



Commenti all'avamprogetto di ordinanza sull'uso della strada

Nota: Nei documenti «Commenti all'avamprogetto di ordinanza sull'uso della strada (AP-OUStr)» e «Commenti all'avamprogetto di ordinanza sulla competenza dell'autorità in materia di segnalazione (AP-OASstr)» sono esaminate innanzitutto le disposizioni nuove o modificate rispetto al diritto in vigore. Non vi sono commentate, salvo in pochi casi, le disposizioni dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) e dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr) che non sono state riprese nei due avamprogetti, né le disposizioni di cui si è deciso lo stralcio. Per i dettagli riguardo alle norme abrogate si rinvia alle tabelle di concordanza II.

Titolo primo: Disposizioni generali

Articolo 1: Oggetto

Diversamente dalla vigente ONC¹, nel nuovo avamprogetto viene descritto l'oggetto dell'ordinanza:

- l'AP-OUStr contiene le norme generali della circolazione, ossia tutte le disposizioni a complemento e attuazione della LCStr che gli utenti della strada sono tenuti a rispettare nel traffico (lett. a). Tali norme vigono in tutta la Svizzera, non è necessario che siano ordinate dalle autorità e sono elencate nel titolo secondo dell'avamprogetto.
- Nel titolo terzo sono riportati i segnali e le demarcazioni – con la relativa funzione – che modificano e integrano le norme generali della circolazione (lett. b), sempre che ciò sia necessario e opportuno in considerazione delle condizioni locali; i segnali e le demarcazioni sono ordinati dalle autorità di esecuzione.
- Nel titolo quarto sono disciplinate le corse speciali, ossia quelle che, in virtù delle norme generali della circolazione, non potrebbero essere effettuate (lett. c).

Articolo 2: Definizioni

In questo articolo sono definiti i termini rilevanti per gli utenti della strada, sinora contemplati nell'articolo 1 ONC e nell'articolo 1 OSStr². Le differenze rispetto al diritto vigente sono elencate qui di seguito.

Nuovi termini:

- marciapiede (cpv. 6): il termine è in realtà già utilizzato nelle ordinanze in vigore, ma non è mai stato definito. Nella prassi emergono spesso dissensi sui criteri in base ai quali una parte della strada può essere considerata marciapiede e quindi sui casi in cui si possono applicare le regole pertinenti. Le discussioni si concentrano soprattutto sulle modalità con cui il marciapiede debba essere delimitato rispetto al margine della carreggiata, ossia se tale delimitazione debba effettivamente essere fatta in senso verticale. Con l'andare del tempo questa condizione è stata sempre più contestata.

Nel capoverso 6 si afferma pertanto che il marciapiede non deve necessariamente esse-

¹ RS 741.11; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_11.html

² RS 741.21; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_21.html

re sopraelevato rispetto alla carreggiata; è sufficiente che sia strutturalmente separato da essa. Per il momento non è stato specificato il tipo di separazione strutturale, ma questa lacuna dovrebbe essere colmata in un secondo momento a livello normativo.

- La delimitazione verticale è tuttavia introdotta nella definizione dell'attraversamento di marciapiede (cpv. 7). Gli attraversamenti di marciapiedi sono aree in cui la carreggiata passa sopra al marciapiede. In questo caso la delimitazione verticale appare necessaria perché le persone ipovedenti e i conducenti di veicoli devono poter individuare facilmente l'inizio e la fine del marciapiede. Per quanto riguarda i conducenti, gli attraversamenti di marciapiedi comportano un cambiamento nei diritti di precedenza e hanno pertanto determinate conseguenze giuridiche, ma soltanto nella misura in cui l'attraversamento può essere individuato senza ombra di dubbio.

Ne deriva che la delimitazione verticale da entrambi i lati non è necessaria nei casi in cui le uscite su marciapiedi (oppure le strade rurali o simili) non creano un'intersezione con la strada (cpv. 8). In assenza di tale delimitazione *non* si può parlare di attraversamento di marciapiede sotto il profilo giuridico e quindi di cambiamento nei diritti di precedenza. In questi casi, comunque, il risultato finale non cambia, dato che la subordinazione, in termini di diritti di precedenza, dell'uscita rispetto alla strada (indipendentemente dalla presenza di un marciapiede) è già esplicitata nell'articolo 59 capoverso 2 AP-OUStr: i veicoli che si immettono in una strada uscendo per esempio da un'autorimessa, non hanno la precedenza semplicemente perché si ha a che fare con un'uscita e non perché tale uscita solca un marciapiede. Va da sé che la separazione strutturale del marciapiede, conformemente al capoverso 6, resta comunque necessaria.

Questa considerazione dovrebbe andare di pari passo con l'esigenza di proteggere i pedoni: a tal fine, in presenza di traffico longitudinale lungo il marciapiede, dovrebbe infatti essere sufficiente una separazione strutturale, non necessariamente rialzata rispetto alla carreggiata (cfr. cpv. 6). Se, invece, la carreggiata attraversa diagonalmente il marciapiede, quest'ultimo è più difficile da individuare e va pertanto reso più visibile mediante misure opportune. Fanno eccezione i casi in cui le due carreggiate non formano un'intersezione vera e propria, dato che il marciapiede non sarebbe un elemento inaspettato e il numero di utenti della strada che lo utilizzano non significativo. In queste situazioni il potenziale di rischio è quindi molto circoscritto, ragione per cui l'assenza di una delimitazione verticale appare giustificata.

- Carico (cpv. 15): nel diritto vigente non è sufficientemente chiaro quali regole si applichino a determinate parti o agli accessori del veicolo. Definendo il concetto di carico si esplicita il fatto che tutti gli oggetti che non sono parti costitutive del veicolo ai sensi dei diritti reali rientrano nella categoria «carico». Nella nuova disposizione vengono inoltre espressamente menzionati gli animali.

Termini di cui è stata modificata la definizione:

- il termine «strada» è definito in modo più dettagliato per indicare che, con essa, vanno intese tutte le aree utilizzabili – e non soltanto quelle effettivamente utilizzate – dai veicoli e dai pedoni. Questa precisazione non ha alcuna conseguenza sul piano materiale, dato che la definizione utilizzata sinora era comunque da intendersi in questo senso.
- Il concetto di «pubblico», implicito nella definizione di «strade pubbliche» (cpv. 2), è precisato rispetto al diritto vigente (art. 1 cpv. 2 ONC); viene infatti puntualizzato che, indipendentemente dai rapporti di proprietà, vanno intese come pubbliche le strade che possono essere utilizzate da una cerchia indeterminata di persone, anche se tale utilizzo è limitato. (Sono, per esempio, aree di circolazione facenti parte di una strada pubblica i parcheggi riservati ai clienti di un centro commerciale, le strade con divieto di circolazione parziale o totale oppure quelle su cui è autorizzato soltanto il traffico pedonale. Una strada bloccata al traffico a causa di lavori in corso, invece, non può più essere considerata pubblica, anche se può essere utilizzata dalle persone che risiedono nell'area interessata).

Il criterio determinante in questo senso è l'utilizzo potenziale e lecito, e non quello effettivo (e potenzialmente illecito), della strada.

- Le corsie ciclabili (cpv. 5) sono destinate ai ciclisti, ossia i ciclisti sono tenuti a utilizzarle, mentre gli altri utenti della strada possono utilizzarle nella misura in cui non ostacolano i ciclisti. I diritti e i doveri connessi a tali corsie non sono però inclusi nella definizione di corsia ciclabile, ma sono introdotti soltanto nella parte dell'AP-OUStr dedicata alla segnaletica. Analogamente a quanto fatto nel diritto vigente per il concetto di corsia, anche nel caso delle corsie ciclabili la definizione del termine non contiene le modalità di demarcazione («linee gialle discontinue oppure eccezionalmente continue»); queste ultime sono infatti oggetto delle disposizioni pertinenti (art. 163 cpv. 2 AP-OUStr). Dalla definizione emerge invece chiaramente che la corsia ciclabile non va intesa come una corsia a sé stante, bensì come una parte delimitata di una corsia, il cui uso è destinato ai ciclisti.
- I concetti di «autostrada» e «semiautostrada» (cpv. 11) sono già definiti nella ONC e nella OSStr, ma le definizioni in queste due ordinanze divergono. La nuova definizione riunisce gli elementi principali contenuti nelle vecchie e li integra precisando che le carreggiate delle autostrade sono separate strutturalmente per ogni senso di marcia. Nello stesso tempo, dalla definizione di autostrade viene cancellata la specificazione «e non hanno crocevia a raso», che, già oggi, non è sempre valida.
- Le definizioni riportate nella OETV valgono anche per l'AP-OUStr, non solo in riferimento ai termini espressamente menzionati, bensì in generale (cpv. 16).

Articolo 3: Rimandi

Nel capoverso 1 si richiama l'attenzione sul fatto che nelle rubriche dei singoli articoli sono contenuti i rimandi agli articoli della LCStr – e soltanto a questi – che presentano un legame materiale con le disposizioni in oggetto. Non sono cioè chiamati in causa gli articoli della LCStr che fungono semplicemente da base formale per le disposizioni della nuova ordinanza.

Nel capoverso 2 viene spiegata la numerazione dei segnali e delle demarcazioni illustrati nell'allegato 1 dell'avamprogetto.

In generale, non sono ammessi rimandi a versioni future dei testi normativi. Nel capoverso 3 si specifica che sono applicabili soltanto le versioni delle normative estere e internazionali riportate nell'allegato 2 della OETV, il che significa che in questo allegato andranno aggiunte le normative – menzionate nell'AP-OUStr – che ancora non vi figurano.

Titolo secondo: Norme generali della circolazione

Capitolo 1: Norme per gli utenti della strada

Diversamente dal diritto vigente, nella nuova ordinanza i capitoli contenenti le norme per il traffico veicolare e per il traffico pedonale sono precedute da un capitolo contenente le norme riguardanti entrambi. Questa struttura rispecchia quella della LCStr³ (cfr. art. 26–28 LCStr).

Articolo 4: Obbligo di attenzione e di riguardo

L'obbligo di attenzione e di riguardo è uno dei principi essenziali della legislazione sulla circolazione stradale. Se si analizza l'evoluzione del traffico dal 1962, anno in cui fu emanata la ONC, si constata un aumento costante; appare pertanto opportuno attribuire a tale principio maggiore importanza. Per questa ragione, l'obbligo di attenzione e di riguardo è tematizzato in un articolo a sé stante – separato quindi dagli aspetti riguardanti la manovra del veicolo e l'esercizio dell'odocronografo (cfr. art. 3 ONC) – e in modo più dettagliato. Così facendo, non è inoltre più necessario fare esplicito riferimento a questo obbligo nelle singole disposizioni.

³ RS 741.01; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_01.html

Nel primo capoverso si spiega che gli utenti della strada devono prestare attenzione al traffico e che tale attenzione va intensificata in presenza di determinate condizioni. Sono poi specificate le circostanze esterne di cui occorre soprattutto tenere conto: particolarità dei veicoli e del carico trasportato, condizioni della strada, della circolazione e della visibilità. In presenza di un autobus snodato, per esempio, tanto i conducenti dei veicoli quanto i pedoni devono controllare che la distanza di frenata dell'autobus sia nettamente superiore a quella di cui avrebbe bisogno un'automobile e devono adeguare il loro comportamento di conseguenza.

