



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale delle strade USTRA

Rapporto sui risultati della consultazione relativa alla revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale Semplificazione dell'introduzione di zone 30 e car pooling

Consultazione svoltasi dal 10 novembre 2021 al 25 febbraio 2022

INDICE

Indice

Sintesi dei principali risultati	3
1. Oggetto della consultazione	3
2. Procedura di consultazione	3
2.1. Pareri pervenuti.....	3
2.2. Analisi dei pareri	3
3. Valutazione quantitativa generale	4
4. Pareri relativi alle singole domande	5
4.1. Disposizione di zone 30 senza motivi specifici	5
4.2. Disposizione di zone 30 senza la necessità di una perizia.....	10
4.3. Introduzione di una segnaletica per la circolazione dei veicoli di car pooling	15
4.4. Introduzione di una segnaletica per la sosta dei veicoli di car pooling	19
Allegato: Elenco dei partecipanti alla consultazione	22

Sintesi dei principali risultati

1. Oggetto della consultazione

Nel quadro della consultazione 2021/89 «Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale per semplificare l'introduzione di zone 30 e car pooling» il Consiglio federale ha sottoposto agli interpellati alcune proposte di modifica dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21).

Sulle strade residenziali all'interno delle località si potranno ora disporre delle zone 30 non solo per ridurre particolari pericoli stradali, mitigare un inquinamento ambientale eccessivo o fluidificare il traffico, ma anche per motivi diversi dipendenti dalle specificità locali (ad es. miglioramento della qualità della vita). Non sarà peraltro più necessario redigere una perizia.

Per privilegiare il car pooling sarà introdotto un simbolo dedicato, che potrà essere aggiunto, mediante cartello complementare, al divieto di circolazione, generale o specifico per autoveicoli, o al segnale «Carreggiata riservata ai bus», escludendo dalla restrizione i veicoli occupati da più persone. Il cartello complementare potrà essere aggiunto anche ai segnali di parcheggio per favorire la sosta dei veicoli con più occupanti.

2. Procedura di consultazione

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha svolto la consultazione in oggetto dal 10 novembre 2021 al 25 febbraio 2022. Sono stati invitati a parteciparvi i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le organizzazioni mantello nazionali dell'economia e dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna come pure altre associazioni, organizzazioni e cerchie interessate. Agli interpellati sono stati messi a disposizione i seguenti documenti:

- due progetti d'ordinanza (OSStr e ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30km/h e le zone d'incontro);
- rapporto esplicativo per l'avvio della procedura di consultazione;
- questionario;
- due lettere di accompagnamento;
- elenco dei destinatari.

2.1. Pareri pervenuti

Sono pervenuti complessivamente 102 pareri. Hanno partecipato alla consultazione 25 Cantoni, 4 partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale e 4 organizzazioni intercantionali. Hanno fatto pervenire un parere anche 3 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, 4 associazioni mantello nazionali dell'economia, 28 associazioni del settore trasporti e mobilità e 12 organizzazioni di pronto intervento. Il file PDF contenente l'insieme dei pareri pervenuti può essere scaricato dal sito Internet del Consiglio federale sotto «Procedure consultazione concluse 2021»¹. Non tutti i partecipanti hanno espresso il proprio parere a mezzo del questionario predisposto.

L'elenco dettagliato dei 102 partecipanti è riportato in allegato.

2.2. Analisi dei pareri

Nel questionario, oltre a compilare la parte quantitativa, i partecipanti potevano formulare per ciascuna domanda osservazioni, proposte di modifica o richieste generali sul tema della consultazione. L'analisi delle osservazioni e proposte di modifica pervenute è avvenuta nel quadro di un processo in più fasi al termine del quale tutti i riscontri ricevuti sono stati condensati in «affermazioni chiave», formulate in modo da rispecchiare i pareri di contenuto analogo di diversi partecipanti. Richieste e osservazioni rei-

¹ https://www.fedlex.admin.ch/it/consultation-procedures/ended/2021#https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2021/89/cons_1

terate o di tenore equivalente sono considerate una sola volta per «affermazione chiave», il che permette di ottenere una visione d'insieme equilibrata e trasparente di pareri eterogenei. Un certo margine di imprecisione nel riassunto dei pareri e nell'assegnazione dei vari partecipanti alle «affermazioni chiave» è tuttavia inevitabile. Per conoscere il tenore esatto dei singoli pareri si rimanda dunque alle risposte complete dei partecipanti.

3. Valutazione quantitativa generale

Nella parte quantitativa del questionario, i partecipanti potevano dire se erano sì o no d'accordo con le modifiche proposte o se non volevano esprimere un parere/non erano interessati dalla questione, spuntando le relative caselle. I riscontri quantitativi forniscono una prima panoramica della valutazione generale espressa in merito al progetto in consultazione.

Partecipanti secondo elenco dei destinatari	Favorevoli	Contrari	Totale
---	------------	----------	--------

1. Disposizione di zone 30 sulle strade residenziali subordinata alle norme generali per regolamentazioni e limitazioni del traffico

Cantoni	18	7	25
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	3	1	4
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	1	3
Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	3	4
Organizzazioni intercantionali	4	0	4
Associazioni del settore trasporti/mobilità	12	14	26
Organizzazioni di pronto intervento	8	0	8
Altri	16	7	23
Totale	64	33	97

2. Disposizione di zone 30 senza la necessità di una perizia

Cantoni	10	15	25
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	3	1	4
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	1	3
Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	3	4
Organizzazioni intercantionali	1	3	4
Associazioni del settore trasporti/mobilità	12	15	27
Organizzazioni di pronto intervento	7	0	7
Altri	14	9	23
Totale	50	47	97

3. Introduzione di una segnaletica per la circolazione dei veicoli di car pooling

Cantoni	12	12	24
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	3	1	4
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1
Associazioni mantello nazionali dell'economia	2	1	3
Organizzazioni intercantionali	1	3	4
Associazioni del settore trasporti/mobilità	9	17	26
Organizzazioni di pronto intervento	0	0	0
Altri	13	3	16
Totale	41	37	78

4. Introduzione di una segnaletica per la sosta dei veicoli di car pooling

Cantoni	7	16	23
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	2	2	4
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	0	1
Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2	3
Organizzazioni intercantonali	1	3	4
Associazioni del settore trasporti/mobilità	10	12	22
Organizzazioni di pronto intervento	0	0	0
Altri	10	8	18
Totale	32	43	75

4. Pareri relativi alle singole domande

4.1. Disposizione di zone 30 senza motivi specifici

Domanda: Siete d'accordo di subordinare la disposizione di zone 30 sulle strade residenziali alle norme generali per regolamentazioni e limitazioni del traffico (art. 108 cpv. 4^{bis} AP-OSStr)?

