione internazionale di normazione (International Organisation for Standardization; ISO).

Cpv. 3: il termine «realizzazione»⁵⁹, già presente più volte nella versione vigente dell'OSStr, comprende anche la produzione di segnali, demarcazioni e delineatori. Esistono anche diverse norme VSS con specifiche per la produzione o per la verifica della costanza della prestazione. Queste norme VSS riproducono le corrispondenti norme europee (EN) e contengono anche una «prefazione all'edizione svizzera»⁶⁰. Nella legislazione sui prodotti da costruzione, tuttavia, le EN, in quanto cosiddette «norme tecniche armonizzate», definiscono anche le prestazioni che i prodotti corrispondenti devono presentare per poter essere immessi in commercio in Svizzera a norma di legge (art. 4 della legge del 21 marzo 2014⁶¹ sui prodotti da costruzione, LProdC). Fungono inoltre da base per la dichiarazione di prestazione cui sono tenuti i fabbricanti devono redigere obbligatoriamente (art. 5 LProdC). Le norme EN sono pertanto vincolanti, motivo per cui è necessario inserire nel diritto sulla segnaletica stradale una riserva per la legislazione sui prodotti da costruzione.

Art. 104 cpv. 1^{bis} (nuovo)

La posa e la rimozione di segnali e demarcazioni sono, in linea di principio, un compito delle autorità. Benché il segnale «Altri pericoli» (1.30) possa essere visualizzato autonomamente dal personale dei veicoli di accompagnamento, nel caso dei segnali di prescrizione, la relativa competenza non deve essergli attribuita dal diritto federale, bensì dalla polizia, analogamente all'autorizzazione richiesta per la regolazione del traffico. L'autorità cantonale di polizia è libera di definire forma e condizioni dell'autorizzazione entro i limiti della sua competenza a disporre provvedimenti.

Art. 105 cpv. 2

I segnali e le demarcazioni devono essere sempre ben visibili affinché vengano osservati dagli utenti stradali. Lo stesso vale per i delineatori, motivo per cui sono esplicitamente menzionati. I segnali difficilmente o non più riconoscibili non possono essere fatti valere di fronte agli utenti della strada. Diverse norme VSS contengono anche direttive in merito a quando rinnovare la segnaletica.

⁵⁸ Art. 2 cpv. 1 dello statuto della SNV del 25 giugno 2009. Consultabile sul sito www.snv.ch > Mitglieder > Mitgliedschaft (stato: 31.05.2024).

⁵⁹ P. es. art. 81 cpv. 1, art. 82 cpv. 5^{bis} e 5 o art. 115 cpv. 1.

⁶⁰ P. es. SN 640 844-1a-NA [EN 12352:2006], SN 640 877-15 [EN 1423] o SN EN 1463-2. Cfr. anche nota 3

⁶¹ RS 933.0

Art. 115

Cpv. 1: a seguito del passaggio dai rimandi diretti a quelli indiretti, è abrogata la possibilità del DATEC di dichiarare giuridicamente vincolanti le norme tecniche. Ciononostante sia il DATEC sia l'USTRA (cfr. art. 115 cpv. 2 OSStr) potranno continuare a emanare istruzioni per la realizzazione, la configurazione e il collocamento di segnali, demarcazioni, delineatori, pubblicità e simili. In futuro saranno menzionati esplicitamente anche la manutenzione e il controllo (cfr. anche il commento all'art. 105 cpv. 2 AP-OSStr).

Cpv. 1^{bis} (nuovo): in futuro la facoltà del Consiglio federale di modificare l'OSStr sarà delegata al DATEC per quanto concerne gli allegati 1 e 2 numero 5⁶².

Cpv. 2: nella versione italiana l'espressione «sentieri per il turismo pedestre» è sostituita, per motivi di uniformità, con «sentieri».

Cpv. 3: si veda il commento all'articolo 54 capoverso 3 AP-OSStr.