Nel capoverso 2 si precisano le categorie degli utenti della strada nei confronti dei quali si deve avere un riguardo particolare, ossia quelli più deboli o vulnerabili (lett. a) oppure quelli che hanno diritto per primi a utilizzare determinate aree (lett. b). L'espressione «utenti della strada più deboli o vulnerabili» va contestualizzata: essa non si riferisce cioè alla costituzione fisica dei singoli utenti (sebbene questo aspetto possa avere un certo peso soprattutto nel caso dei pedoni), ma va intesa nel senso che i pedoni e i ciclisti sono per esempio più deboli e vulnerabili rispetto ai veicoli motorizzati. Allo stesso modo, il conducente di un'utilitaria è più debole e vulnerabile rispetto al conducente di un fuoristrada, così come l'anziano disabile rispetto allo sportivo che fa jogging.

Il capoverso 3 introduce le situazioni in cui i conducenti dei veicoli devono avere particolare riguardo, ossia nelle zone abitate (cpv. 3 lett. a) – dove aumenta la probabilità che vi siano utenti della strada più deboli – e durante le manovre, che possono rappresentare un pericolo per gli utenti della strada.

Il capoverso 4 integra la lettera b del capoverso 3, specificando che l'obbligo di riguardo implica anche che, ove necessario, nell'effettuare manovre occorre farsi aiutare da un'altra persona, per esempio quando si deve svoltare o fare la retromarcia e il carico del veicolo ostacola la visuale oppure quando si deve uscire da una strada senza avere la precedenza o ancora se la visibilità è scarsa. Nello stesso tempo, gli utenti della strada che si trovano in prossimità di un veicolo in fase di manovra sono tenuti a intensificare la propria attenzione conformemente al capoverso 1.

Articolo 5: Precedenza dei veicoli ferroviari

In linea di massima, i veicoli ferroviari (inclusi quelli su strada) hanno la precedenza rispetto al traffico veicolare e pedonale. In questi casi non è quindi fatta alcuna distinzione tra veicoli e pedoni, perché vale il principio generale secondo cui tutti gli altri utenti della strada devono cedere la precedenza ai veicoli ferroviari.

Secondo il diritto vigente, i veicoli ferroviari che circolano su una strada secondaria devono dare la precedenza ai veicoli transitanti sulla strada principale. Questa eccezione disorienta perché non è più chiaro il rapporto tra le norme generali della circolazione da una parte e i segnali e le demarcazioni dall'altra: viene cioè da chiedersi se si applichi l'argomento a contrario secondo cui i veicoli ferroviari devono ignorare i segnali «Stop» e «Dare precedenza» quando si immettono in una strada secondaria. Per chiarire questo punto viene ora sancito che anche i veicoli ferroviari sono tenuti a rispettare i segnali luminosi e quelli di precedenza sia nelle situazioni di confluenza tra una strada secondaria e una strada principale sia in quelle di confluenza tra due strade secondarie. Rispetto alla normativa vigente, la nuova disposizione amplia dunque il diritto di precedenza degli altri utenti della strada. La riflessione di fondo del diritto vigente consiste nel privilegiare i veicoli ferroviari (soltanto) perché questi necessitano di una distanza di frenata nettamente superiore a quella degli altri veicoli e non possono quindi permettersi di frenare all'ultimo minuto (in corrispondenza di strisce pedonali, precedenza da destra, zone d'incontro, ecc.). Se l'arresto può essere previsto per tempo (in corrispondenza di segnali luminosi e dei segnali «Stop» e «Dare precedenza»), tuttavia, non si giustifica la differenziazione tra i casi in cui i segnali contrassegnano una strada secondaria rispetto a una principale e quelli in cui contrassegnano una strada secondaria senza diritto di precedenza rispetto a una con diritto di precedenza. L'estensione, seppur limitata, del diritto di precedenza risultante dalla nuova disposizione dovrebbe permettere di ottemperare meglio al principio sancito nell'articolo 48 LCStr, secondo cui le tranvie e le ferrovie su strada devono, in linea di massima, osservare le norme della circolazione previste

nella LCStr e nelle relative ordinanze d'esecuzione, a meno che ciò non sia reso impossibile dalle «particolarità di detti veicoli, del loro esercizio e degli impianti».

Articolo 6: Passaggi a livello

In questa disposizione si definisce il comportamento che gli utenti della strada sono tenuti ad adottare in prossimità di passaggi a livello.

Il primo capoverso si rifà all'articolo 93 capoverso 4 OSStr e circoscrive il diritto di precedenza dei veicoli ferroviari quando questi arrivano a un passaggio a livello. Se il passaggio è protetto da barriere o munito di segnali luminosi, gli utenti della strada partono normalmente dal presupposto che il dispositivo di sicurezza funzioni, ossia che quando questo segnala che il passaggio è aperto, viene automaticamente conferita loro la precedenza. Il passaggio è aperto se la barriera è sollevata e non è accesa alcuna luce (rossa lampeggiante/girevole o gialla lampeggiante). In caso di guasto dell'impianto installato nei passaggi a livello, tuttavia, la presente disposizione prevede una garanzia supplementare, ossia l'intervento del personale ferroviario.

Conformemente al capoverso 2, la prescrizione insita nei segnali acustici e nella luce rossa si applica a tutti gli utenti della strada e quindi anche ai pedoni. Alla luce rossa e a quella rossa lampeggiante, già previste nel diritto vigente, viene ora aggiunta la luce rossa girevole. Questa disposizione era necessaria perché, secondo le nuove norme concernenti i segnali luminosi, questi ultimi si applicano in linea di massima al traffico pedonale soltanto quando contengono il simbolo di un pedone, il che non è appunto sempre il caso in corrispondenza dei passaggi a livello.

Il principio secondo cui i passaggi a livello devono essere attraversati senza indugiare era già previsto nelle norme per i veicoli ed è qui ripreso e generalizzato (cpv. 3).

Articolo 7: Precedenza dei veicoli con luce blu e avvisatore a suoni alternati

Questa disposizione, che nella ONC figura tra le norme per i veicoli, è ora inclusa tra le norme applicabili a tutti gli utenti della strada perché il diritto di precedenza dei veicoli con luce blu e avvisatore a suoni alternati deve essere rispettato da chiunque e prevale sui segnali e sulle demarcazioni.

Capitolo 2: Norme per i pedoni

Articolo 8: Uso della carreggiata in generale

Nella nuova ordinanza non sono previste norme speciali per i pedoni e le colonne di pedoni muniti di un veicolo: anche i pedoni che, per esempio, conducono una bicicletta a mano devono, in linea di massima, usare il lato sinistro della carreggiata. Il divieto di passare frequentemente da un lato all'altro della strada non figura nella nuova disposizione perché nella prassi non era possibile farlo osservare. Rispetto a quanto sancito nell'articolo 49 LCStr, viene ora specificato quando i pedoni devono procedere in fila indiana (cpv. 1). Secondo la nuova disposizione, inoltre, sono tenuti a ottemperare a questo obbligo tutti i pedoni e non soltanto le persone che spingono carri a mano di lunghezza non superiore a un metro oppure carrozzine, sedie a rotelle e velocipedi. Viene tuttavia fatta un'eccezione per le strade secondarie con poco traffico, il che appare una norma più consona. Il criterio determinante per stabilire se si può procedere fianco a fianco è dunque la tipologia della strada: in generale, il fatto di procedere fianco a fianco rappresenta un pericolo; se, tuttavia, le condizioni lo consentono, tutti i pedoni devono avere il diritto di farlo, indipendentemente dal fatto che conducano una carrozzella per bambini o altro.

Dato che sono assimilati ai pedoni, gli utenti dei mezzi simili a veicoli sottostanno alle disposizioni valide per le attività – soprattutto giochi – praticate su un'area delimitata (cpv. 3); non sarà quindi necessario ripeterlo nelle disposizioni riguardanti specificatamente questi mezzi (art. 12).

Articolo 9: Attraversamento della carreggiata

La nuova disposizione che disciplina l'attraversamento della carreggiata presenta una struttura diversa rispetto a quella vigente: nel capoverso 1 è introdotto il principio secondo cui, sulla carreggiata, i conducenti di veicoli hanno la precedenza rispetto al traffico pedonale. Naturalmente, questa regola non si applica in presenza di un passaggio pedonale demarcato (conformemente alla disposizione in base alla quale i segnali e le demarcazioni prevalgono sulle norme generali della circolazione) (cfr. cpv. 3).

Nonostante sia oggetto di forti critiche, l'obbligo di usare passaggi pedonali, cavalcavia o sottopassaggi che distano meno di 50 metri è mantenuto perché i risultati dei sondaggi condotti in Svizzera giocano a suo favore, nonostante tali sondaggi siano ormai datati. Proprio per questo l'USTRA ne ha avviato uno nuovo e, a seconda dei risultati che ne scaturiranno, è possibile che venga proposta una modifica a posteriori dell'articolo.

L'attuale disposizione secondo cui, quando il traffico è intenso, i pedoni devono usare la parte destra del passaggio pedonale e possibilmente attraversare la carreggiata in gruppi (art. 47 cpv. 4 ONC) non è stata ripresa perché non si ritiene necessario disciplinare questo aspetto, del resto di difficile attuazione.

Articolo 10: Veicoli condotti a mano, lavori sulla carreggiata

Nel primo capoverso di questo articolo si specifica che i pedoni possono condurre a mano veicoli larghi al massimo un metro: ciò non ha alcuna incidenza sul loro statuto di pedoni. Il fatto di non menzionare che le persone che spingono carri a mano di larghezza non superiore a un metro o veicoli analoghi devono osservare almeno le norme e i segnali per i pedoni (art. 48 cpv. 1 ONC) non comporta quindi alcuna modifica di ordine materiale. I veicoli a cui ci si riferisce nella disposizione in oggetto sono unicamente quelli conformi alle disposizioni della OETV, dato che soltanto in questo contesto potrebbe essere necessario chiarire se il fatto di condurre a mano un veicolo comporta la perdita dello statuto di pedone. La possibilità di condurre a mano *altri* oggetti (p. es. carrozzine) che, conformemente alla OETV, non rientrano tra le categorie dei veicoli esula a priori da questa disposizione, il che significa che tali oggetti possono essere condotti a mano (anche se sono larghi più di 1 m) e che la persona che li conduce mantiene ovviamente lo statuto di pedone.

Articolo 11: Sedie a rotelle

Le persone in sedia a rotelle sono gli unici utenti della strada a potersi conformare, a scelta, alle regole per i veicoli o a quelle per i pedoni. In linea di massima, queste persone utilizzano le aree destinate ai pedoni e, in effetti, l'assimilazione ai pedoni, piuttosto che ai veicoli, dovrebbe essere più consona alla loro identità. Per questo, nell'avamprogetto, le disposizioni che li concernono figurano tra le norme per i pedoni piuttosto che tra quelle per i veicoli.

Dopo aver consultato le organizzazioni di aiuto ai disabili, si è deciso di sostituire il termine «carrozzelle per invalidi» con «sedie a rotelle».

Per il resto, la disposizione vigente (art. 43a ONC) corrisponde sostanzialmente al diritto vigente.