Favorevoli

AR, BE, AI, BL, BS, FR, GR, JU, LU, TG, UR, NE, GE, GL, SO, SG, VD, ZH, GPS, PSS, pvl, SSV, SGV, USS, ACVS, KSSD, CCDGP, VK-KPKS/SVSP, ASTAG, VCS, ProVelo, FUS, SVI, upi, spc, CITraP, FSU, SvizzeraMobile, HA-DSF, RdA, AICA, CSP, ASPP, ECA, BGV, GVTG, GVG, AGV, Lärmliga, PUSCH, VASOS/FARES, VPOD, UCBC, FSA, Lausanne, Luzern, Münsingen, Lugano, Grüne-Unabhängige, UFS, RWU, RZU, NQNV, P. Hartmann

Osservazioni

L'espressione «a traffico prevalentemente motorizzato» non deve essere recepita nella legislazione sulla circolazione stradale.	UR, FUS, Lärmliga, Luzern
La distinzione tra strade residenziali e strade a prevalenza motorizzata non è appropriata.	P. Hartmann
L'espressione «strade residenziali» deve essere definita nella legge.	SG, VK-KPKS/SVSP, KKPJD
Il fatto che nelle zone 30 su strade residenziali non è necessaria l'adozione di alcuna misura deve essere sancito a livello federale.	RWU
L'introduzione di una zona 30 richiede controlli regolari, in particolare nelle vicinanze di scuole. Laddove vi fosse una forte resistenza a una riduzione del limite di velocità a 30 km/h, sarebbe ipotizzabile anche ridurre il limite a 40 km/h.	Grüne-Unabhängige
È necessaria una regolamentazione derogatoria per pompieri, polizia e servizi di soccorso, in modo da abbreviare i tempi di viaggio per recarsi sul luogo d'intervento. Con una maggiore diffusione delle zone 30 i pompieri di milizia impiegerebbero più tempo non solo per spostarsi tra caserma e luogo d'intervento, ma anche per ritornare indietro alla base. In presenza di un limite di velocità massimo di 30 km/h il reato di guida spericolata ai sensi dell'articolo 90 capoversi 3 e 4 LCStr scatta già una volta superati i 70 km/h. A seconda del luogo dell'intervento i pompieri possono pertanto non essere in condizione di rispettare il tempo massimo di 10 minuti dalla chiamata.	BE, SO, LU, VK-KPKS/SVSP, CCDGP, RK MZF, VPOD, AICA, OASS, ASPP, ECA, CSP, GVB, AGV, GVTG,

L'introduzione agevolata di zone 30 richiede anche l'adozione di maggiori misure edili di moderazione del traffico (ad es. dossi, isole spartitraffico). Tali misure non comportano solo costi elevati, ma andrebbero anche contro la regolamentazione derogatoria auspicata. Sulle vie d'accesso andrebbero dunque realizzate nuove misure di moderazione del traffico solo dopo esame approfondito e laddove necessario e opportuno.	BGV, GVG, GVZG
L'agevolazione dovrebbe interessare anche le strade a traffico prevalentemente motorizzato qualora richiesto da motivi di sicurezza stradale.	upi, spc
L'espressione «strade a traffico prevalentemente motorizzato» deve essere definita. Abrogando l'articolo 3 dell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro viene a mancare la descrizione dei contenuti della perizia. Occorre dunque una definizione in cui siano descritti i contenuti che deve presentare una perizia nel caso di strade a traffico prevalentemente motorizzato.	GR
L'espressione «a traffico prevalentemente motorizzato» non è sempre appropriata. È auspicabile adottare una terminologia coerente (cfr. revisione norme VSS) e pertinente.	BS, GE, UR, PSS, SSV, ProVelo, VCS, PUSCH
Si deve poter continuare a introdurre una zona d'incontro anche su strade a traffico prevalentemente motorizzato.	PSS, ProVelo, VCS, FUS
Non è chiaro quando una strada sia a traffico prevalentemente motorizzato o residenziale e cosa sia una «rete sovraordinata». Una soluzione praticabile consisterebbe nel basarsi sul fatto che una strada sia o meno classificata nel piano direttore cantonale.	KSSD, SVI, RZU
È importante che lungo i tratti di strada con limite di velocità a 30 km/h, anche se integrati in zone 30, continuino a dover essere adempiuti i requisiti dell'articolo 108 OSStr come pure dell'articolo 5 dell'ordinanza del DATEC del 28 settembre 2001 concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro (incluso il cosiddetto effetto di porta).	ZH, AR, UR, ACVS
Occorre tenere sufficientemente conto di eventuali effetti negativi a livello di affidabilità dei trasporti pubblici. Le aziende di trasporto devono essere coinvolte nell'introduzione di zone 30 su vasta scala.	LU, pvl, CI-TraP
Nelle proposte di modifica dell'OSStr l'espressione «strada residenziale» non è definita per opposizione all'espressione «strada a traffico prevalentemente motorizzato». Ci si chiede dunque se il significato di «strade a traffico non prevalentemente motorizzato» sia identico a quello di «strade residenziali».	AI
Ai sensi della legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili, il bisogno di protezione delle persone con disabilità che legittima la disposizione di attraversamenti con diritto di precedenza nella forma di passaggi pedonali, può essere svincolato dalla vicinanza a scuole e ricoveri.	FSA, HA-DSF, UCBC
Il limite di velocità dovrebbe essere in generale ridotto a 30 km/h all'interno delle località.	GPS, FUS, SVI
La definizione all'articolo 1 capoverso 9 OSStr è ritenuta troppo restrittiva. Sarebbe importante che, in particolari contesti che lo giustificano (sicurezza, condizioni locali, ambiente, funzione urbana elevata, ...), elementi della rete sovraordinata possano comunque essere sottoposti a un regime di zona 30.	VD

Per le strade all'interno di località, nella valutazione e nella determinazione delle misure, inclusa la disposizione di zone 30, devono essere inglobati anche i loro diversi usi al di là di quelli legati al traffico e della situazione urbanistica.	RZU
--	-----

Contrari

SH, SZ, TI, AG, VS, NW, OW, UDC, SAB, USC, economiesuisse, usam, ACS, FRS, auto-schweiz, motosuisse, FMS, UTP, UPSA, VFAS, SVLT, FRE, Mobilisant, GTE, TSZ, Taxiverband ZH, FER, CP, CCIG, CVCI, STV, SLB, T. Reinmann

Osservazioni

La distinzione tra strade a traffico prevalentemente motorizzato e strade residenziali non è calzante e lascia un largo margine di interpretazione.	SH, usam
Se si riduce il limite di velocità massima sulle strade a traffico prevalentemente motorizzato, si dovrebbe prendere in esame una riduzione del limite generale di velocità massima all'interno delle località da 50 a 40 km/h.	SH
L'introduzione del limite di velocità di 30 km/h all'interno delle località va contro la decisione del popolo.	SH, UDC, FRS, auto-schweiz, GTE, CCIG, Mobilisant
L'introduzione diffusa di zone 30 rallenta i trasporti pubblici. Per mantenere le capacità di trasporto allo stesso livello sarebbero necessari investimenti collaterali.	SAB, VFAS, UTP, STV, SLB
Si tratta di fatto di una deroga alla velocità massima di 50km/h stabilita dal Consiglio federale a titolo generale. Si rischia in questo modo che le zone 30 diventino la regola su vasta scala.	SZ, VFAS, UPSA, auto-schweiz, FRS, motosuisse, FMS, SVLT, CCIG, GTE, CVCI
È in ogni caso necessaria una valutazione individuale per evitare la disposizione arbitraria di zone 30.	TSZ, Taxiverband ZH
Porta allo smantellamento dei passaggi pedonali e quindi a una riduzione della sicurezza stradale.	UDC
La pianificazione delle zone 30 deve continuare ad essere oggetto di valutazione da parte di esperti, specie per evitare che vengano adottate in qualsiasi situazione misure di costruzione/sistemazione che rischiano di ostacolare il transito di macchinari agricoli.	USC, SVLT
Abbandonare la redazione della perizia prevista dall'articolo 32 capoverso 3 LCStr, quando l'intenzione è quella di migliorare la qualità di vita nelle aree residenziali, la protezione acustica e la sicurezza stradale, mantenendo tuttavia l'obbligo di rivedere le misure sancite dall'articolo 6 dell'ordinanza su zone 30 e zone d'incontro, poiché ritenuto importante nei provvedimenti inerenti ai limiti della velocità, per garantire proprio la sicurezza stradale, appare contraddittorio. Infatti è importante che per i tratti a 30 km/h, anche se integrati in zone 30 (come recita il nuovo art. 2a cpv. 6 OSStr), siano ancora adempiuti i requisiti degli articoli 108 OSStr e 5 dell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro.	TI