Art. 115a

Con il passaggio dal sistema di rimando diretto a quello indiretto e la trasposizione dei principali contenuti delle norme VSS elencate nell'articolo 115a OSStr, la disposizione può essere abrogata.

Art. 117e (nuovo)

La maggior parte delle modifiche previste nell'ambito di questa revisione riguarda segnali, demarcazioni e delineatori con funzione di indicazione e instradamento. A differenza dei segnali di prescrizione e di precedenza, non è quindi necessario sostituire al più presto i segnali, le demarcazioni e i delineatori non più conformi una volta entrata in vigore la revisione. Dovranno essere rimossi o sostituiti con equivalenti conformi solo quando sarà comunque necessario per deterioramento, danneggiamento o simili.

Allegato 1

Per le dimensioni di determinati segnali, demarcazioni e delineatori, l'allegato 1 rimanda in maniera diretta alle norme tecniche⁶³. A seguito del cambio di sistema, l'allegato viene adeguato fornendo, per quanto possibile e opportuno, indicazioni sulle dimensioni laddove ora è invece presente un rimando a una norma tecnica. Le dimensioni del segnale «Uscita di scampo» (4.24) saranno in futuro stabilite, nel singolo caso, dall'USTRA e non più dal DATEC (cifra IV lett. A n. 3 lett. e).

Le dimensioni delle demarcazioni vengono ora disciplinate in modo esaustivo nella cifra VI e suddivise, in conformità al diritto internazionale e alla norma SN 640 850a, in demarcazioni longitudinali, demarcazioni trasversali, superfici vietate, demarcazioni

⁶² Punto 3.4.

⁶³ Punto 1.1.4 e 8.

concernenti la fermata o il parcheggio dei veicoli, frecce, simboli e scritte. La classificazione applicata ai segnali in formato grande, intermedio, normale e piccolo non è applicabile alle demarcazioni. Pertanto la cifra VI opera una distinzione tra le dimensioni delle demarcazioni su autostrade e semiautostrade, da un lato, e su altre strade, dall'altro. Per «altre strade» si intendono in particolare anche le ciclopiste. Le dimensioni inserite nella cifra VI corrispondono a quelle della norma SN 640 850a, di cui vengono tuttavia riprese solo quelle principali.

Infine, nell'allegato 1 sono integrate anche le dimensioni dei segnali e delineatori trasferiti nell'OSStr. Le dimensioni dei delineatori temporanei e permanenti (bianchi e rossi, bianchi e neri o gialli e neri) sono ora definite nella cifra VI.

Allegato 2

Molte delle modifiche proposte per l'OSStr richiedono un adeguamento del catalogo dei segnali. Le seguenti figure di segnali, simboli, demarcazioni e delineatori devono essere adattate o inserite ex novo nell'allegato 2:

- «Velivoli» (1.28)
- «Elicotteri» (1.29)
- «Segnale di preavviso con suddivisione delle corsie sulle strade principali» (4.38, esempi)
- «Indicatore di direzione per alberghi» (4.49.1, esempio)
- «Indicatore di direzione per velocipedi» (4.50.1, esempio)
- «Indicatore di direzione per mountain bike» (4.50.3, esempio)
- «Indicatore di direzione per mezzi simili a veicoli» (4.50.4, esempio)
- «Indicatore di direzione a forma di tabella per più cerchie di utilizzatori» (4.50.6, esempio)
- «Indicatore di direzione senza destinazione» (4.51.1, esempio)
- «Segnale di preavviso senza destinazione» (4.51.2, esempio)
- «Cartello di conferma» (4.51.3, esempio)
- «Segnale di preavviso per velocipedi e mezzi simili a veicoli» (4.51.4, esempio)
- «Indicatore di direzione per reti pedonali» (4.52.1, esempio)
- «Indicatore di direzione per sentieri» (4.52.2, esempio)
- «Indicatore di direzione per sentieri di montagna» (4.52.3, esempio)
- «Indicatore di direzione per sentieri alpini» (4.52.4, esempio)
- «Indicatore di direzione per sentieri invernali» (4.52.5, esempio)
- «Cartello di conferma percorso pedonale e sentiero» (4.52.6, esempi)
- «Indicatore di direzione turistico» (4.52.7, esempio)
- «Cartello di simboli turistici» (4.52.8, esempio)
- «Cartello di indicazione turistico» (4.52.9, esempio)
- «Area di servizio» (4.74, esempio)
- «Cartello turistico di annuncio» (4.74.1, esempio)
- «Cartello turistico di benvenuto» (4.74.2, esempio)
- «Disposizione delle corsie» (4.77, esempi)
- «Disposizione delle corsie in corrispondenza di cantieri» (4.77.3, esempi)
- «Telefono di emergenza» (4.81, esempi)
- «Rifornimento incluso carburante alternativo» (4.84.1, esempio)
- «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» (4.90)
- «Mountain bike» (5.32)
- «Velocipede spinto a mano» (5.33)