Articolo 12: Mezzi simili a veicoli

Rispetto al diritto vigente, i mezzi simili a veicoli non sono più disciplinati sullo stesso piano gerarchico dei pedoni quali categoria a sé stante tra «gli altri utenti della strada», ma sono inclusi, così come le sedie a rotelle, nel capitolo dedicato ai pedoni. Le norme che si riferiscono specificatamente a questi mezzi riguardano quindi esclusivamente il loro impiego come *mezzi di circolazione*, dato che l'utilizzo a titolo di gioco rientra nella fattispecie di cui all'articolo 8 capoverso 3, applicabile a tutti i pedoni (e quindi anche agli utenti di questi mezzi). Includendo questa disposizione nel capitolo dedicato ai pedoni, ai quali vengono quindi assimilati gli utenti di questi mezzi, si dà per scontato che, nel resto dell'ordinanza, il concetto di pedone include quello di utente di un mezzo simile a un veicolo.

Al pari delle sedie a rotelle, i mezzi simili a veicoli possono essere impiegati sia sulle aree di circolazione destinate ai pedoni sia su quelle destinate ai veicoli, ma sono soggetti ad alcune restrizioni.

Secondo il diritto vigente, per i mezzi simili a veicoli valgono le norme della circolazione applicabili ai pedoni: se sono impiegati sulla carreggiata, accanto al requisito tecnico concernente l'equipaggiamento con luci, si richiede unicamente che il mezzo circoli sul lato destro. Nell'avamprogetto si propone di assoggettare l'impiego dei mezzi simili a veicoli sulle aree di circolazione destinate ai veicoli alle regole valide per i velocipedi (cpv. 2–3). Si propone cioè di adottare la stessa regola applicata alle sedie a rotelle. Diversamente da quanto previsto attualmente, gli utenti dei mezzi simili a veicoli possono avvalersi del diritto di precedenza al pari dei ciclisti, dovrebbero indicare l'intenzione di svoltare, ecc.

La norma speciale di cui al capoverso 4 si riallaccia al diritto vigente (art. 50 cpv. 3 ONC), ma non vale più per i fanciulli non ancora assoggettati all'obbligo scolastico, bensì per quelli di età inferiore ai sette anni. La ragione di questa modifica va ricercata nel fatto che l'età scolastica obbligatoria continua ad essere abbassata, allontanandosi sempre di più da quella prevista quando fu elaborata la norma in oggetto. Il limite dei sette anni corrisponde a quello proposto nella nuova norma LCStr elaborata nel quadro di via sicura e riguardante l'età a cui è ammesso circolare in bicicletta.

Il capoverso 5 riprende, in forma semplificata, il diritto in vigore (art. 50a cpv. 2, 1° per. ONC). Poiché la velocità è parte integrante del «modo di circolare» e la «peculiarità del mezzo» è assimilabile alle circostanze da tenere in considerazione, la semplificazione operata non comporta in realtà alcuna modifica di ordine materiale.

Articolo 13: Sci e slitte

Questa disposizione diventa nell'avamprogetto un articolo a sé stante e, sul piano formale, si colloca quindi allo stesso livello di quella concernente i mezzi simili a veicoli. Viene ora specificato che l'uso locale non solo determina se gli sci e le slitte possono essere impiegati come mezzi di circolazione, ma anche in che misura e con quali modalità è ammesso tale impiego.

Capitolo 3: Condizioni per l'uso dei veicoli

Sezione 1: Conducenti e passeggeri

Varie disposizioni che, nel diritto vigente, figurano tra le norme per i veicoli («Norme generali»), nell'avamprogetto si trovano tra le norme sull'uso dei veicoli. Si tratta in particolare di norme da osservare ancor prima di poter mettere in moto il veicolo e che rappresentano in questo senso dei presupposti per poterlo usare.

Articolo 16: Passeggeri in generale

Questa disposizione corrisponde per lo più all'articolo 60 ONC. Nel capoverso 1 si esplicita il fatto che i posti autorizzati devono essere impiegati *conformemente al loro scopo*. È invece cancellato il divieto di salire e scendere da veicoli a motore, tranvie e ferrovie su strada in moto, perché, nella prospettiva attuale, non appare necessario disciplinare questo aspetto a livello normativo; per quanto riguarda l'azione di sporgersi dai veicoli, appare opportuno applicare il divieto a tutti i veicoli e non soltanto a quelli a motore.

Articolo 17: Passeggeri su veicoli adibiti al trasporto di cose e su veicoli agricoli

Questa disposizione riprende l'articolo 61 ONC, da cui viene però cancellato il capoverso 5, essendo la norma già sufficientemente disciplinata nell'articolo 16 capoverso 1 AP-OUStr (art. 60 cpv. 2 ONC) e nell'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (OAV)⁴.

⁴ RS 741.31; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_31.html

Articolo 18: Passeggeri su motoveicoli e velocipedi

Questo articolo riprende l'articolo 63 ONC con le seguenti modifiche materiali:

- viene meno la condizione secondo cui i passeggeri dei motoveicoli devono poter utilizzare predellini e poggiatesta.
- Sono tralasciate le condizioni secondo cui sui velocipedi possono essere trasportate soltanto tante persone quante sono le paia supplementari di pedali disponibili e quella secondo cui i posti supplementari sui velocipedi aventi due ruote sul medesimo asse devono essere autorizzati. Conformemente alla nuova disposizione, possono essere trasportate soltanto tante persone quanti sono i posti disponibili, il che significa che non è più necessaria un'autorizzazione.
- Viene aggiunta la possibilità di trasportare fanciulli anche sui velocipedi appositamente predisposti con sedili protetti (cpv. 2 lett. d). La disposizione fa riferimento soprattutto ai velocipedi diffusi nei Paesi nordici, aventi una superficie di carico davanti al manubrio, sulla quale sono sistemati due seggiolini per bambini.
- Il capoverso 5 dell'articolo 63 ONC è cancellato perché, ai fini pratici, avrebbe una ragione d'essere soltanto per le biciclette elettriche e non si giustificerebbe sotto il profilo materiale. La problematica delle biciclette elettriche dovrà essere affrontata in tempi celeri a livello normativo; i due nuovi avamprogetti non sono tuttavia la sede idonea. Tenendo conto di tale problematica, nella disposizione in oggetto viene abbandonata la regola speciale valida per i conducenti di ciclomotori: al trasporto di passeggeri su questi veicoli si applicano pertanto le stesse regole valide per il trasporto su velocipedi.

Il fatto di tralasciare l'elemento «I passeggeri» rispetto al primo periodo dell'articolo 63 capoverso 1 ONC nonché il capoverso 2 dello stesso articolo non ha alcuna incidenza dal punto di vista giuridico, perché gli aspetti in questione sono già contemplati nell'articolo 16.

Articolo 19: Allacciatura della cintura di sicurezza

Questa disposizione riprende, senza nessuna modifica materiale, l'articolo 3a ONC. Per rispondere a una richiesta pervenuta, nel capoverso 2 lettera a si è specificato che il certificato medico comprovante l'esonero dall'uso della cintura di sicurezza deve avere una durata limitata. La lettera e del capoverso 2 è stata riformulata perché sia più chiaro che tale esonero vale anche per i rimorchi e non soltanto per gli autoveicoli. Nel capoverso 4 è stata integrata la regola delle cinture addominali, sinora disciplinata mediante decisione.

Articolo 20: Uso del casco di protezione

Secondo la nuova disposizione, tutti i caschi di protezione, anche quelli dei conducenti di ciclomotori, devono essere omologati e contrassegnati conformemente al regolamento ECE n. 22 (cpv. 1). I caschi conformi alle prescrizioni vigenti, ma non alle nuove, possono essere utilizzati ancora per un periodo transitorio di cinque anni.

Aggiungendo il requisito dell'omologazione nel capoverso 1 non è più necessario fare una distinzione, quanto all'obbligo di portare il casco, tra i conducenti di ciclomotori da una parte e, dall'altra, i conducenti di motoveicoli con o senza carrozino laterale (e relativi passeggeri), i conducenti di quadricicli leggeri a motore, di quadricicli a motore e di veicoli a motore a tre ruote. Le disposizioni riguardanti i casi in cui si può essere esonerati da tale obbligo sono uniformate (cpv. 2). È inoltre stato uniformato a 30 km/h il limite di velocità laddove tale limite è il criterio determinante per l'esonero dell'obbligo di portare il casco; questo non ha alcuna ripercussione sui conducenti di ciclomotori, ma ne ha su tutti gli altri conducenti che possono essere esonerati da questo obbligo.

Per rispondere a una richiesta pervenuta, nel capoverso 2 lettera g si è specificato che il certificato medico comprovante l'esonero dall'uso del casco di protezione deve avere una durata limitata.

La riformulazione del capoverso 2 lettera d ha lo scopo di garantire che l'esonero dall'obbligo di portare il casco sia concesso soltanto a chi utilizza le cinture di sicurezza di cui è stata controllata l'efficacia, ossia non quelle montate di propria iniziativa (senza controlli) e non specificate nella licenza di circolazione.

Analogamente a quanto prescritto per le cinture di sicurezza, i conducenti dei veicoli devono ora accertarsi che i fanciulli di età inferiore ai 12 anni portino il casco prescritto (cpv. 3).

Articolo 20a: Cessione in uso di veicoli

Articolo 20b: Divieto di consumare bevande alcoliche durante il trasporto professionale di persone

Questi due articoli si rifanno all'attuale articolo 2 ONC e più precisamente alle parti considerate rilevanti dal punto di vista delle norme della circolazione: il capoverso 1 dell'articolo 2 ONC ripete, in forma abbreviata, quanto disposto nell'articolo 31 capoverso 2 LCStr e può quindi essere tralasciato. I capoversi 2–2^{ter} disciplinano le condizioni secondo cui, in presenza di determinate sostanze nel sangue, un conducente è considerato inabile alla guida; essendo indirizzati innanzitutto alle autorità di controllo, questi due capoversi vengono trasferiti nella OCCS.

I capoversi 3–5 sono riproposti rispettivamente negli articoli 20a e 20b AP-OUStr. I tre capoversi sono suddivisi in due articoli perché non sussiste un forte nesso materiale tra di essi e perché si rivolgono a destinatari diversi. Questa mossa consente inoltre di dare un titolo più eloquente agli articoli interessati.

L'articolo 2 capoverso 5 ONC è riformulato conformemente alla modifica della LCStr proposta nel quadro di via sicura.

Sezione 2: Condizioni di esercizio dei veicoli

Articolo 21: Sicurezza operativa

Questa disposizione corrisponde per lo più all'articolo 57 ONC. Per esigenze pratiche, nel capoverso 3 è esplicitato l'obbligo di rimuovere dal veicolo e dal carico la neve, il ghiaccio e simili. La possibilità di effettuare trasferimenti con veicoli in costruzione, in trasformazione o in riparazione è stata vincolata all'uso di targhe professionali (cpv. 4), perché una simile deroga alle prescrizioni in vigore si giustifica soltanto se le operazioni legate alla costruzione, alla trasformazione o alla riparazione dei veicoli sono effettuate da un'autofficina professionale.