In caso di integrazione di una strada a traffico prevalentemente motorizzato in una zona a 30 km/h, occorre fare in modo che questa sia chiaramente identificabile (ad es. effetto di porta all'entrata).	VS
L'introduzione di zone 30 si ripercuote negativamente sui tempi di intervento delle organizzazioni di pronto intervento negative.	OW, VS, usam, VFAS
La diffusione di zone 30 compromette l'efficienza del sistema di trasporto. Gli automobilisti devono compiere numerose deviazioni per arrivare a destinazione.	economie-suisse, FER, CVCI
In questo modo si agevola anche l'introduzione di zone d'incontro, che non sono tuttavia equiparabili a zone 30. Va preservata l'unitarietà tra costruzione e segnaletica. La tematica deve essere disciplinata a titolo definitivo nell'OSStr e non essere ulteriormente trattata in un'ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro.	AG
Il limite di velocità di 30 km/h richiede l'adozione di misure edili.	OW, usam, auto-schweiz, VFAS

Proposte di modifica

<i>Art. 5 cpv. 3 ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro: stralciare o mettere in forma potestativa.</i>	RWU
<i>Art. 1 cpv. 10 OSStr:</i> ¹⁰ Le strade residenziali sono strade non destinate...	SO, AI, VK-KKPKS/SVSP, ACVS, CCDGP
<i>Art. 1 cpv. 9 OSStr:</i> sostituire l'espressione «strade a traffico prevalentemente motorizzato» parlando di rete di base e rete complementare.	upi
<i>Art. 1 cpv. 9 OSStr:</i> «Le strade a traffico prevalentemente motorizzato sono strade destinate a soddisfare principalmente le esigenze del traffico motorizzato. Tali strade consentono trasporti sicuri, efficienti ed economici. Nelle aree urbane va tenuto conto dell'utilizzazione mista.» <i>Art. 1 cpv. 10 OSStr:</i> Le strade residenziali sono strade a traffico non prevalentemente motorizzato.	SG
Verificare se, in caso di introduzione di un regime di zone a traffico moderato secondo l'ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro, sia necessario aggiungere che non entra in linea di conto neanche l'articolo 32 capoverso 3 LCStr.	Luzern
La nuova base legale deve consentire di poter continuare a realizzare zone d'incontro anche su strade a traffico prevalentemente motorizzato.	ProVelo, VCS, PUSCH
Verificare se sono necessarie particolari regolamentazioni per i trasporti pubblici, di cui bisogna assicurare l'affidabilità.	LU
Occorre emanare una regolamentazione derogatoria concernente la validità della limitazione di velocità per i pompieri, gli agenti di polizia e gli operatori dei servizi di soccorso in servizio, come pure per i pompieri di milizia che si recano in caserma. La velocità massima consentita deve essere comunque non superiore a 50km/h. Ciò deve valere non solo per le corse di servizio urgenti con luci blu e avvisatori a due suoni alternati, ma anche per le squadre di intervento allertate al ritorno in caserma. L'abuso di questo privilegio è escluso, poiché un allarme può essere provato in qualsiasi momento.	BE, SO, VS, LU, CCDGP, VK-KKPKS/SVSP, VPOD, RK MZF, OASS, AICA, ECA, VFBS, CSP, GVB, AGV,

Si deve inoltre contemplare nell'ordinanza una restrizione alla realizzazione di misure edili di moderazione del traffico in sede di allestimento di nuove zone 30.	GVTG, BGV, GVG, GVZG
<i>Art. 1 cpv. 9 OSStr:</i> ⁹ Le strade sovraordinate all'interno delle località sono strade destinate a soddisfare principalmente le esigenze del traffico motorizzato e del trasporto pubblico e fanno parte della rete sovraordinata. <i>Art. 2a cpv. 5 OSStr:</i> ⁵ I segnali «Zona con limite di velocità massimo di 30 km/h» (2.59.1), «Zona d'incontro» (2.59.5) e «Zona pedonale» (2.59.3) sono ammessi soltanto su strade secondarie. <i>Art. 2a cpv. 6 OSStr:</i> ⁶ Se su un tratto di strada sovraordinata il limite di velocità è fissato a 30 km/h in base ai requisiti di cui all'articolo 108 capoversi 1, 2 e 4, questo tratto può essere inserito in una zona con limite di velocità massimo di 30 km/h.	BS
<i>Art. 108 Abs. 2^{bis} OSStr:</i> ^{2bis} All'interno delle località la riduzione del limite generale di velocità è retta dall'articolo 3 capoverso 4 LCStr. <i>Art. 108 cpv. 4^{bis} OSStr:</i> ^{4bis} Nel caso di strade all'interno delle località è possibile rinunciare alla perizia (art. 32 cpv. 3 LCStr) se la strada in questione non è classificata nel piano direttore cantonale (rete destinata al traffico motorizzato). (alternativa: (...)) se non si tratta di una strada principale (3.03)). <i>Art. 5 cpv. 1 secondo periodo ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro:</i> stralciare poiché la disposizione esige un «effetto di porta» che non si presta a tutte le potenziali strade a 30 km/h. Le Istruzioni concernenti demarcazioni speciali sulla carreggiata devono essere adeguate in modo che la demarcazione «30» possa essere utilizzata anche su tratti di strada. È inoltre necessario rivedere alcuni punti del rapporto esplicativo che presentano incongruenze².	SVI
Dichiarare sostanzialmente ammissibili le zone 30 all'interno delle località, con riserva che le strade classificate nel piano direttore cantonale abbiano una zona 30 adiacente. <i>Art. 108 cpv. 2 OSStr:</i> i motivi per disporre la riduzione delle limitazioni generali della velocità (rispetto all'art. 3 cpv. 4 LCStr) secondo le lettere a-d valgono solo su strade classificate nel piano direttore cantonale. <i>Art. 108 cpv. 4^{bis} OSStr:</i> stralciare senza sostituire.	KSSD
Riduzione della velocità massima generale nelle località da 50 a 30 km/h: <i>art. 4a cpv. 1 ONC:</i>	FUS

² Il rapporto esplicativo parte dal presupposto che in futuro per le zone 30 su strade a traffico prevalentemente motorizzato bisognerà redigere una perizia come finora (cfr. pag. 2 punto 2 e pag. 4 commento all'art. 108 cpv. 4^{bis}). Tuttavia, nel nuovo articolo 108 capoverso 4^{bis} la necessità di una perizia (art. 108 cpv. 4 OSStr) viene meno per tutte le zone 30, dunque anche per le zone con strade a traffico prevalentemente motorizzato. Il rapporto esplicativo è dunque in contraddizione con l'AP-OSStr. Il rapporto esplicativo parte forse dal principio che nel caso di strade a traffico prevalentemente motorizzato debba prima essere disposto (con perizia) un tratto a 30 km/h e che questo sia integrato in una zona solo con una successiva decisione, cosa che sarebbe però in contrasto con la prassi attuale e con la giurisprudenza del Tribunale federale. Cfr. DTF 139 II 145 pag. 166, consid. 4.1.3: «All'USTRA va accordato che occorre fare una distinzione tra introduzione di una zona 30 e integrazione di una strada principale in questa zona. Tuttavia, è ammissibile riunire le due disposizioni in una decisione, ossia creare una nuova zona 30 che includa fin da principio anche un tratto di strada principale.»