- «Mezzo simile a veicoli» (5.33.1)
- «Pedone» (5.34)
- «Escursionismo» (5.34.1)
- «Escursionismo di montagna» (5.34.2)
- «Escursionismo alpino» (5.34.3)
- «Sci di fondo» (5.39)
- «Sci» (5.40)
- «Slitta» (5.41)
- «Pista di ghiaccio» (5.41.1)
- «Curling» (5.41.2)
- «Percorso per ciaspole» (5.41.3)
- «Campo di calcio» (5.41.4)
- «Campo da tennis» (5.41.5)
- «Golf» (5.41.6)
- «Equitazione» (5.41.7)
- «Piscina» (5.41.8)
- «Sci acquatico» (5.41.9)
- «Centro sportivo» (5.41.10)
- «Struttura coperta» (5.41.11)
- «Stazione» (5.44)
- «Fermata dell'autobus» (5.45)
- «Fermata del tram» (5.46)
- «Imbarcadero» (5.47)
- «Ferrovia a cremagliera o funicolare» (5.48)
- «Funivia» (5.49)
- «Cabinovia» (5.49.1)
- «Seggiovia» (5.49.2)
- «Sciovia» (5.49.3)
- «Chiesa storica» (5.53.1)
- «Castello, rovina» (5.53.2)
- «Punto panoramico» (5.53.3)
- «Campeggio» (5.53.4)
- «Informazioni» (5.53.5)
- «WC» (5.53.6)
- «Albergo» (5.3.7)
- «Sigla distintiva di nazionalità» (5.53.8, esempio)
- «Linea di distanziamento» (6.16.4)
- «Doppia linea trasversale» (6.24)
- «Linee di direzione visivo-tattili» (6.30, esempio)
- «Linee di sicurezza visivo-tattili» (6.31, esempio)
- «Aree di intersezione visivo-tattili» (6.32, esempio)
- «Aree terminali visivo-tattili» (6.33, esempio)
- «Aree di attenzione visivo-tattili» (6.34, esempio)
- «Uscita di scampo» (6.35)
- «Delineatore flessibile» (7.01, esempi)
- «Cono» (7.02, esempio)
- «Segnale mobile di protezione» (7.03, esempio)
- «Paletta segnaletica» (7.04)
- «Colonna direttrice destra» (7.05, esempi)

- «Colonnaletta direttrice sinistra» (7.06, esempi)
- «Freccia direttrice» (7.07, esempi)
- «Colonnalette delle isole di traffico» (7.08, esempi)
- «Spartitraffico» (7.09)

Nell'allegato 2 numero 5 AP-OSStr vengono inseriti vari simboli noti della segnaletica turistica e della mobilità lenta, attualmente regolamentati solo a livello di norma (vincolante). Si propone di aggiornare vari simboli obsoleti. Inoltre, per il simbolo del pedone, oggi utilizzato in diverse varianti, è stato sviluppato un linguaggio di design unitario utilizzabile per tutte le rappresentazioni grafiche («Escursionismo», «Pista di ghiaccio», «Campo di calcio» ecc.).