Articolo 22: Misure di protezione per il veicolo e il carico

Questa disposizione riprende in gran parte l'articolo 58 ONC e si riferisce ora esplicitamente anche al carico. La dimensione dell'oggetto segnalatore non è più specificata, dato che il criterio rilevante dovrebbe essere il fatto che tale oggetto sia ben visibile (cpv. 2). Per ragioni di sicurezza, nel nuovo articolo non è ripresa la disposizione secondo cui i veicoli a motore agricoli trainanti carichi o rimorchi che ostacolano la visuale sarebbero esonerati dall'obbligo di essere muniti di un retrovisore speciale (cpv. 5). I veicoli agricoli sono più lenti degli altri e, per questo, vengono spesso superati. È quindi ancora più importante che i conducenti di tali veicoli si avvalgano di uno specchietto retrovisore che consenta loro di vedere qualsiasi spostamento si verifichi dietro il veicolo.

Articolo 23: Protezione della carreggiata

L'articolo 59 ONC è ridotto al minimo necessario. L'attuale capoverso 2 può essere tralasciato, dato che i veicoli a motore muniti di cerchioni metallici sono ormai rari e quelli con cingoli possono circolare soltanto previo rilascio di un permesso nel quale, all'occorrenza, saranno previste determinate condizioni.

Articolo 24: Documento di manutenzione del sistema antinquinamento

Le maggior parte delle attuali disposizioni sulle emissioni di gas di scarico e sulla manutenzione del sistema antinquinamento dei veicoli (art. 59a ONC) dovrà essere integrata nella OETV⁵. Tra le norme sulla circolazione rientra però l'obbligo, da parte del conducente, di portare con sé il documento di manutenzione del sistema antinquinamento prescritto nella OETV. Gli obblighi riguardanti le licenze e i permessi speciali sono definiti nella LCStr (art. 10 cpv. 4 LCStr). L'obbligo di portare con sé il documento di manutenzione del sistema antinquinamento deve invece essere sancito a livello di ordinanza e si applica ovviamente soltanto nei casi in cui tale documento è effettivamente prescritto nella OETV; si deve quindi tenere conto delle eccezioni ivi previste.

Sezione 3: Dimensioni e pesi

Il nuovo avamprogetto non include le dimensioni e i pesi massimi ammessi, perché già elencati nella OETV; viene quindi specificato soltanto che, quando il veicolo è in movimento, questi valori non possono superare quelli riportati nella OETV (cfr. Commenti generali, lett. D, n. 2).

Poiché, tuttavia, la OETV fa riferimento soltanto ai singoli veicoli, nell'AP-OUStr occorre disciplinare le dimensioni e i pesi delle combinazioni di veicoli.

Articolo 25: Dimensioni

Nell'avamprogetto questa disposizione si riferisce unicamente al veicolo, incluse le sue parti costitutive. Quello che non può essere inteso come parte costitutiva ai sensi dei diritti reali è considerato un carico ed è soggetto alle norme sui carichi (ragione per cui gli art. 64 cpv. 3 e 65 cpv. 2 ONC figurano ora tra le disposizioni concernenti i carichi).

Per il resto, gli articoli 64–66 ONC sono ripresi senza modifiche materiali di rilievo, ma con diverse modifiche formali.

Nel nuovo capoverso 4 si esplicita che, per le misurazioni di cui ai capoversi 1 e 2, vanno osservati i principi sanciti nell'articolo 38 capoversi 1, 1^{bis} e 2 OETV. Il rimando dovrebbe facilitare la comprensione della disposizione: nel nuovo AP-OUStr si opera infatti una chiara distinzione tra le parti costitutive e il carico del veicolo, ma questa distinzione non corrisponde completamente a quella che si trova nella OETV *per le misurazioni*.

Articolo 26: Percorso circolare

Nessun commento necessario.

Articolo 27: Pesi

Anche questa disposizione resta per lo più invariata sotto il profilo materiale e, come nel caso degli articoli 25 e 26, è rilevante più che altro per il traffico professionale. Al conducente medio interesserà soprattutto il capoverso 3, secondo il quale è vietato superare i valori specificati nella licenza di circolazione.

La semplificazione dell'articolo 67 capoverso 8 ONC (art. 27 cpv. 5 AP-OUStr) non comporta alcuna modifica di ordine materiale: il capoverso deve poter essere letto in relazione ai capoversi precedenti anche senza dovervi rinviare espressamente. Ne consegue che l'autorizzazione a superare i carichi per asse del due per cento vale ora soltanto in riferimento ai carichi specificati nella OETV e non a qualsiasi carico più elevato dei veicoli o dei trasporti speciali.

Conformemente alla nuova attribuzione delle competenze, nel capoverso 7 del nuovo articolo si sancisce che sarà l'USTRA, e non più il DATEC, a decidere se le stazioni di trasbordo estere vicine al confine possono essere equiparate a quelle svizzere.

⁵ RS 741.41; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_41.html

Anche il capoverso 4 dell'articolo 67 ONC viene ripreso senza modifiche, ma, invece che tra queste disposizioni, figura ora, per ragioni di sistematica, tra quelle riguardanti il carico di veicoli (art. 33 AP-OUStr, «Collocazione e dimensioni del carico»).

I capoversi 6 e 7 dell'articolo 67 ONC sono invece stralciati. I conducenti dei veicoli a cui fanno riferimento queste disposizioni hanno potuto approfittare delle eccezioni ivi previste per molto tempo. Nella misura del possibile, questi privilegi vanno ora eliminati per lasciare il posto alle norme e agli standard generali. Poiché le disposizioni in questione si applicano comunque a un numero ormai relativamente trascurabile di veicoli, non sono inoltre praticamente più necessarie, il che ne giustifica lo stralcio.

Sezione 4: Traino di rimorchi e altre modalità di rimorchiatura

Le disposizioni riguardanti i rimorchi sono ora suddivise in due invece che in tre articoli, nei quali sono inoltre state integrate diverse norme che, sebbene nella ONC siano collocate altrove, concernono in effetti sempre i rimorchi. Non è apparso necessario separare i veicoli a motore dagli altri veicoli; viene pertanto operata una distinzione sistematica soltanto tra il traino di uno o più rimorchi.

Anche le disposizioni riguardanti la rimorchiatura a traino, tra l'altro semplificate, sono state spostate rispetto alla ONC. La differenza che si vuole sottolineare è quella tra la rimorchiatura a traino di veicoli in panne e la rimorchiatura in tutti gli altri casi. Nella misura del possibile, si è cercato di evitare qualsiasi regola speciale applicabile a singoli veicoli, perché non se ne è vista la necessità pratica.

Articolo 28: Rimorchi

Nel capoverso 1 viene sancito che, di norma, i veicoli a motore e i velocipedi possono trainare al massimo un solo rimorchio. I requisiti che, secondo l'articolo 69 ONC, devono soddisfare i rimorchi trainati da «altri veicoli» figurano ora tra le disposizioni concernenti il carico (art. 35 cpv. 3) e nella OETV per quanto riguarda la larghezza e lo sbalzo posteriore dei rimorchi di velocipedi e dei relativi carichi; gli altri requisiti sono invece stati stralciati. I fattori determinanti sono ora unicamente le garanzie di sicurezza (art. 29 LCStr e art. 21 AP-OUStr), le quali coprono anche gli aspetti contenuti nell'articolo 70 capoversi 1 e 2 ONC.

Il capoverso 2 è nuovo quanto a forma, ma riprende sostanzialmente il divieto sancito nell'articolo 77 capoverso 1 ONC di trainare con gli autoveicoli di lavoro rimorchi adibiti al trasporto di cose.

Nel capoverso 3 scompare la restrizione riguardante i rimorchi per il bagaglio negli autobus (art. 68 cpv. 4 ONC). Sebbene giustificata da determinate ragioni economiche, tale restrizione appare superflua sotto il profilo della sicurezza stradale e non è quindi giustificata in questa sede.

Il capoverso 4 si rifà al diritto vigente (art. 44 cpv. 3, 3° per. ONC).

Articolo 29: Traino di più rimorchi

Nel capoverso 1 sono riportati in casi in cui può essere trainato più di un rimorchio senza che sia necessario soddisfare condizioni aggiuntive (attualmente art. 68 cpv. 2 lett. a e b, cpv. 3 ONC). Diversamente dal diritto in vigore, per ragioni di sicurezza non si possono trainare più di due rimorchi.

Nel capoverso 2 è scartata la possibilità di trainare due attrezzi antincendio concepiti per trazione animale o manuale (art. 68 cpv. 6 ONC).

Il capoverso 3 corrisponde al diritto vigente (art. 68 cpv. 2 lett. c ONC).

In base al diritto vigente (art. 82 cpv. 2, 3° per. ONC), può essere autorizzato il traino di due carri da fiera; la lunghezza complessiva della combinazione di veicoli (pari a 26 m) è tuttavia definita soltanto a livello di istruzione. Ora tale lunghezza viene sancita nell'ordinanza. Per tenere conto del fatto che, negli ultimi anni, la lunghezza dei veicoli è aumentata, il limite massimo è stato portato a 30 metri (cpv. 4).

Articolo 30: Rimorchiatura a traino di veicoli in panne

Rispetto all'attuale articolo 72 ONC, dalla rubrica del nuovo articolo si evince che queste disposizioni trovano applicazione soltanto quando si ha a che fare con veicoli in panne. Dato che la condizione dell'essere in panne è ora posta in primo piano, nel capoverso 1 viene introdotta la definizione del termine.

Si specifica inoltre che i veicoli a motore possono rimorchiare al traino al massimo un altro veicolo a motore senza rimorchio. Per ragioni di sicurezza, e perché oggi non se ne presenta la necessità, viene stralciata la possibilità, prevista nel diritto vigente, che l'autorità cantonale autorizzi la rimorchiatura di due veicoli (art. 72 cpv. 1, 3° per. ONC).

Per il resto è stato per lo più ripreso il contenuto dell'articolo 72 ONC, tralasciando tuttavia diverse disposizioni riguardanti i motoveicoli.

Articolo 31: Rimorchiatura a traino e a spinta nei rimanenti casi

Nel capoverso 1 viene sancito con chiarezza il divieto di usare un veicolo per la rimorchiatura a traino o a spinta – a meno che l'oggetto rimorchiato non sia un rimorchio o un veicolo in panne – nonché quello di condurre animali. In seguito alle richieste emerse in fase di preconsultazione, i ciclisti avranno ancora la possibilità di tenere un cane al guinzaglio. È invece stata stralciata l'eccezione secondo cui si può rimorchiare a spinta un veicolo a motore per accenderne il motore o per una breve manovra (art. 71 cpv. 3 ONC).

Conformemente al capoverso 2, l'autorità cantonale può ancora autorizzare il traino di legna o sciatori (cfr. art. 71 cpv. 2 ONC), sebbene nel primo caso sia tralasciata la restrizione «su strade senza pavimentazione o coperte di neve», dato che, in ultima analisi, sta all'autorità cantonale preposta al rilascio dei permessi valutare la situazione nel suo complesso e decidere di conseguenza.

Sezione 5: Carico

Il concetto di carico è definito nell'articolo 2 capoverso 15: sono cioè considerati carichi tutti gli oggetti trasportati che non sono una parte costitutiva del veicolo, ossia anche gli accessori ai sensi dei diritti reali sebbene, nel linguaggio parlato, non verrebbero considerati tale (p. es. box porta-sci amovibili).

La struttura della sezione «Carico» ha subito modifiche sostanziali.

Articolo 32: In generale

Nel capoverso 1 si spiega dove può essere trasportato il carico. Diversamente da quanto figura nell'articolo 73 capoverso 4 ONC, vengono ora menzionati anche l'interno del veicolo e i portacarichi.