a. 30 km/h nelle località. Invece del nuovo <i>art.108 cpv. 4^{bis} OSStr</i>, modificare l'<i>art.108 Abs. 4 OSStr</i>: Prima di fissare una deroga a una limitazione generale della velocità si procede a una perizia (art. 32 cpv. 3 LCStr) per chiarire se il provvedimento è necessario (cpv. 2), opportuno oppure se sono da preferire altre misure. Occorre esaminare in particolar modo se il provvedimento può essere limitato alle ore di punta. La disposizione di velocità massime deroganti inferiori è retta dall'articolo 3 capoverso 4 LCStr. <i>Art. 2a cpv. 5 OSStr</i>: stralciare l'espressione «a traffico non prevalentemente motorizzato» con conseguente decadenza dell'<i>art. 1 cpv. 9 OSStr</i>. Richiesta eventuale: <i>Art.2a cpv. 5 OSStr</i>: sostituire l'espressione «strade secondarie a traffico non prevalentemente motorizzato» con «strade secondarie senza diritto di precedenza».	
<i>Art. 1 cpv. 9 OSStr</i>: Le strade a traffico prevalentemente motorizzato sono strade destinate a soddisfare principalmente le esigenze del traffico motorizzato. Servono in primo luogo a deviare e convogliare il traffico fuori dai quartieri nonché a collegare le località. Formulazione alternativa: Le strade residenziali sono strade che servono allo svolgimento, oltre che della funzione legata alla circolazione, anche delle attività di utilizzazione interne al quartiere (sosta, incontro, gioco ecc.).	UR
<i>Art. 4 cpv. 2 ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro</i>: L'allestimento di passaggi pedonali è vietato. In zone con limite di velocità massimo di 30 km/h possono tuttavia essere disposti passaggi pedonali se, per ragioni particolari, occorre dare la precedenza ai pedoni, segnatamente in prossimità di punti vendita di beni d'uso quotidiano, offerte di servizi sanitari, fermate, scuole e ricoveri.	FSA, UCBC
Mantenere invariata la regolamentazione attuale dell'art. 108 cpv. 1, 2 e 4 OSStr. Emanare una regolamentazione complementare per fare in modo che sulle strade su cui circolano mezzi pubblici non siano applicate le consuete misure d'accompagnamento previste per le zone 30 quali ad. es. l'assenza di passaggi pedonali o di posteggi sfalsati su tratti di strada.	UTP
<i>Art. 1 cpv. 9, 2a cpv. 5 e 6 OSStr</i>: stralciare senza sostituire. <i>Art. 108 cpv. 4^{bis} OSStr</i>: per le strade all'interno delle località possono essere fissate delle velocità massime deroganti senza perizia, in base a un esame di proporzionalità.	Lärmliga

4.2. Disposizione di zone 30 senza la necessità di una perizia

Domanda: Siete d'accordo che per disporre zone 30 sulle strade residenziali non sia più necessaria una perizia (art. 108 cpv. 4^{bis} AP-OSStr)?

Favorevoli

NE, GE, GR, LU, BL, BS, TG, BE, GL, VD, GPS, PSS, pvl, SSV, SGV, USS, KSSD, ASTAG, ProVelo, FUS, VCS, SVI, upi, spc, HA-DSF, FSU, SvizzeraMobile, DTC, RdA, AICA, ECA, ASPP, BGV, GVG, GVTG, AGV, VPOD, Lärmliga, PUSCH, VASOS/FARES, Luzern, Lausanne, Münsingen, RWU, RZU, Lugano, Grüne-Unabhängige, UFS, NQNV, P. Hartmann

Osservazioni

Introdurre il limite di velocità massimo di 30 km/h anche su strade a traffico prevalentemente motorizzato.	PSS, ProVelo, VCS, PUSCH
In caso di dubbio o di controversia l'adeguatezza della disposizione deve poter essere provata, come finora, da una perizia.	LU, NE
Occorre evidenziare all'occorrenza gli effetti a livello di percorsi ciclabili, linee di bus, ecc., cosa fattibile in forma estremamente più semplice senza una dispendiosa perizia.	BL, NE, BS
La modifica proposta concerne, oltre che le zone 30, anche le zone d'incontro. I motivi che hanno condotto alla disposizione di una zona 30 o di una zona d'incontro vanno esposti per iscritto.	BS
Per disporre limiti di velocità inferiori occorrono modifiche di carattere edile, controlli della velocità e ulteriori misure.	SVI, spc
Come comparare la situazione prima/dopo la messa in funzione della zona?	RdA
Per quanto le esigenze preliminari alla disposizione di zone 30 e di zone d'incontro potessero rivelarsi fastidiose in termini di livello di dettaglio richiesto, il mantenimento dell'ulteriore controllo obbligatorio implicherà comunque il fatto che si debba avere una conoscenza numerica della situazione di partenza per poi poter valutare l'effetto delle misure prescritte, il che può in qualche modo essere assimilabile a un perizia preliminare in forma più snella.	GE

Contrari

JU, AR, SH, SG, SZ, ZH, FR, SO, AG, TI, AI, VS, NW, OW, UR, UDC, SAB, economiesuisse, usam, USC, ACVS, VK-KKPKS/SVSP, CCDGP, ACS, UTP, FRS, auto-schweiz, UPSA, motosuisse, SVLT, FRE, FMS, VFAS, CITraP, TSZ, Taxiverband ZH, Mobilitant, GTE, FSA, UCBC, FER, CP, CVCI, CCIG, STV, SLB, T. Reinmann

Osservazioni

Non porre ostacoli troppo bassi per non inflazionare il ricorso su ampia scala del limite di velocità di 30 km/h.	ACS, T. Reinmann
Se le circostanze che venivano precedentemente accertate tramite perizia possono essere accertate in maniera equivalente, sono sufficienti anche altre forme di prova.	VK-KKPKS/SVSP, CCDGP
La perizia serve a fini ricorsuali.	SH, TI
La perizia obbliga ad analizzare accuratamente se sussistano i presupposti per una riduzione del limite di velocità.	SH, TI, AI, JU, FR, UR, VK-KKPKS/SVSP, Mobilitant, TSZ, Taxiverband ZH
In caso di corse d'emergenza, se la velocità consentita all'interno delle località è di 50 km/h non si incorre nel reato di guida spericolata guidando a 70 km/h, mentre con una velocità consentita di 30 km/h sì. In caso di interventi di soccorso vitali sulle strade si perde tempo prezioso.	SH, USC
Rinunciando a far capo alle competenze tecniche di periti, in futuro le autorità comunali potrebbero disporre zone 30 e zone d'incontro che non sono né adatte né necessarie. Le perizie sono una base decisionale importante per poter scegliere le misure di moderazione del traffico e una tappa intermedia importante del processo di assicurazione della qualità.	SZ, OW, UR, TI, JU, NW, SO, SG, ZH, AR, VS, AI, FR, UDC,

	ACVS, auto-schweiz, moto-suisse, FMS, UPSA, FRS, CP, CCIG, GTE
La semplificazione della procedura di introduzione di nuove zone 30 può rivelarsi problematica per il traffico agricolo. La creazione di nuove zone 30 è spesso accompagnata da misure di sistemazione e di costruzione (isole spartitraffico, ecc.) che possono rappresentare un ostacolo al transito di certi macchinari agricoli (mietitrebbiatrici, rimorchi da lavoro, ecc.).	VS, USC
Occorre effettuare una valutazione caso per caso della sicurezza relativa alle esigenze di protezione delle con disabilità motorie, adottando all'occorrenza le misure necessarie (corsie pedonali, isole di protezione, linee di divieto di sosta, zone di avvicinamento ben visibili).	FSA, UCBC
La perizia è necessaria per chiarire l'impatto a livello di trasporti pubblici.	SG, UTP