4.2 Ordinanza concernente le multe disciplinari (OMD)

Nell'ambito della revisione dell'ordinanza del 13 novembre 1962⁶⁴ sulle norme della circolazione stradale (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, manovra che continua a essere vietata. Nella prassi risulta poco chiaro, anche per via della valutazione a volte diversa delle autorità esecutive, se questa fattispecie di multa disciplinare si applichi anche ai casi di superamento sulla destra non ammesso. Per chiarire la questione è indicato esplicitamente che la multa disciplinare di 250 franchi si applica anche in caso di superamento sulla destra non ammesso.

5 Ripercussioni

5.1 Ripercussioni per la Confederazione

Non si prevedono ripercussioni significative per la Confederazione. Quest'ultima, in particolare l'USTRA, è rappresentata in diverse commissioni di normazione e ricerca della VSS. Ciò garantisce uno scambio sufficiente tra l'Amministrazione federale, responsabile della legislazione, e i vari membri della VSS operanti negli ambiti esecutivo, scientifico e tecnico. Il passaggio dai rimandi diretti a quelli indiretti e la conseguente separazione di legge e stato della tecnica potrebbe tradursi in un leggero sgravio per la Confederazione, in quanto verrebbe meno l'onere legato alla dichiarazione del carattere giuridicamente vincolante delle norme tecniche.

5.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

Numerosi rappresentanti di Cantoni e Comuni collaborano nelle varie commissioni all'elaborazione delle norme tecniche della VSS e contribuiscono al loro costante aggiornamento e alla loro praticabilità. Cantoni e Comuni fanno regolarmente riferimento alle norme VSS per la pianificazione e la posa di segnaletica stradali. Il cambio di si-

⁶⁴ RS 0.741.11

stema proposto con la presente revisione non dovrebbe avere alcun impatto significativo su queste unità amministrative, tanto meno se si considera che, dopo l'abrogazione dell'ordinanza DATEC del 2007, una serie di norme VSS precedentemente vincolanti hanno perso il loro status di norme giuridiche senza particolari conseguenze.

La revisione non ha ripercussioni rilevanti su città, agglomerati e regioni di montagna.

5.3 Ripercussioni sull'economia

Non si prevedono ripercussioni significative del progetto sull'economia.

5.4 Ripercussioni sulla società

Con la trasposizione dei contenuti più importanti di alcune norme tecniche nella legislazione federale sulla segnaletica stradale, i segnali, le demarcazioni e i delineatori attualmente regolamentati e raffigurati solo a livello di norma sono resi disponibili al pubblico sulla piattaforma di pubblicazione del diritto federale. L'accessibilità così garantita per il pubblico avrà un effetto positivo sull'accettazione sociale delle disposizioni pertinenti.

5.5 Ripercussioni sull'ambiente

Le modifiche previste dell'ordinanza sulla segnaletica stradale non hanno alcun impatto sull'ambiente.

6 Aspetti giuridici

6.1 Costituzionalità

La presente revisione rispetta i limiti stabiliti dalla Costituzione federale⁶⁵ (art. 82 Cost.). Si noti che l'articolo 5 capoverso 3 LCStr, secondo cui sulle strade pubbliche possono essere utilizzati solamente i segnali e le demarcazioni stabiliti dal Consiglio federale, vale solo per «le strade aperte alla circolazione dei veicoli a motore o dei velocipedi». Almeno per quanto riguarda i sentieri alpini e invernali di cui all'articolo 54b AP-OSStr, non dovrebbe trattarsi di strade pubbliche percorribili con biciclette (fuoristrada) e quindi aperte a queste ultime. Il principio di cui all'articolo 5 capoverso 3 LCStr si applica quindi solo limitatamente alle reti di sentieri. Tuttavia, al fine di garantire una segnalazione quanto più uniforme dei sentieri svizzeri, il campo d'applicazione del nuovo articolo 54b AP-OSStr non viene espressamente limitato.