I capoversi 2–3 riprendono il diritto vigente (art. 73 cpv. 6–7 ONC).

Nel capoverso 4 è stata introdotta una precisazione rispetto al diritto vigente (art. 73 cpv. 5 ONC).

Articolo 33: Collocazione e dimensioni del carico

Il principio secondo cui il carico deve essere collocato in modo che non sia pericoloso è sancito nella legge (art. 30 cpv. 2 LCStr) e non è pertanto necessario ripeterlo nell'ordinanza.

I capoversi 1, 3 e 4 corrispondono al diritto vigente (art. 73 cpv. 1–3, 64 cpv. 3 e 65 cpv. 2 ONC).

Conformemente alla definizione di carico, quest'ultimo include anche gli accessori amovibili, che vengono quindi disciplinati nel presente capitolo. Quando sono montati sugli autobus, questi accessori (p. es. box porta-sci) rientrano in un caso particolare, poiché diventano applicabili sia le disposizioni sul carico sia determinate disposizioni concernenti le dimensioni dei veicoli (non può essere superata la lunghezza totale del veicolo, inclusa la box porta-sci). Resta il fatto che, essendo questi oggetti considerati dei carichi, sotto il profilo della sistema-

tica è opportuno disciplinarli in questa sede e non, come avviene nel diritto vigente, insieme alle disposizioni sulle dimensioni dei veicoli. Per questa ragione, l'articolo 65 capoverso 2 ONC è ripreso nel capoverso 4 dell'articolo in oggetto. Lo stesso dicasi per i capoversi 2 e 5, che nel diritto vigente figurano tra le disposizioni sulle dimensioni e sui pesi (art. 66 e 67 cpv. 4 ONC).

Articolo 34: Trasporto di ungulati

Questa disposizione riprende una parte del capoverso 2 dell'attuale articolo 74 ONC concernente il trasporto di animali. La regola applicabile ai motoveicoli e ai velocipedi viene spostata nell'articolo 35. Gli altri aspetti del diritto vigente sono sufficientemente coperti dalla legislazione sulla protezione degli animali. Il rimando a questo campo del diritto (cfr. art. 74 cpv. 4 ONC) è contrario ai principi di tecnica legislativa.

Articolo 35: Norme complementari per il carico su motoveicoli, velocipedi e rimorchi di velocipedi

In questo articolo sono riportate norme che, nel diritto vigente, sono sparse in vari articoli (art. 42 cpv. 2, 69 cpv. 2, 2° per., 74 cpv. 3 ONC), tutti, però, concernenti il carico. Per questa ragione sono state riunite e uniformate, con alcune conseguenze sul piano materiale, ma di scarsa rilevanza pratica. L'articolo 74 capoverso 3 ONC è, per esempio, esteso ai rimorchi di velocipedi. Nel capoverso 3 è ripresa la regola concernente lo sbalzo del carico (attuale art. 69 cpv. 2 ONC); sinora valida soltanto per i rimorchi, tale regola è estesa ai velocipedi e ai motoveicoli e modificata per prevedere uno sbalzo massimo di un metro invece che di 50 centimetri: definire una limitazione per questi veicoli sarebbe infatti inutile e non permetterebbe di tenere conto dell'eventuale presenza di rimorchi. All'inverso, è stato necessario introdurre una restrizione rispetto alla disposizione vigente perché il nuovo articolo prevede la possibilità di trasportare animali anche con rimorchi di velocipedi; di qui l'esigenza che il trasporto sia effettuato con gabbie, cesti o *simili*, volendo con quest'ultima precisazione includere i rimorchi concepiti specificatamente per il trasporto di animali.

Articolo 36: Carico su autoveicoli di lavoro

L'articolo in oggetto, che riprende l'articolo 77 capoversi 1–2 ONC, introduce alcune restrizioni supplementari concernenti i carichi sugli autoveicoli di lavoro. Diversamente dal diritto vigente, queste norme sono ora collocate tra quelle relative al carico perché limitano le norme generali per determinati utenti della strada. L'articolo 36 prevede cioè delle regole speciali che prevalgono sulle disposizioni generali concernenti il carico applicabili a tutti gli altri veicoli. Non avendo nessun nesso materiale con le corse speciali, queste regole vengono anticipate, per essere appunto collocate tra quelle sul carico. Nel capoverso 1 è stato ripreso l'articolo 77 capoverso 1 ONC, modificandone però leggermente la formulazione per chiarire che la disposizione non si applica soltanto ai rimorchi degli autoveicoli di lavoro, bensì ai rimorchi di lavoro in generale. La regola vera e propria concernente i rimorchi degli autoveicoli di lavoro è integrata nel nuovo articolo 28 («Rimorchi»).

Sezione 6: Uso di veicoli agricoli

Nel diritto vigente i veicoli agricoli sono disciplinati in una sezione a sé stante, collocata tra il capo secondo («Veicoli speciali e trasporti speciali») e il capo primo («Divieto di circolare la notte e la domenica») della parte quinta («Disposizioni varie»). Nell'avamprogetto sono invece estrapolati da questo contesto. Poiché le disposizioni in questione concernono determinate restrizioni applicabili ai trasporti che sarebbero ammessi in virtù delle norme generali, sotto il profilo della sistematica non è corretto collocarle tra le disposizioni sui veicoli e i trasporti speciali o tra quelle che sanciscono il divieto di circolare la notte o la domenica; queste ultime disciplinano infatti la possibilità di effettuare trasporti che, in virtù delle norme generali, non sono ammessi.

Nelle nuove disposizioni si descrivono unicamente i trasporti ammessi; gli altri si desumono senza che sia necessario menzionarli. Non è pertanto ripreso l'elenco esemplificativo di trasporti vietati (art. 88 ONC) né si entra nel merito della questione di chi possa eseguire trasporti agricoli (cfr. attuale norma, non molto coerente, nell'art. 86 cpv. 3, art. 87 cpv. 2 frase introduttiva e art. 89 ONC).

Se si esaminano le disposizioni vigenti tenendo conto soltanto dei trasporti ammessi, si constata che le differenze tra queste e le nuove disposizioni sono in realtà di scarsa entità. Vengono tuttavia ridotte le possibilità d'interpretazione: le attuali disposizioni prevedono che, se un poliziotto che effettua un controllo vuole essere indulgente, può appellarsi all'articolo 88 ONC («trasporti vietati») e prendere quindi provvedimenti soltanto se la fattispecie in questione rientra tra quelle menzionate in questo articolo. Adottando una lettura un po' più rigida, si può sostenere che, in base alle disposizioni vigenti, determinati trasporti sono espressamente ammessi e altri vietati. Nel caso di trasporti non menzionati, si può verificare di volta in volta come vadano classificati. Poiché nell'avamprogetto sono contemplati soltanto i trasporti ammessi, si ritiene che, nei casi dubbi, si tenderà ad assumere un atteggiamento più rigido nel valutare l'ammissibilità dei trasporti con veicoli agricoli.

Articolo 37: Trasporti ammessi

Questa disposizione corrisponde per lo più al diritto vigente (art. 86 cpv. 1–2 ONC). La modifica principale consiste nella cancellazione della lettera b; questa non ha tuttavia alcuna ripercussione poiché le aziende ortofrutticole e vitivinicole rientrano comunque nella categoria delle aziende agricole e non è quindi necessario menzionarle.

Articolo 38: Trasporti per l'esercizio di un'azienda agricola

L'unica modifica apportata rispetto al diritto vigente consiste nel fatto che i trasporti in relazione con lavori di formazione di nuove terre e di dissodamento, eseguiti per poter sfruttare il suolo a scopo agricolo, non sono più considerati trasporti agricoli. Si parte infatti dal presupposto che queste operazioni non abbiano ormai più rilevanza pratica.

La modifica introdotta nel capoverso 2 lettera b rispetto al diritto vigente è una conseguenza dello stralcio dell'articolo 86 capoverso 3 ONC. La lettera b è riformulata per reintrodurre il nesso materiale perso con tale stralcio. I veicoli agricoli dovrebbero essere utilizzati per lavori di arginatura soltanto se il proprietario di un'azienda agricola partecipa direttamente a tali lavori.

Articolo 39: Permessi speciali

Questa disposizione corrisponde al diritto vigente (art. 90 ONC).

Capitolo 4: Norme di comportamento per i veicoli

Sezione 1: Norme generali

Articolo 40: Guida del veicolo

Rispetto all'articolo 3 ONC, cui si rifà questo articolo, nella nuova disposizione l'aspetto concernente l'attenzione del conducente è disciplinato a parte e si applica a tutti gli utenti della strada (art. 4 AP-OUStr). La norma speciale per i conducenti di torpedoni è stralciata perché già inclusa nel capoverso 1 e quella concernente l'equipaggiamento con un odocronografo è spostata nelle OLR 1 e OLR 2, il che consente anche di eliminare una piccola incoerenza (nella ONC l'obbligo di mettere a disposizione i dischi e le chiavi è riferito al detentore del veicolo, mentre nella OLR al datore di lavoro, cfr. art. 22 cpv. 3 OLR 2 e art. 14a cpv. 6 OLR 1).

Articolo 41: Velocità adeguata

In questa disposizione viene ripreso, nella misura del necessario, il diritto vigente (art. 4 ONC). Il capoverso 2 dell'articolo 4 ONC, secondo cui è necessario circolare lentamente se la strada è coperta di neve, di ghiaccio, di foglie bagnate o di ghiaietto, specialmente qualora il veicolo traini rimorchi, può essere stralciato perché già sufficientemente disciplinato nella legge (art. 32 cpv. 1 LCStr). Lo stesso dicasi per la disposizione secondo cui il conducente deve circolare in modo da non spaventare gli animali che incontra (trainanti o meno veicoli); tale disposizione ha perso la sua ragione d'essere e, ancora una volta, è comunque sufficientemente disciplinata nella legge (art. 26 cpv. 1 LCStr).

Articolo 42: Limitazioni generali della velocità

Questo articolo corrisponde sostanzialmente al diritto vigente (art. 4a ONC). Cambia il fatto che, ora, si specifica soltanto dove inizia la limitazione della velocità e non dove termina, dato che la prima limitazione termina automaticamente dove si segnala l'inizio di quella generale.

La disposizione sarà tuttavia modificata non appena sarà introdotto il nuovo sistema concernente il significato dei cartelli di località (cfr. Commenti generali lett. E, n. 4.4 e disposizioni finali).

- Ciò significa che, quando terminerà la prima fase d'attuazione (cfr. Commenti generali lett. E, n. 4.4), sarà modificata anche la regola riportata nell'articolo 42: all'interno delle località la limitazione generale della velocità a 50 km/h vigerà a partire dal segnale d'inizio della località (e non più dal segnale «Velocità massima 50, Limite generale»). Sarà inoltre stralciata la regola secondo cui i conducenti che entrano in una località da strade secondarie poco importanti sono tenuti a rispettare il limite di 50 km/h, anche se manca il segnale, appena inizia una zona densamente edificata. L'attuale norma concernente i cartelli di località prevede che questi siano collocati, senza eccezione, dove iniziano le zone con abitazioni sparse (art. 50 cpv. 4 OSStr); si può pertanto dare per scontato che il cartello d'inizio della località sia in effetti sempre presente (e che ve ne sia anche un'esigenza pratica). È pertanto superfluo prevedere una regola per i conducenti che entrano in una località da una strada in cui manca il segnale di località, dato che questa situazione non dovrebbe presentarsi affatto.
- Per il momento, comunque, non cambia ancora nulla per gli utenti della strada; il criterio determinante per l'inizio del limite di velocità diventerà il cartello di località soltanto dopo che i cartelli saranno stati collocati correttamente, ossia quando si sarà conclusa la prima fase d'attuazione, durante la quale gli enti pubblici saranno chiamati a spostare i cartelli. Soltanto allora il presente articolo sarà adeguato conformemente alla formulazione riportata nelle modifiche da decidere in un'ordinanza a parte.