Proposte di modifica

Procedere ad ulteriori adeguamenti che consentano un'idonea applicazione del limite di velocità di 30 km/h (anche su strade a traffico prevalentemente motorizzato) su vasta scala.	PSS, VCS, PUSCH
<i>Art. 108 cpv. 4^{bis} OSStr</i> In deroga ai capoversi 1 e 2, la disposizione delle zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e delle zone d'incontro è disciplinata solo dall'articolo 3 capoverso 4 LCStr.	ZH, AR, ACVS
<i>Art. 4 cpv. 2 ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro:</i> L'allestimento di passaggi pedonali è vietato. In zone con limite di velocità massimo di 30 km/h possono tuttavia essere disposti passaggi pedonali se, per ragioni particolari, occorre dare la precedenza ai pedoni, segnatamente in prossimità di punti vendita di beni d'uso quotidiano, offerte di servizi sanitari, fermate di mezzi pubblici, scuole e ricoveri.	FSA, UCBC, HA-DSF
<i>Art. 6 ordinanza del DATEC:</i> abrogare. Venendo a cadere l'articolo 3 non vi sono più obiettivi da verificare, per cui il presente articolo diventa obsoleto.	FUS
<i>Art. 2a, cpv. 7 OSStr:</i> Laddove opportuno, l'integrazione del tratto di strada in zona 30 è accompagnata da misure che diano precedenza ai trasporti pubblici.	NE
<i>Art. 1 cpv. 9, 2a cpv. 5, 6 OSStr e art. 5 cpv. 1 secondo periodo ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro:</i> stralciare senza sostituire. <i>Art. 108 cpv. 4^{bis} OSStr:</i> Nel caso di strade all'interno delle località è possibile rinunciare alla perizia (art. 32 cpv. 3 LCStr) se la strada in questione non è classificata nel piano direttore cantonale (rete destinata al traffico motorizzato). (alternativa: (...) se non si tratta di una strada principale (3.03)). Consentire la demarcazione «30» anche su tratti stradali.	SVI
<i>Ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro:</i>	FR

Art. 3 Perizia

La perizia è costituita da un breve rapporto che comprende in particolare:

~~...e. — indicazioni circa la qualità esistente e quella auspicata per gli spazi abitativi, vitali ed economici, comprese le esigenze di utilizzazione;~~

f. considerazioni circa le possibili ripercussioni della misura prevista sull'intera località o su parti di essa, come anche proposte intese ad evitare eventuali conseguenze negative;

g. un elenco e una descrizione delle misure necessarie per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Le spiegazioni al punto 3.1 del rapporto esplicativo (art. 2a cpv. 5 e 6), in cui si fa cenno all'integrazione di un tratto con limite di velocità di 30 km/h in una zona 30 adiacente senza modifica della segnaletica, non sono chiare. È possibile in effetti integrare un tratto di strada destinato alla circolazione generale con limite di velocità di 30 km/h in una zona 30, ma non è possibile disporvi un segnale «Zona 30». Come farà l'utente a sapere che si trova nella zona?	JU
Il campo d'applicazione dell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro deve essere limitato alle strade a traffico non prevalentemente motorizzato. L'elenco dei motivi all'<i>articolo 108 capoverso 1 OSStr</i> deve essere esteso alla luce degli attuali bisogni pratici. Nell'<i>articolo 3 dell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro</i>, al posto della perizia, si dovrebbero sancire il tipo e la portata dell'obbligo di documentazione relativo alle zone 30, nonché la possibilità di deroghe ai limiti di velocità e al diritto di precedenza.	BE
Per disporre una zona 30 km/h su strade residenziali deve essere richiesta una perizia (in forma ridotta) anche in futuro. Questa deve obbligatoriamente comportare una misurazione della velocità, sulla base della quale devono essere determinate anche in futuro le misure d'accompagnamento. Nel quadro della presente revisione occorre inoltre garantire l'adeguatezza pratica mediante un controllo di efficacia e stabilire gli ulteriori passi da seguire nel caso in cui l'introduzione di zone 30 non sortisca l'effetto auspicato.	UR
<i>Art. 2a cpv. 5 OSStr</i>: stralciare. Gli attraversamenti di località in aree rurali saranno presumibilmente classificati come strade a traffico prevalentemente motorizzato. Anche qui deve essere tuttavia possibile disporre zone 30, cosa per cui deve essere richiesta come finora una perizia.	pvl
Mantenere l'articolo 3 semplificandolo e formulandolo come raccomandazione: le autorità che non possiedono indicazioni riguardanti il livello di velocità esistente dovrebbero fare un rilievo preliminare per poter poi effettuare un bilancio dell'efficacia delle misure.	RdA
Mantenere invariata l'attuale regolamentazione degli articoli 108 capoversi 1, 2 e 4 OSStr nonché dell'articolo 3 dell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro: ¹ Una regolamentazione che deroghi, mediante segnaletica, alla precedenza da destra è ammessa soltanto se: a. [invariato] b. [invariato]; [nuovo] o c. la strada alla quale si deve concedere la precedenza fa parte di una rete di trasporti pubblici di linea.	UTP
La perizia richiesta ai sensi dell'articolo 32 capoverso 4 LCStr, descritta più dettagliatamente all'articolo 108 capoverso 4 OSStr, è costituita da un breve rapporto che comprende in particolare: e. una valutazione delle lacune di sicurezza esistenti o prevedibili come anche proposte intese a colmarle; d. indicazioni riguardanti il livello di velocità esistente (velocità 50 % V_{50} e velocità 85 % V_{85});	CITraP

e. (nuovo) c. indicazioni circa la qualità esistente e quella auspicata per gli spazi abitativi, vitali ed economici, comprese le esigenze di utilizzazione; d. (nuovo) considerazioni circa le ripercussioni evitabili e /o compensabili sui trasporti pubblici, in particolare a livello di stabilità degli orari; f. (nuovo) considerazioni circa le possibili ripercussioni della misura prevista sull'intera località o su parti di essa, come anche proposte intese ad evitare eventuali conseguenze negative; g. (nuovo) un elenco e una descrizione delle misure necessarie per raggiungere gli obiettivi prefissati.	
---	--

4.3. Introduzione di una segnaletica per la circolazione dei veicoli di car pooling

Domanda: Siete d'accordo che per incentivare il car pooling venga introdotto il simbolo () , da aggiungere, mediante cartello complementare, al divieto generale di circolazione, al divieto di circolazione per gli autoveicoli o al segnale «Carreggiata riservata ai bus», al fine di escludere le auto di gruppo da tali restrizioni (art. 65 cpv. 15 AP-OSStr)?

Favorevoli

FR, JU, BL, BS, LU, TG, TI, UR, NE, GR, GE, VD, pvl, GPS, PSS, SGV, USS, usam, KSSD, SVI, ASTAG, VCS, FSU, spc, VASOS/FARES, TSZ, Taxiverband ZH, RdA, Lärmliga, PUSCH, RWU, Luzern, CP, Münsingen, Lugano, UFS, Mobility, RZU, STV, T. Reinmann, P. Hartmann

Osservazioni

Dovrebbe essere possibile anche una corsia dell'autostrada in prossimità delle città.	P. Hartmann
I trasporti pubblici non devono essere svantaggiati sotto il profilo della stabilità degli orari e della sicurezza della circolazione.	GR, NE, OW, TI, FR, PSS, pvl, GPS, SVI, Lugano, Luzern, Lausanne, RZU
Il car pooling dovrebbe essere limitato alle autostrade (utilizzo della corsia di emergenza, ma solo a partire da 3 corsie) e su assi stradali specifici.	pvl, RWU
I taxi fanno parte dei trasporti collettivi così come il car pooling e i servizi di trasporto pubblico. Appare dunque arbitrario che, ad esempio, in caso di ingorgo un taxi con un passeggero che viaggia su una corsia destinata a mezzi occupati da tre persone debba restare bloccato in colonna, mentre un altro taxi con due passeggeri può utilizzare la corsia del car pooling. L'esclusione dalla restrizione dovrebbe essere limitata ai taxi (con apposito contrassegno luminoso) in quanto, a differenza di altri mezzi di trasporto (limousine ecc.), questi sono meno facili da gestire ai fini dell'esecuzione della disposizione in deroga.	TSZ, Taxiverband ZH
Questa segnaletica potrebbe esercitare una pressione indesiderata sulla corsia riservata al trasporto pubblico.	FR, KSSD, SVI, CP
Di difficile controllo.	LU, VD, OW, FR, Lausanne, KSSD
L'attuazione non deve comportare un elevato onere amministrativo.	SGV
Ai veicoli delle organizzazioni di pronto intervento l'utilizzo delle corsie di car pooling deve essere consentito anche senza impiego di particolari segnali.	KSSD, SVI,