6.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Le modifiche proposte sono compatibili con gli impegni internazionali della Svizzera. In particolare, non vengono introdotti nella legislazione elvetica sulla circolazione stradale

nuovi segnali e demarcazioni in contrasto con la Convenzione sulla segnaletica stradale, l'Accordo europeo completante la Convenzione sulla segnaletica stradale o il Protocollo sulla segnaletica sul piano stradale⁶⁶.

6.3 Forma dell'atto e delega di competenze legislative

La regolamentazione proposta sarà attuata a livello di ordinanza del Consiglio federale (art. 106 cpv. 1 LCStr). In questo contesto, il Collegio intende affidare al DATEC e all'USTRA le proprie competenze legislative in diversi ambiti:

- La numerazione e la denominazione degli svincoli e delle diramazioni su autostrade e semiautostrade spetteranno in larga misura al DATEC e all'USTRA. Lo stesso vale per la denominazione bilingue di svincoli e diramazioni su autostrade e semiautostrade (art. 56 cpv. 6, 86 cpv. 8 e 9 e 87 cpv. 6 AP-OSStr) e la relativa definizione di singole indicazioni aggiuntive (art. 89a cpv. 6 AP-OSStr). Nella sua «ordinanza sulla segnaletica di direzione presso i raccordi e le diramazioni di autostrade e semiautostrade», posta in consultazione insieme alla revisione parziale dell'OSStr, il DATEC intende sfruttare queste possibilità.
- Con l'articolo 72 capoverso 3 OSStr il diritto vigente dispone già di una norma di delega per la regolamentazione di demarcazioni speciali in un'ordinanza dipartimentale. In futuro il DATEC non intende più disciplinare le demarcazioni speciali in istruzioni bensì in un'ordinanza, l'«ordinanza del DATEC sulle demarcazioni speciali», anch'essa posta in consultazione insieme alla revisione parziale dell'OSStr.
- Sulla base del nuovo articolo 115 capoverso 1^{bis} AP-OSStr, in futuro il DATEC potrà apportare modifiche agli all'allegati 1 e 2 numero 5 OSStr⁶⁷.

Il Consiglio federale può delegare ai dipartimenti la competenza di emanare norme di diritto (art. 48 cpv. 1 della legge federale del 21 marzo 1997⁶⁸ sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione, LOGA). Inoltre, ai sensi dell'articolo 48 capoverso 2 LOGA in combinato disposto con l'articolo 106 capoverso 1 LCStr, può autorizzare l'USTRA a disciplinare i dettagli. Il progetto rispetta pertanto i limiti posti dalla LCStr al Consiglio federale, al DATEC e all'USTRA.

⁶⁶ Punto 2.

⁶⁷ Punto 4, commento all'art. 115 cpv. 1^{bis} AP-OSStr.

⁶⁸ RS 172.010

7 Abbreviazioni

CEN	Comitato europeo di normazione
Cost.	Costituzione federale della Confederazione Svizzera
DAB+	Digital Audio Broadcasting plus
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
Decreto sulla rete stradale	Decreto federale del 10 dicembre 2012 concernente la rete delle strade nazionali (FF 2017 6695)
EN	Norma europea
FF	Foglio federale
GToS	Grand Tour of Switzerland
ISO	Organizzazione internazionale di normazione
LCStr	Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (RS 471.01)
LOGA	Legge del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (RS 172.010)
LprodC	Legge federale del 21 marzo 2014 concernente i prodotti da costruzione (RS 933.0)
LPS	Legge federale del 4 ottobre 1985 sui percorsi pedonali ed i sentieri (RS 704)
LSN	Legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali (RS 725.11)
n. marg.	numero marginale
NFK	Normierungs- und Forschungskommission (Commissione di normazione e ricerca)
Nota	Nota a piè di pagina
OETV	Ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (RS 471.41)
OPubb	Ordinanza del 7 ottobre 2015 sulle pubblicazioni ufficiali (RS 170.512.1)