Articolo 43: Velocità massima per alcuni generi di veicoli

Questa disposizione corrisponde per lo più al diritto vigente (art. 5 ONC), a parte il fatto che i limiti di velocità applicabili ai singoli generi di veicoli sono ora disciplinati in un unico capoverso, all'interno del quale vengono elencati più nel dettaglio i veicoli interessati. Sotto il profilo materiale, ciò non comporta tuttavia alcuna modifica. La possibilità che venga rilasciato un permesso per un limite di velocità più elevato nel caso del rimorchio di un veicolo o del traino di un carrello è sancita per entrambi i casi in un unico capoverso. I capoversi 3 e 4 dell'articolo vigente sono riuniti nel capoverso 3 del nuovo articolo.

Articolo 44: Comportamento nei confronti dei pedoni

Conformemente alla LCStr, se necessario, i conducenti sono tenuti a fermarsi per dare la precedenza ai pedoni che si trovano sui passaggi pedonali o che stanno per accedervi (art. 33 cpv. 2 LCStr). La nuova disposizione sancisce che i veicoli in transito debbano dare la precedenza ai pedoni che intendono visibilmente attraversare un passaggio pedonale.

L'espressione «o attende davanti ad esso [il passaggio pedonale]» (art. 6 cpv. 1 ONC) potrebbe essere interpretata nel senso che i pedoni sono tenuti ad attendere davanti ai passaggi pedonali prima di attraversarli. Per evitare questo malinteso da parte dei conducenti, l'espressione è stata stralciata. Non viene inoltre più descritto il comportamento da adottare per ottemperare all'obbligo di fermarsi, dato che si tratta dello stesso comportamento da seguire in tutti i casi in cui si deve cedere la precedenza. In questo modo si elimina tra l'altro un'incoerenza rispetto alle norme per i pedoni, che non prevedono alcun obbligo di attendere prima di attraversare la carreggiata (cfr. art. 9 cpv. 3 AP-OUStr e art. 47 cpv. 2 ONC).

La regola secondo cui i conducenti che devono passare sul marciapiede con il proprio veicolo sono tenuti a dare la precedenza ai pedoni è stata leggermente riformulata: invece che ai soli pedoni, si applica ora agli «utenti ai quali è riservato il marciapiede», ossia anche ai ciclisti (nei casi eccezionali in cui possono circolare sul marciapiede) e alle persone in sedia a rotelle.

Per ragioni di sicurezza, il nuovo articolo non contempla la regola secondo cui, alle intersezioni con regolazione del traffico, il conducente di un veicolo che svolta deve accordare la precedenza ai pedoni o agli utenti di mezzi simili a veicoli che attraversano la strada trasversale qualora segnali luminosi non indichino la via libera con una freccia di colore verde e non vi sia una luce gialla intermittente (art. 6 cpv. 2 ONC). Questa regola, infatti, è difficile da applicare lontano dai passaggi pedonali e, molto probabilmente, i conducenti in primis, ma anche i pedoni, non la ricordano nemmeno più. Oggigiorno, inoltre, alle intersezioni con regolazione del traffico sono normalmente collocati appositi segnali luminosi, ragione per cui la potenziale discriminazione dei pedoni derivante dalla cancellazione della norma in oggetto è, in realtà, più che altro teorica.

Articolo 44a: Divieto di rumore e di altre molestie

Nella nuova disposizione scompare il lungo elenco di situazioni in cui è vietato causare rumore riportate nell'articolo 33 ONC; di questo articolo resta soltanto la frase introduttiva, che viene completata spiegando che il rumore oggetto del divieto può essere causato dal modo di circolare o in altra maniera. Il valore aggiunto apportato da questa disposizione rispetto all'articolo 42 LCStr consiste innanzitutto nel fatto che il divieto di causare rumore si riferisce, oltre che ai conducenti, anche ai passeggeri e agli ausiliari.

Nel capoverso 2 viene menzionato espressamente soltanto il divieto di far girare inutilmente il motore (attuale art. 33 lett. a ONC), poiché rappresenta la situazione più frequente in cui si causa del rumore che può essere evitato; viene inoltre specificato che la medesima regola vale anche durante le brevi fermate (attuale art. 34 cpv. 2 ONC).

Il capoverso 3 corrisponde all'attuale articolo 34 capoverso 3 ONC.

Sezione 2: Misure di protezione

Articolo 45: Indicatori di direzione del veicolo

Dell'attuale articolo 28 ONC restano, nel nuovo articolo, soltanto le regole contenute nel capoverso 1. Viene per esempio cancellata la disposizione secondo cui il segnale di cambiamento di direzione deve cessare subito dopo che la direzione è stata effettivamente cambiata. La ragione risiede nel fatto che, nella maggior parte dei veicoli, questo avviene ormai automaticamente. Inoltre, la legge sancisce che tutti gli utenti che circolano sulla strada devono comportarsi in modo da non essere di ostacolo né di pericolo per coloro che usano la strada conformemente alle norme stabilite (art. 26 cpv. 1 LCStr). Il capoverso 2 dell'articolo 28 ONC appare quindi superfluo.

Nel capoverso 2 del nuovo articolo è introdotta un'eccezione all'obbligo di fare segnalazioni manuali per indicare la direzione quando, nelle zone provviste di segnaletica, si oltrepassano veicoli parcheggiati in aree di parcheggio demarcate sulla carreggiata. I cambiamenti di direzione necessari per evitare le auto parcheggiate sono infatti, di per sé, evidenti; in questo modo si dovrebbe anche capire meglio quando un conducente che circola in una zona con

posti di parcheggio disposti su entrambi i lati della strada (misura di moderazione del traffico) intende svoltare a sinistra per immettersi in una strada trasversale.

Articolo 46: Avvisatori

Nei capoversi 1–3 è stato ripreso, in misura sostanziale, l'articolo 29 ONC avente la stessa rubrica.

Nel capoverso 4 è integrata la regola dell'attuale articolo 16 ONC concernente i veicoli con diritto di precedenza, mentre la parte che si riferisce agli altri utenti della strada è ora disciplinata a parte, nell'articolo 6.

Nel capoverso 5 è stabilito quando può essere utilizzata la luce gialla di pericolo; sinora questa regola figurava soltanto in un promemoria relativo alle istruzioni del 12 giugno 1974. Soprattutto in considerazione dei servizi di manutenzione delle strade, la luce gialla di pericolo dovrebbe essere utilizzata se e fintantoché il veicolo rappresenta un pericolo particolare e non prevedibile per gli altri utenti della strada.

Articolo 47: Triangolo di sicurezza e luci di avvertimento

Il termine utilizzato nel diritto vigente, «segnale di veicolo fermo», è sostituito con «triangolo di sicurezza» e i primi tre capoversi del nuovo articolo ne disciplinano l'uso. Soltanto nell'ultimo capoverso sono introdotte le luci di avvertimento. L'obbligo di collocare il segnale al margine della carreggiata ogni qualvolta gli altri utenti della strada non potrebbero scorgere il veicolo per tempo perché le luci di quest'ultimo non funzionano o per via delle condizioni atmosferiche (art. 23 cpv. 2 ONC) è giudicato superfluo: nell'articolo 48 capoverso 5 AP-OUStr viene infatti sancito che, in presenza di particolari condizioni atmosferiche, i veicoli multi-traccia possono essere lasciati in sosta al di fuori delle aree di parcheggio o delle zone sufficientemente illuminate soltanto se sono state accese le luci di posizione, il che dovrebbe bastare a identificarli. È vero che tale obbligo si riferisce soltanto ai veicoli multi-traccia, ma non si vede la necessità di segnalare con un triangolo di sicurezza i veicoli mono-traccia, anche in caso di scarsa illuminazione.

Viene tralasciata anche la disposizione secondo cui si può collocare una lampada per i casi di avaria dietro al veicolo. In effetti, nel diritto vigente non è definito da nessuna parte cosa sia una lampada per i casi di avaria; inoltre, la legge prevede che qualsiasi ostacolo debba essere segnalato (art. 4 cpv. 1 LCStr), ma non specifica le modalità della segnalazione. La cosa importante è che il segnale non crei fraintendimenti tra gli utenti della strada né ostacoli la loro visuale.

Articolo 48: Uso delle luci del veicolo

Nel capoverso 1 si sancisce espressamente che, in generale, i fari a luce anabbagliante devono essere accesi non appena si renda necessario illuminare il veicolo.

L'uso dei fari di profondità è disciplinato nel capoverso 2, dove si specifica anche quando questi vanno commutati nei fari anabbaglianti (art. 31 cpv. 2 lett. a e cpv. 3 ONC). In questo capoverso non è stato ripreso l'obbligo previsto nel diritto vigente di commutare subito i fari di profondità in fari anabbaglianti se è richiesto dal conducente proveniente in senso inverso mediante accensione e spegnimento dei suoi fari a luce piena (art. 31 cpv. 3 lett. b ONC); questa fattispecie è infatti già contemplata nella lettera a.

I fari fendinebbia, inclusi quelli di coda, sono oggetto del capoverso 3 (art. 31 cpv. 2 lett. b e 32 cpv. 2 ONC).

Il capoverso 4 concerne le luci di posizione: secondo il diritto vigente, i conducenti *devono* commutare sulle luci di posizione nel caso di fermata prolungata (art. 31 cpv. 4 ONC); tale obbligo non è stato ripreso nel nuovo articolo perché non tutti i veicoli sono muniti di luci di posizione.

Il capoverso 5 riguarda l'uso delle luci quando il veicolo è parcheggiato. Nel primo periodo è introdotta la situazione più frequente, ossia quella dei veicoli che si trovano in aree di par-

cheggio contrassegnate: in questi casi non è necessario accendere le luci; lo stesso dicasi se i veicoli sostano in zone sufficientemente illuminate. Negli altri casi, per ragioni di sicurezza, i veicoli multi-traccia (anche quelli non motorizzati, per i quali il diritto vigente non prevede una regola chiara) possono essere lasciati in sosta di notte e in condizioni di cattivo tempo soltanto se sono state accese le luci di posizione. I casi in cui, all'interno delle località, i veicoli lunghi fino a sei metri e alti due metri devono accendere le luci di posteggio sono limitati, ragione per cui la disposizione che riguarda questi casi è spostata più avanti, insieme a quelle concernenti le norme da seguire all'interno delle località (art. 67 cpv. 2 AP-OUStr).

Il capoverso 6 è provvisorio e dovrà essere rivisto conformemente ai risultati della revisione della LCStr proposta nell'ambito di via sicura; sarà cioè riformulato per includere l'obbligo di accendere i fari a luce anabbagliante anche di giorno oppure sarà stralciato.