Il simbolo «Car pooling» fa supporre che il segnale si riferisca a tutti i veicoli a motore pesanti e leggeri (autocarri, furgoni, pullman, minibus, taxi, veicoli da lavoro, ecc.) e non solo agli autoveicoli. Le compagnie di taxi e pullman sono complementari ai trasporti pubblici e dovrebbero anch'esse essere autorizzate a utilizzare le corsie preferenziali.	usam, ASTAG
Il numero di persone consentito deve risultare chiaro dal pittogramma. Sotto il profilo dei trasporti pubblici, ci si chiede quali siano i vantaggi concreti di escludere la corsia di car pooling dalla restrizione per «Carreggiata riservata ai bus» piuttosto che segnalare con segnali di divieto. In mancanza di vantaggi rilevanti, la possibilità di aggiungere un cartello complementare al segnale «Carreggiata riservata ai bus» va scartata. I trasporti pubblici devono essere sempre autorizzati a utilizzare una corsia di car pooling, anche se il veicolo non trasporta il numero di passeggeri richiesto.	BL
È importante che il numero minimo di occupanti possa essere fissato dalle autorità competenti e che il simbolo sia uniformato a livello internazionale.	BS
Da limitare alla circolazione all'interno dei centri urbani.	usam
Comporta un maggior rischio di incidente per i giovani conducenti.	spc
Bisogna tener conto anche del car sharing.	Mobility
Privilegiare la condivisione dei tragitti (car pooling) può essere opportuno ai valichi di frontiera interessati da traffico intenso. Per motivi di spazio è meno attuabile nelle zone urbane.	UR, NE
La Repubblica e Cantone di Ginevra trae un bilancio positivo dalla sperimentazione in corso dall'ottobre 2018 alla dogana di Thônex-Vallard e sostiene l'introduzione della segnaletica nell'OSStr, permettendo questo di renderne permanente l'uso sperimentale. Lasciare alle autorità competenti la possibilità di determinare il numero minimo di co-occupanti consente di conformarsi alla legislazione francese secondo cui vi è car pooling a partire da due occupanti, punto questo particolarmente importante per Ginevra e le sue vie transfrontaliere. [È favorevole] sapendo anche che il simbolo 3+ non è fisso e lascia alle autorità cantonali un margine di manovra per indicare un'altra cifra, per esempio 2+.	GE
Niente car pooling sulla corsia dei bus. Deve essere possibile applicare la nuova segnaletica alle corsie destinate al traffico motorizzato privato e alle corsie dinamiche (PUN).	PSS, VCS, PUSCH
La nuova segnaletica deve essere applicata esclusivamente alle corsie destinate al traffico motorizzato privato esistenti.	GPS
Non appare opportuno fissare un numero di persone autorizzate sui cartelli quando non tutti i veicoli dispongono dello stesso numero di posti. Tutt'al più, bisognerebbe uniformare il numero minimo di occupanti autorizzati per veicolo a livello di località.	VD

Contrari

SH, ZH, AR, AI, VS, NW, BE, GL, SO, SZ, AG, SG, UDC, economiesuisse, CCDGP, VK-KKPKS/SVSP, ACVS, ProVelo, ACS, auto-schweiz, FRE, FMS, SVLT, UPSA, FRS, motosuisse, FSA, UTP, VFAS, HA-DSF, DTC, CITraP, Mobilisant, GTE, CCIG, CVCI, UCBC,

Osservazioni

Per non creare code, il car pooling può entrare in linea di conto al massimo su tratti di strada con almeno tre corsie.	SZ
Vi è il pericolo di penalizzare i trasporti pubblici.	SH, SG, VS, AR, ZH, NW,

	AG, UDC, economiesuisse, VK-KKPKS/SVSP, CCDGP, FUS, UTP, ACS, ProVelo, HA-DSF, CITraP, GTE
Le corsie riservate ai trasporti pubblici non devono essere aperte.	SZ, ZH, AR, VS, AG, SSV, ACVS
Il controllo è di fatto impossibile.	ZH, AG, AR, AI, OW, SH, SG, ACVS, VK-KKPKS/SVSP, SVLT, CCDGP, DTC
Può essere opportuno ai valichi di frontiera interessati da traffico intenso. Nelle zone urbane / rurali, le corsie preferenziali sono praticamente inattuabili per motivi di spazio.	ZH, AR, VS, SO, SSV, ACVS
Il car pooling deve costituire una condizione per l'utilizzo delle corsie dinamiche.	ProVelo
I segnali «Divieto generale di circolazione nelle due direzioni e «Divieto di circolazione per gli autoveicoli» sono utilizzati ovunque si debba vietare la circolazione. Con il nuovo simbolo i divieti di circolazione saranno sempre meno osservati.	NW, FUS, HA-DSF
Il bilancio del car pooling sperimentato nella zona di frontiera franco-svizzera è estremamente magro e questo anche prima della pandemia. Il ricorso al car pooling è aumentato molto debolmente (+ 2%), mentre gli abusi hanno raggiunto il 10 per cento (media compresa tra 8% e 13%). Se la misura, così com'è proposta, dovesse avere un effetto reale, sarebbe peraltro opportuno misurarne l'impatto sulla fluidità dei trasporti collettivi e della velocità commerciale media. L'esperienza fatta alla frontiera franco-ginevrina ha dimostrato lo scarso impatto delle misure di incoraggiamento al car pooling. La possibilità per i co-occupanti di circolare su assi su cui non è autorizzata l'auto individuale appare inoltre particolarmente problematica. Al di là del fatto che l'occupazione del suolo di un'automobile è la stessa qualunque sia il numero di persone trasportate, si nutrono infine grosse riserve quanto alla capacità di controllare il rispetto dei requisiti per la sosta su parcheggi riservati alle automobili che hanno trasportato un numero minimo di persone.	FER
La sicurezza e l'efficienza del traffico ne soffrirebbero notevolmente.	UDC, CCIG
Deve essere possibile solo se è disponibile più d'una corsia.	DTC
Ai veicoli delle organizzazioni di pronto intervento l'utilizzo delle corsie di car pooling deve essere sempre consentito.	ACVS
Per le persone con disabilità visive la condivisione «a titolo eccezionale» dello spazio stradale costituisce una sfida in termini di mobilità. Gli aspetti della sicurezza sono tenuti poco in considerazione.	FSA, UCBC
Limitare l'attuazione nei centri città. Le corsie degli autobus devono poter essere utilizzate anche dai taxi e dai pullman.	VFAS

L'esperienza condotta a Ginevra in questo ambito ha dato solo magri risultati in fatto di ricorso a questo tipo di mobilità condivisa. Numerosi sono stati, per contr, i tentativi di aggirare la misura.	GTE
---	-----