OSStr	Ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (RS 741.21)
OUC	Onde ultracorte
RS	Raccolta sistematica del diritto federale
RU	Raccolta ufficiale del diritto federale; fino al 1987: Raccolta delle leggi federali; fino al 1948: Raccolta ufficiale delle leggi e ordinanze federali
SN	Norma svizzera
SNV	Schweizerische Normen-Vereinigung (Associazione svizzera di normalizzazione)
UE	Unione europea
UFAC	Ufficio federale dell'aviazione civile
USTRA	Ufficio federale delle strade
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti)

8 Allegato

Le seguenti norme tecniche della VSS sono applicabili fino al 31 dicembre 2024:

- a. Anzeige der Fahrstreifen: SN 640 814b, versione maggio 1998;
- b. Signalisation der Autobahnen und Autostrassen, Wegweiser, Darstellung: SN 640 820a, versione giugno 2004;
- c. Nummerntafeln für Europastrassen sowie für Autobahnen und Autostrassen: SN 640 821a, versione marzo 2003;
- d. Touristische Signalisation an Haupt- und Nebenstrassen: SN 640 827c, versione giugno 1995;
- e. Hotelwegweiser: SN 640 828, versione novembre 1979;
- f. Signalisation Langsamverkehr: SN 640 829a, versione dicembre 2005; eccetto punto 10;
- g. Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche: SN 640 850a, versione novembre 2004;
- h. Taktil-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger: SN 640 852, versione maggio 2005;
- i. Unterflurleuchten: SN 640 853, versione dicembre 2006; eccetto capitolo D «Wartung und Betrieb».

L'allegato 1 OSStr contiene i seguenti rimandi diretti a norme tecniche o istruzioni:

- cifra II.5 (sistema di segnali luminosi per la chiusura temporanea delle corsie [2.65]): per quanto concerne l'aspetto e le dimensioni si applica la norma SN 640 802 (versione novembre 1999);
- cifra IV.A.3 lett. c (segnali «Disposizione delle corsie» [4.77] e «Disposizione delle corsie con restrizioni» [4.77.1]): per quanto concerne l'aspetto e le dimensioni si applica la norma SN 640 814b (versione maggio 1998);
- cifra IV.A.3 lett. g (segnali «Direzione della prossima uscita di sicurezza e distanza da essa» [4.94] e «Uscita di sicurezza» [4.95]): per quanto concerne l'aspetto e le dimensioni occorre fare riferimento alla direttiva ASTRA 13010 (edizione 2011);
- cifra IV.B.5 lett. b (indicatori di direzione per velocipedi, mountain bike e mezzi simili a veicoli [4.50.1, 4.50.3–4.50.6, 4.51.1–4.51.4]): per quanto concerne l'aspetto e le dimensioni si applicano le istruzioni del DATEC;
- cifra IV.B.5 lett. d (segnale «Guida del traffico» [4.52]): per quanto concerne l'aspetto e le dimensioni si applicano le istruzioni del DATEC;
- cifra IV.B.6 lett. b («Segnale di identificazione per le strade europee» [4.56], «Segnale di identificazione per le autostrade e le semiautostrade [4.58], «Segnale di identificazione per raccordi» [4.59], «Segnale di identificazione per diramazioni» [4.59.1]): per quanto concerne l'aspetto e le dimensioni si applica la norma SN 640 821a (versione marzo 2003);
- cifra IV.C.2 lett. c e d (segnali «Cartello indicante i chilometri» [4.72] e «Cartello indicante gli ettometri» [4.73]): per quanto concerne l'aspetto e le dimensioni si applica la norma SN 640 820a (versione giugno 2004);

- cifra VI (colonnelle [6.30 e 6.31]): per quanto concerne l'aspetto e le dimensioni si applica la norma SN 640 822 (versione giugno 1997);
- cifra VII (demarcazioni [6.01–6.26]): per quanto concerne l'aspetto e le dimensioni si applica la norma SN 640 850a (versione novembre 2004).