I capoversi 7 e 8 corrispondono sostanzialmente al diritto vigente (art. 30 cpv. 2, 32 cpv. 4, 1° per. ONC).

Articolo 49: Derghe autorizzate alle norme della circolazione

Questa disposizione corrisponde all'articolo 85 capoverso 3 ONC, incluso nella sezione «Veicoli speciali e trasporti speciali». Nell'avamprogetto è stata invece inserita tra le «Norme generali della circolazione» perché i veicoli adibiti alla costruzione, alla manutenzione e alla pulitura della strada non sono normalmente considerati veicoli speciali né trasporti speciali e perché questa possibilità di derogare dalle norme della circolazione interessa anche gli altri utenti della strada.

Sezione 3: Singole manovre

Articolo 51: Circolazione a destra

Dell'attuale articolo 7 ONC il nuovo articolo riprende soltanto il capoverso 3; gli altri sono infatti stati giudicati superflui: le eccezioni al divieto di circolare a destra (art. 7 cpv. 1 ONC) sono state stralciate per ragioni di sicurezza. Il contenuto del capoverso 2 è già ampiamente disciplinato dalla legge (art. 34 cpv. 1 LCStr). Lo stesso dicasi per la fattispecie dell'attuale capoverso 4 (art. 33 cpv. 3 LCStr), per la quale non sussiste pertanto l'esigenza di un ulteriore intervento normativo.

I capoversi 2 e 3 si basano su disposizioni attualmente disciplinate alla voce «Corsie, circolazione in colonna» (art. 8 cpv. 4 ONC). In realtà, le regole in questione non sono legate alle corsie demarcate o alla circolazione in colonna, bensì al fatto di dover circolare a destra e, per questa ragione, sono state incluse nell'articolo in oggetto. Il capoverso 2 riprende il diritto vigente. Nel capoverso 3 viene esteso il diritto dei velocipedi di derogare all'obbligo di circolare a destra: oltre che sulle corsie che permettono di svoltare a sinistra, i velocipedi possono ora derogarvi anche su quelle che permettono di svoltare a destra se, diversamente dagli altri veicoli, sono autorizzati a proseguire diritto. Si specifica inoltre che, in entrambi i casi, i velocipedi possono derogare all'obbligo di circolare a destra soltanto se si trovano in prossimità dell'intersezione (anche se le frecce di preselezione dovrebbero essere collocate molto prima dell'intersezione).

Articolo 52: Corsie, circolazione in colonna

Questa disposizione corrisponde al diritto vigente (art. 8 cpv. 1–3 ONC); nel capoverso 1 non si menziona tuttavia la circolazione in colonne, perché questa è disciplinata sufficientemente nei capoversi che seguono e perché altrimenti si potrebbero creare alcune contraddizioni. Sebbene il concetto di «circolazione in colonne parallele» sia molto importante per via delle conseguenze giuridiche derivanti dalla violazione dell'articolo 52, l'esperienza insegna che questa espressione, non essendo del tutto chiara, può dare adito a malintesi. Durante la revisione delle ordinanze si è pertanto esaminata la possibilità, in seguito scartata, di definire questo concetto o almeno di precisare meglio le fattispecie ammesse e quelle vietate.

Conformemente al capoverso 2 dell'articolo in oggetto, è permesso circolare in colonne in caso di traffico intenso, se la metà destra della carreggiata offre spazio sufficiente: ciò significa che, se vi sono degli ingorghi, non è vietato circolare a destra e quindi anche superare altri veicoli sulla destra nel senso, però, che si può continuare a circolare oltrepassando i veicoli che si trovano sulla sinistra, ma non sorpassarli passando da una corsia all'altra. Secondo il Tribunale federale, la presenza di traffico intenso è, *per definizione*, necessaria al concetto di «colonne parallele»: la circolazione in colonne parallele presuppone cioè una situazione di traffico intenso, ossia più veicoli che circolano fianco a fianco nella stessa direzione per un tratto relativamente lungo (DTF 124 IV 219 consid. 3a; cfr. anche DTF 115 IV 244, consid. 3). Nella giurisprudenza la tematica del superamento a destra è stata precisata come segue:

- se vi sono dense colonne di veicoli in entrambe le corsie, i veicoli sulla destra possono oltrepassare quelli sulla sinistra mantenendo la stessa velocità e conformemente all'articolo 8 capoverso 3, 1° periodo ONC se i secondi avanzano più lentamente. Questa regola si applica in linea di massima anche quando, nelle due corsie, si formano colonne più corte, distanti tra di loro di alcune centinaia di metri. Se un gruppo di veicoli sulla corsia di sorpasso è temporaneamente costretto a ridurre la velocità e nessuno dei veicoli del gruppo si inserisce nella corsia di destra, la colonna di veicoli che avanza nella corsia di destra può continuare a procedere anche se, così facendo, supera la colonna sulla corsia di sinistra. Ciò, tuttavia, a condizione che il conducente del primo veicolo della colonna sulla destra presti la dovuta attenzione e il dovuto riguardo al traffico (DTF 98 IV 317, consid. 1).
- Non è permesso oltrepassare veicoli sulla destra se, nelle corsie, non si sono formate colonne né se, anche in presenza di colonne, il traffico è comunque scorrevole (DTF 98 IV 317, consid. 1).

Dalla giurisprudenza, ispirata tra l'altro alla dottrina, si evince che, nel valutare il traffico in colonne parallele, è necessario adottare un metodo empirico (DTF 115 IV 244, consid. 3a). Gli aspetti riportati nell'articolo 52 non possono quindi essere ricondotti a una semplice definizione e a formulazioni astratte e generalizzate; le situazioni devono essere valutate caso per caso. Definire il concetto di circolazione in colonne parallele equivarrebbe a introdurre una semplificazione e non apporterebbe pertanto alcun valore aggiunto.

Articolo 53: Incrocio

In questa disposizione sono ripresi l'articolo 9 capoverso 2 e l'articolo 38 capoverso 1 ONC. La fattispecie in esame è già sufficientemente disciplinata nella legge (art. 34 cpv. 4, 35 cpv. 1–2 e 45 cpv. 1 LCStr). L'attuale articolo 9 capoverso 1 ONC non apporta alcun valore aggiunto ed è quindi stato stralciato.

Articolo 54: Sorpasso

Anche la fattispecie del sorpasso è disciplinata in modo relativamente approfondito a livello di legge (art. 34 cpv. 3, 35 LCStr).

I capoversi 1 e 2 dell'articolo in oggetto descrivono le circostanze in cui è vietato sorpassare un veicolo e corrispondono al diritto vigente (art. 10 cpv. 1, 1° per. e art. 11 cpv. 2 ONC). Durante la preconsultazione è stata proposta una formulazione più rigida del capoverso 2, poi scartata perché aspramente criticata dalle organizzazioni in difesa degli interessi dei ciclisti.

I capoversi 3 e 4 riprendono i vigenti capoversi 2 e 3 dell'articolo 10 ONC; l'obbligo di agevolare il sorpasso viene tuttavia generalizzato, nel senso che non è più riferito specificamente agli autoveicoli pesanti. Il criterio determinante per la prescrizione in oggetto deve infatti essere la velocità di marcia. L'obbligo di fermarsi nelle apposite piazzole è inoltre formulato in modo leggermente più ampio sostituendo il «se necessario» con «nella misura del possibile»; si intende così ottimizzare la sicurezza stradale agevolando le possibilità di sorpasso.

Articolo 55: Sorpasso in casi speciali

Così come nel diritto vigente (art. 11 cpv. 3–4 ONC), nei capoversi 1–3 sono illustrate le situazioni in cui è permesso oltrepassare veicoli sulla destra, nonostante ciò sia normalmente vietato (art. 35 cpv. 4 LCStr). Secondo il capoverso 2, la possibilità di sorpasso è limitata ai pedoni, il che significa che, in futuro, non si potranno più superare velocipedi sui passaggi a livello *sprovvisi* di barriere (in analogia con la LCStr). Quando attraversano le rotaie, i ciclisti devono sempre fare attenzione a non cadere, soprattutto quando i binari non sono perpendicolari alla strada. Non doversi preoccupare di poter essere sorpassati dai veicoli è quindi un sollievo. Se i passaggi a livello sono invece muniti di barriere, non è necessario prevedere lo stesso divieto in virtù di quanto prescritto nella LCStr. Del resto, non è logico che, nell'ordinanza, sia permesso sorpassare i ciclisti ai passaggi a livello *sprovvisi* di barriere, derogando quindi all'obbligo sancito nella legge. Per questo si è deciso di cancellare questa deroga nell'avamprogetto.

Il capoverso 4 corrisponde, in parte, all'articolo 13 capoverso 3 ONC.

Articolo 56: Veicoli in colonna

Questo articolo corrisponde al diritto vigente (art. 12 cpv. 1 e 3 ONC). L'attuale disposizione secondo cui le frenate e gli arresti improvvisi sono permessi soltanto se nessun veicolo segue o in caso di bisogno è già contemplata nella LCStr (art. 26 cpv. 1 LCStr) e non è quindi necessario ripeterla.

Articolo 57: Preselezione e cambiamento di direzione

Nel capoverso 1 sono state riprese le parti rilevanti degli attuali capoversi 1–2 dell'articolo 13 ONC. L'obbligo di preselezione viene generalizzato: non è pertanto necessario specificare che si applica anche al di fuori delle intersezioni e sulle strade strette. Poiché sulle strade a tre o più corsie è obbligatorio separare le corsie con linee di sicurezza (art. 66 cpv. 2 AP-OASStr), non è più necessario disciplinare l'uso della corsia centrale; questa disposizione del diritto vigente può dunque essere stralciata (art. 13 cpv. 2, 2° per. ONC).

Il capoverso 2 corrisponde al diritto vigente (art. 13 cpv. 4 ONC).

L'articolo dell'ordinanza in vigore dedicato alla preselezione e al cambiamento di direzione può essere abbreviato perché la fattispecie in oggetto è disciplinata in modo relativamente esaustivo nella legge (in particolare art. 34 cpv. 3 LCStr) e l'articolo 4 AP-OUStr ne riprende comunque alcuni aspetti rilevanti; di qui lo stralcio dell'articolo 13 capoversi 5–6 ONC.

Articolo 58: Precedenza

Diversamente dal diritto vigente (art. 14 cpv. 1 ONC), nel primo capoverso del nuovo articolo non si specifica in quali casi sia necessario fermare il veicolo. La ragione consiste nel fatto che la disposizione non si applica soltanto alle intersezioni, ma, in generale, ogni qualvolta è necessario cedere la precedenza, anche per esempio nei confronti dei pedoni.

Il capoverso 2 riprende il capoverso 2 dell'articolo 14 ONC.

Il capoverso 3 riprende la disposizione in vigore (art. 14 cpv. 5 ONC), omettendo però l'esempio.

Rispetto all'articolo 14 capoverso 4 ONC, il capoverso 4 del nuovo articolo ha subito alcune modifiche: i veicoli senza motore e i velocipedi costituiscono di per sé due categorie di veicoli, disciplinate nelle disposizioni sui veicoli e non devono quindi essere esplicitamente equiparati a questi. Tale esplicitazione è invece necessaria, oltre che per chi va a cavallo e per chi conduce bestiame, anche per le persone in sedia a rotelle e per i conducenti di mezzi simili a veicoli perché queste due categorie di utenti non sono più contemplate nella sezione dedicata ai veicoli; la regola si applica tuttavia nella misura in cui le persone in sedia a rotelle e i conducenti di mezzi simili a veicoli sono autorizzati a utilizzare la carreggiata e sono assoggettati alle norme per i velocipedi (art. 11–12 AP-OUStr).