Proposte di modifica

<i>Art. 65 cpv. 15 OSStr:</i> ¹⁵... I taxi autorizzati e contrassegnati secondo prescrizioni comunali o cantonali possono utilizzare in ogni momento le corsie con il simbolo «Car pooling» indipendentemente dal numero di passeggeri (uno o più) a bordo.	TSZ, Taxiverband ZH
<i>Art. 65 cpv. 15 OSStr:</i> stralciare. Richiesta eventuale: <i>Art. 65 cpv. 15: ... per gli autoveicoli» (2.03) e «Carreggiata riservata ai bus» (2.64) ...</i> <i>Art. 59</i> «^{2bis} Il cartello complementare su cui figurano la parola «eccettuato» e il simbolo «Car pooling» (5.43), aggiunto al segnale «Apertura della corsia di emergenza» (4.77.2), indica che la carreggiata o la corsia interessata possono essere utilizzate da veicoli occupati da un numero di persone almeno equivalente a quello riportato sul simbolo.»	PSS, ProVelo, VCS, PUSCH,
I taxi e i pullmann devono poter sempre utilizzare le corsie riservate al car pooling, indipendentemente dal fatto che siano occupate da uno o più passeggeri oltre il conducente.	usam, ASTAG
...aggiunto ai segnali «Divieto generale di circolazione nelle due direzioni» (2.01), «Divieto di circolazione per gli autoveicoli» (2.03) e «Carreggiata riservata ai bus» (2.64) Proposta di integrazione dell'articolo 65 capoverso 15 OSStr: Sono esclusi i veicoli dei trasporti pubblici di linea.	BL
<i>Art. 65 cpv. 15 OSStr:</i> ¹⁵ Il cartello complementare su cui figurano la parola «eccettuato» e il simbolo «Car pooling» (5.43), aggiunto ai segnali di prescrizione e al segnale «Carreggiata riservata ai bus» (2.64), indica che la carreggiata o la corsia interessata possono essere utilizzate da veicoli occupati da un numero di persone almeno equivalente a quello riportato sul simbolo.	BS
Se viene introdotta la segnaletica, bisogna menzionare che nel caso di una corsia ecologica esistente (corsia condivisa trasporti pubblici-bici) non è ammesso aprire la corsia al car pooling a causa degli effetti dannosi su trasporti pubblici e bici. Il rapporto esplicativo va integrato di conseguenza, ad esempio al punto 2.2.	BE
<i>Art. 65 cpv. 15 e 16 OSStr</i> ¹⁵ Il cartello complementare ..., aggiunto al segnale «Carreggiata riservata ai bus» 2.64)	FUS, HA-DSF
<i>Art. 65 cpv. 15 OSStr</i> ¹⁵ ... e il simbolo «Car pooling e Car sharing» (5.43) indica che la carreggiata o la corsia interessata possono essere utilizzate da veicoli occupati da un numero di persone almeno equivalente a quello riportato sul simbolo o facenti capo a un servizio di car sharing.	Mobility

Art. 65 cpv. 15 ^{bis} OSStr. Quando il simbolo «Car pooling» (5.43) è aggiunto al segnale «Carreggiata riservata ai bus» (2.64) occorre prima fornire la prova che l'utilizzazione da parte di veicoli occupati da un numero di persone almeno equivalente a quello riportato sul simbolo non avrà effetti pregiudizievoli rilevanti sui trasporti pubblici.	NE
Bisogna inserire una clausola chiara riguardo ai veicoli che effettuano servizio di taxi.	SG
Il numero di persone che giustifica il car pooling deve essere fissato ad almeno quattro persone (4 inclusa la persona al volante).	CITraP
Art. 65 cpv. 15 OSStr ¹⁵ Il cartello complementare aggiunto ai segnali «Divieto generale di circolazione nelle due direzioni» (2.01) e «Divieto di circolazione per gli autoveicoli» (2.03) ...	SSV, SVI, CITraP
Modificare art. 65 cpv. 15 OSStr alla fine: «(...) occupati da più persone.»	VD

4.4. Introduzione di una segnaletica per la sosta dei veicoli di car pooling

Domanda: Siete d'accordo che il simbolo «Car pooling» consenta solo la sosta di veicoli occupati, sia alla partenza sia all'arrivo, da un numero di persone almeno pari a quello da esso indicato (art. 65 cpv. 16 AP-OSStr)?

Favorevoli

FR, JU, LU, BL, BS, GE, NE, GPS, PSS, SGV, USS, KSSD, ASTAG, Pro Velo, SVI, VCS, FSU, CITraP, TSZ, Taxiverband ZH, Mobility, RdA, PUSCH, Lärmliga, VASOS/FARES, Luzern, Lausanne, RWU, RZU, UFS, STV, P. Hartmann

Osservazioni

Il controllo è estremamente difficile.	LU, TI, OW, BS, NE, FR, PSS, GPS, KSSD, Pro-Velo, VCS, RZU, SVI, PUSCH, Lärmliga, RWU, Luzern, Lausanne, UFS, STV
I parcheggi separati riservati a veicoli occupati da più persone non devono comportare un aumento dei posti auto, ma devono essere delimitati all'interno dell'effettivo di posteggi già esistente.	LU, GPS, PSS, ProVelo, VCS, PUSCH
Il controllo sarebbe possibile solo in forma automatizzata, (video)sorvegliando chi parcheggia, il che appare non proporzionale e critico sul piano del diritto in materia di sorveglianza dei dati.	NE, KSSD, SVI, SSV
Dal momento che può essere utilizzato per il parcheggio, il simbolo deve essere in effetti limitato a veicoli occupati da un numero di persone almeno equivalente a quello riportato sul cartello al fine di consentire alle autorità competenti il controllo all'arrivo e alla partenza dall'area di parcheggio.	GE
Bisogna tener conto anche del car sharing.	Mobility
L'introduzione di una segnaletica per la circolazione dei veicoli di car pooling rappresenta una misura promossa dal Dipartimento ticinese del territorio, in seguito	TI

all'avvenuta sperimentazione fra il 2019 e il 2021, intesa a favorire forme di mobilità più sostenibili. Incentivare la condivisione di tragitti, concedendo diritti speciali alle auto di gruppo, può contribuire a una riduzione del traffico e alleviare l'inquinamento ambientale, purché non ostacoli il trasporto pubblico.

Contrari

SH, SZ, GR, ZH, AR, TG, BE, AI, VS, NW, UR, GL, SO, AG, SG, VD, pvl, UDC, economiesuisse, usam, ACVS, VK-KKPKS/SVSP, CCDGP, ACS, FRS, auto-schweiz, motosuisse, UPSA, FMS, SVLT, VFAS, FRE, DTC, Mobilitant, GTE, FSA, CP, FER, UCBC, Lugano, CVCI, CCIG, T. Reinmann

Osservazioni

Controllo praticamente impossibile.	SZ, VS, TG, AI, AG, SG, UR, VD, NW, BE, UDC, pvl, economiesuisse, VK-KKPKS/SVSP, auto-schweiz, motosuisse, FRS, UPSA, FMS, SVLT, VFAS, FSA, UCBC, RWU, Lugano, CCIG, GTE, DTC, T.Reinmann
Controllo possibile solo delle auto in arrivo e in partenza, con conseguente elevato onere di sorveglianza da parte della polizia.	SH, AG, TG, VK-KKPKS/SVSP, ACVS
Un'attuazione efficace richiederebbe un elevato impiego di personale (sorveglianti) o strumenti di controllo automatici. Elevato potenziale d'abuso.	ZH, AR, OW, UR, SO, UDC, CCDGP, ACVS, FSA, CP, UCBC
Riservando parcheggi esistenti specificatamente al car pooling, l'offerta per il pubblico (comprese moto e scooter) e quindi anche per i commerci si farà più scarsa.	usam, ACS, motosuisse, FRS, FMS, VFAS, UPSA, CCIG, GTE

Proposte di modifica

<i>Art. 65 cpv. 16 OSStr:</i> ¹⁶ ... sul simbolo. I taxi autorizzati e contrassegnati secondo prescrizioni comunali o cantonali possono utilizzare in ogni momento le corsie con il simbolo «Car pooling» indipendentemente dal numero di passeggeri (uno o più) a bordo all'arrivo o alla partenza.	TSZ, Taxiverband ZH
<i>Art. 65 cpv. 16 OSStr:</i> ¹⁶ ..., occupati, all'arrivo e alla partenza, da un numero di persone almeno equivalente a quello riportato sul simbolo.	BS

<i>Art. 79 cpv. 4 lett. e:</i> e. ..., occupati, all'arrivo e alla partenza, da un numero di persone almeno equivalente a quello riportato sul simbolo.	
<i>Art. 65 cpv. 16 OSStr:</i> ¹⁶ ... con il simbolo «Car pooling e Car sharing» (5.43) indica che l'area interessata può essere utilizzata soltanto da veicoli occupati, all'arrivo e alla partenza, da un numero di persone almeno equivalente a quello riportato sul simbolo o facenti capo a un servizio di car sharing.	Mobility

Richiesta supplementare [OW](#):

Secondo la modifica dell'articolo 2a capoverso 6 OSStr:

Un tratto con limite di velocità di 30 km/h su una strada a prevalenza motorizzata (velocità massima ridotta) può essere incluso in una zona 30 adiacente:

- secondo l'articolo 2a capoverso 5: il segnale «Zona con limite di velocità massimo di 30 km/h» non è ammesso su strade a traffico prevalentemente motorizzato.
- secondo il rapporto esplicativo il passaggio dal tratto con limite di velocità di 30 km/h alla zona 30 non deve essere segnalato («Fine della zona 30» e contemporaneamente «Zona 30»);
- le strade a traffico prevalentemente motorizzato sono strade con diritto di precedenza e vi si possono demarcare passaggi pedonali;
- nelle zone 30 vige il diritto di precedenza da destra e non sono demarcati di norma passaggi pedonali.

Quando un utente della strada svolta da una strada principale in una zona 30 adiacente (o viceversa), come si assicura che l'utente noti chiaramente il cambiamento del regime di traffico **senza segnaletica**?

All'entrata in un tratto con limite di velocità di 30 km/h da una zona 30 sarà richiesto dappertutto un segnale «Divieto di accesso». Basta questo a rendere chiara la situazione?

Chi svolta in una zona 30 laterale da un tratto con limite di velocità di 30 km/h non ha tuttavia alcuna segnaletica come indizio.

Possono tutt'al più servire da indicazione un marciapiede passante (là dove vi sia un marciapiede) o una linea tratteggiata laterale sulla strada a traffico prevalentemente motorizzato. Quando le due strade sono di stesso livello e sono separate semplicemente da canalette di scolo delle acque, il Cantone non applica in genere alcuna demarcazione. Basta questo a rendere chiara la situazione? Una demarcazione sarà appena visibile in caso di pioggia o di oscurità.

Si invita pertanto ad esaminare la problematica e a modificare l'OSStr di conseguenza.

Richiesta supplementare [NE](#):

Osservazioni puntuali in merito al rapporto accompagnatorio

Nel rapporto esplicativo si fa più volte menzione della «distinzione tra strade residenziali e strade a prevalenza motorizzata» e al fatto che questa distinzione derivi «dal diritto di costruzione e pianificazione».

Non risultandogli che tale concetto derivi da alcuna legge federale o cantonale in materia di costruzione o di sistemazione del territorio bensì dalla norma VSS 40 040, il Cantone chiede pertanto di eliminare il riferimento alla legislazione sulle costruzioni.

Allegato: Elenco dei partecipanti alla consultazione

Denominazione	Abbreviazione
---------------	---------------

Cantoni

Cantone di Zurigo	ZH
Cantone di Berna	BE
Cantone di Lucerna	LU
Cantone di Uri	UR
Cantone di Svitto	SZ
Cantone di Obvaldo	OW
Cantone di Glarona	GL
Cantone di Nidvaldo	NW
Cantone di Friburgo	FR
Cantone di Basilea Città	BS
Cantone di Basilea Campagna	BL
Cantone di Sciaffusa	SH
Cantone di Appenzello Esterno	AR
Cantone di Appenzello Interno	AI
Cantone di San Gallo	SG
Cantone dei Grigioni	GR
Cantone di Argovia	AG
Cantone di Turgovia	TG
Cantone Ticino	TI
Cantone di Vaud	VD
Cantone del Vallese	VS
Cantone di Neuchâtel	NE
Cantone di Ginevra	GE
Cantone di Soletta	SO
Cantone del Giura	JU

Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

Partito socialista svizzero	PSS
Partito verde liberale	pvl
Unione Democratica di Centro	UDC
VERDI svizzeri	Verdi

Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Associazione dei Comuni Svizzeri	SGV
Gruppo svizzero per le regioni di montagna	SAB
Unione delle città svizzere	SSV

Associazioni mantello nazionali dell'economia

Federazione delle imprese svizzere	economiesuisse
Unione sindacale svizzera	USS
Unione svizzera dei contadini	USC
Unione svizzera delle arti e mestieri	usam

Organizzazioni intercantonali

Commissione della circolazione della Conferenza dei Comandanti delle Polizie Cantionali della Svizzera e della Società dei capi di polizia delle città svizzere	VK-KKPKS/SVSP
Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della Circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein	ACVS
Conferenza dei direttori cantionali dei Dipartimenti di giustizia e polizia	CCDGP
Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere	KSSD

Associazioni del settore trasporti/mobilità

Architettura senza ostacoli – Il centro svizzero specializzato	HA-DSF
Associazione degli importatori svizzeri d'automobili	auto-schweiz
Associazione svizzera dei trasportatori stradali	ASTAG
Associazioni degli importatori svizzeri di motociclette e scooter	motosuisse
Automobile Club Svizzero	ACS
Comunità di interessi per i trasporti pubblici Svizzera	CITraP
Dynamic Test Center AG	DTC
Fédération romande des écoles de conduite	FRE
Federazione Motociclistica Svizzera	FMS
Federazione svizzera degli urbanisti	FSU
Fondazione SvizzeraMobile	SvizzeraMobile
Groupement Transports et Economie	GTE
Mobilità pedonale Svizzera	Mobilità pedonale
Mobilitant.org	Mobilitant
Mobility Società Cooperativa	Mobility

Pro Velo Svizzera	ProVelo
Rue de l'Avenir Suisse	RdA
Schweizerischer Verband für Landtechnik	SVLT
Schweizerischer Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrs- experten	SVI
Società Svizzera di Psicologia della Circolazione	spc
strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs	FRS
Taxi Sektion Zürich	TSZ
Taxiverband Zürich	Taxiverband ZH
Ufficio prevenzione infortuni	upi
Unione dei trasporti pubbliciVerband öffentlicher Verkehr	UTP
Unione professionale svizzera dell'automobile	UPSA
Verband freier Autohandel Schweiz	VFAS
Verkehrs-Club der Schweiz	VCS

Organizzazioni di pronto intervento

Aargauische Gebäudeversicherung	AGV
Associazione degli istituti cantonali di assicurazione	AICA
Associazione svizzera dei pompieri professionisti (ASPP)	ASPP
Autorità e organizzazioni di salvataggio e di sicurezza	OASS
Basellandschaftliche Gebäudeversicherung	BGV
Conferenza governativa per gli affari militari, la protezione civile e i pompieri	CG MPP
Coordinazione svizzera dei pompieri	CSP
Etablissement Cantonal d'Assurance	ECA
Gebäudeversicherung Bern	GVB
Gebäudeversicherung des Kantons Thurgau	GVTG
Gebäudeversicherung Graubünden	GVG
Gebäudeversicherung Zug	GVZG

Altri

AG Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung	SLB
Büro Hartmann & Sauter	P.Hartmann
CentrePatronal	CP
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	CCIG
Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie	CVCI
Città di Losanna	Lausanne
Città di Lucerna	Luzern

Commissione della mobilità Città di Lugano Pianificazione ambiente e mobilità	Lugano
Einwohnergemeinde Münsingen	Münsingen
Fédération des Entreprises Romandes	FER
Federazione associazioni dei pensionati e d'autoaiuto in Svizzera	VASOS/FARES
Grüne-Unabhängige	Grüne-Unabhängige
Lärmliga Schweiz	Lärmliga
Neutraler Quartierverein Neubad	NQNV
Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung	RZU
Praktischer Umweltschutz	PUSCH
Regionalplanung Winterthur und Umgebung	RWU
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband	FSA
Sindacato svizzero dei servizi pubblici	VPOD
Swiss Engineering	STV
Tobias Reinmann	T.Reinmann
Umweltfreisinnige St. Gallen	UFS
Unione centrale svizzera per il bene dei ciechi	UCBC