Articolo 59: Casi speciali di precedenza

I primi due capoversi riprendono il diritto vigente (art. 15 cpv. 2–3 ONC). L'obbligo di dare la precedenza se il conducente si immette in una strada valicando il marciapiede è però ora limitato agli attraversamenti di marciapiedi, così come definiti nell'articolo 3 capoverso 7 AP-OUStr. L'obiettivo è quello di far sì che gli enti pubblici delimitino verticalmente dalla carreggiata i marciapiedi che la solcano, sempre che la strada che confluisce in un'altra non sia l'uscita da una fabbrica, da un cortile, da un'autorimessa, da strade rurali, da ciclopiste, da parcheggi, da posti di rifornimento e simili.

Il capoverso 3 corrisponde al capoverso 5 dell'articolo 40 ONC.

Articolo 60: Retromarcia e inversione

Per ragioni di sicurezza, l'uso della retromarcia (cfr. Commenti generali lett. F, n. 1) è limitato alle manovre. Nelle strade con scarsa visibilità o per lunghi tratti è ora ammessa soltanto se non è possibile avanzare con il veicolo (cpv. 1). L'obbligo di farsi aiutare da un'altra persona quando si effettuano manovre è già contemplato nell'articolo 4 capoverso 4 dell'avamprogetto e non è quindi necessario ripeterlo.

Per quanto riguarda l'inversione (cpv. 2), non è stata ripresa la disposizione secondo cui il conducente deve evitare di invertire il senso di marcia del veicolo sulla carreggiata (art. 17 cpv. 4, 1° per. ONC) perché tale disposizione non sancisce alcun diritto né dovere.

Articolo 61: Comportamento nei confronti delle tranvie e delle ferrovie su strada

Dell'attuale articolo 25 ONC sono stati ripresi soltanto i capoversi 2 e 3. Nel testo tedesco è stato cancellato il termine «Bahn» (nuovo cpv. 2), il che non ha tuttavia alcuna conseguenza sul piano materiale, dato che il termine «Strassenbahn» è un iperonimo di tutti i veicoli che si spostano su rotaie collocate nella carreggiata. Il capoverso 1 dell'articolo in vigore è stato tralasciato perché ha perso la sua ragione d'essere e perché trovano comunque applicazione le norme generali di sorpasso. I capoversi 4 e 5 non sono stati ripresi perché il primo è una semplice spiegazione e, per quanto riguarda il secondo, gli aspetti rilevanti vengono disciplinati nell'articolo 62 capoverso 4 lettera h AP-OUStr.

Sezione 4: Fermata e parcheggio

Articolo 62: Fermata

Conformemente al diritto vigente, il parcheggio è la sosta del veicolo che non è destinata soltanto a far salire o scendere i passeggeri oppure a caricare o scaricare merci. Sulla base di questa regola, nella prassi giudiziaria si è iniziato a considerare un parcheggio qualsiasi altro tipo di sosta breve (p. es. quelle effettuate per leggere un biglietto o per telefonare a qualcuno)⁶. Per correggere questa interpretazione, nel capoverso 1 del nuovo articolo viene definito cosa si intende per fermata: oltre alle soste per far salire o scendere passeggeri e per caricare o scaricare merci, questa include le soste brevi non causate dal traffico, nella misura in cui sia possibile proseguire la corsa in ogni momento. Questa definizione offre un certo margine di manovra: le soste brevi può infatti durare fino a cinque minuti. L'obiettivo è di associare alla sosta regole meno rigide, in analogia a quelle previste per il parcheggio, per consentire, per esempio, di svolgere determinate operazioni che, durante la guida, non sono o non dovrebbero essere svolte (p. es. le brevi telefonate con il telefonino).

Il principio enunciato nel diritto vigente secondo cui i conducenti devono fermarsi se possibile fuori della strada (art. 18 cpv. 1 ONC) è ripreso nel capoverso 2 del nuovo articolo, a cui viene aggiunto: «oppure nei parcheggi». Si intende così chiarire che i parcheggi, oltre che per posteggiare il veicolo, possono servire anche per brevi soste.

⁶ DTF 90 IV 30, 92 IV 10

Nel capoverso 3 è stato cambiato il punto di riferimento sostituendo «sul lato sinistro della strada» con «sulla carreggiata di contromano»; in questo modo non è più necessario prevedere un'eccezione per le strade a senso unico, visto che in queste strade non vi è una carreggiata di contromano (art. 18 cpv. 1 lett. d ONC).

Il capoverso 4 corrisponde alla disposizione in vigore (art. 18 cpv. 2 ONC), ma la distanza minima a cui ci si deve fermare prima dei passaggi pedonali è estesa da cinque a dieci metri (lett. e); la lettera h è ripresa da un'altra disposizione (art. 25 cpv. 5 ONC). La «linea vietante l'arresto» [10m] non è più obbligatoria, dato che il divieto generale di fermata è stato esteso a dieci metri. Considerate le numerose eccezioni nella prassi (cfr. in particolare corsie ciclabili), pur essendo obbligatoria, con il tempo la linea vietante l'arresto è divenuta l'eccezione e la sua assenza la regola. Si è pertanto deciso di adeguare l'ordinanza a questi sviluppi e di sostituire l'obbligatorietà di tale linea con il divieto generalizzato (anche senza linea) di fermarsi ad almeno dieci metri, in modo da garantirne l'osservanza.

Il diritto vigente prevede diverse disposizioni concernenti la fermata in prossimità di binari e rotaie di tranvie o ferrovie su strada (art. 18 cpv. 1 lett. a ed art. 25 cpv. 5, 1° per. ONC), ma la terminologia usata non è sempre uniforme. Per semplificare le cose, si è deciso di impiegare unicamente il termine «binario» (cpv. 3 lett. a e 4 lett. h).

Nel capoverso 5 viene disciplinata la fermata sui marciapiedi (sinora oggetto dell'art. 41 cpv. 1^{bis} ONC): i velocipedi e i veicoli possono fermarsi sui marciapiedi se lasciano libero uno spazio di almeno un metro e mezzo per il passaggio dei pedoni. Poiché il fatto che i velocipedi possano fermarsi sui marciapiedi implica che vi possano circolare, il che è consentito in casi rari, non si ritiene necessario prevedere due disposizioni separate per i veicoli e i velocipedi.

Il capoverso 6 corrisponde all'attuale articolo 18 capoverso 3 ONC, eccetto l'ultimo periodo, stralciato perché giudicato superfluo.

Articolo 63: Carico e scarico di merci

In quanto caso speciale della fermata, la fattispecie in oggetto è disciplinata *prima* del parcheggio. Nel capoverso 1 del nuovo articolo è introdotta la definizione di «carico e scarico di merci», basata sulla giurisprudenza del Tribunale federale⁷.

Gli altri capoversi rispecchiano sostanzialmente il diritto vigente (art. 18 cpv. 4, 21 cpv. 2 e 3 ONC).

Articolo 64: Parcheggio, in generale

Il capoverso 1 riprende la disposizione in vigore (art. 19 cpv. 2 ONC) con qualche modifica: non viene, per esempio, più operata una distinzione tra passaggi a livello all'interno e fuori delle località né una differenziazione per le strade principali, dove il parcheggio, secondo l'avamprogetto, è sostanzialmente vietato (per ragioni di sistematica, tale divieto è ora disciplinato nella disposizione riguardante il segnale «Strada principale», art. 119 cpv. 2 AP-OUStr). Essendo già previsto in altre disposizioni, è stralciato anche il divieto di parcheggiare sulle corsie ciclabili e sulla parte attigua della carreggiata.

I capoversi 2–4 corrispondono al diritto vigente (art. 19 cpv. 3, 20 cpv. 1 e 41 cpv. 1 ONC).

Articolo 65: Parcheggio con il «contrassegno di parcheggio per persone disabili»

In questo articolo, oltre alle agevolazioni di parcheggio per persone disabili, è ora disciplinato, in termini generali, l'utilizzo del contrassegno di parcheggio destinato a queste persone. Il contrassegno deve essere apposto anche quando il veicolo è posteggiato in un parcheggio per disabili; è cioè necessario anche quando il posto di parcheggio per disabili non è indicato con un segnale, bensì soltanto demarcato (nel diritto vigente l'utilizzo del contrassegno è

⁷ DTF 89 IV 213 segg.

disciplinato unicamente per i casi in cui i posti di parcheggio sono provvisti dell'apposito segnale o del pannello integrativo; cfr. art. 65 cpv. 5 OSStr).

Il capoverso 1 corrisponde per lo più al primo capoverso dell'articolo 20a ONC, sebbene dalla nuova formulazione emerge ora con chiarezza che le agevolazioni di parcheggio non valgono quando i veicoli sono posteggiati nei parcheggi per disabili. Rispetto al diritto vigente, dalla lettera a è stata cancellata la seconda parte del periodo, poiché le limitazioni di parcheggio risultanti già dalle norme generali della circolazione non devono o dovrebbero essere indicate con un segnale né demarcate. Nelle lettere b e c è introdotto il termine «aree di parcheggio» per esplicitare il fatto che le agevolazioni di cui sopra si applicano sia ai parcheggi che ai posti di parcheggio.

Gli altri capoversi corrispondono, sotto il profilo materiale, al diritto vigente (art. 20a cpv. 2–5 ONC).

Articolo 66: Salita e discesa da veicoli, misure di sicurezza

Il capoverso 1 riprende, in versione semplificata, l'articolo 21 capoverso 1 ONC. Sebbene il contenuto della disposizione sia in effetti implicito nell'articolo 26 capoverso 1 LCStr, considerata la sua rilevanza per la sicurezza stradale, si è ritenuto opportuno ripeterlo.

Il capoverso 2 riprende a sua volta gli aspetti essenziali dell'articolo 22 ONC. Si è deciso di tralasciare le istruzioni dettagliate delle misure di sicurezza da adottare nelle varie circostanze (art. 22 cpv. 2–3 ONC) perché le tecniche indicate sono ormai superate. A parte il fatto che, oggigiorno, i veicoli sono muniti di vari dispositivi di sicurezza, un grado di dettaglio così approfondito appare superfluo: l'elemento fondamentale e quello di cui i conducenti si devono assicurare è di aver adottato le «opportune misure di sicurezza» (cpv. 2).

Sezione 5: Norme per speciali aree di circolazione con segnaletica

La sezione 5 dell'avamprogetto sostituisce il capo 4 «Strade speciali» in versione semplificata e con una nuova rubrica. Vengono infatti riprese soltanto le regole specifiche riguardanti il comportamento da adottare all'interno delle località, nelle autostrade e semiautostrade nonché nelle gallerie (cfr. art. 118 AP-OUStr). Le altre strade speciali descritte nell'ordinanza in vigore, tutte contrassegnate da una segnaletica specifica, sono oggetto del titolo seguente («Segnali e demarcazioni»).

Articolo 67: Norme speciali della circolazione all'interno delle località

In questo articolo sono condensate le regole da osservare all'interno delle località. Nel diritto in vigore esse figurano nelle disposizioni riguardanti il comportamento da adottare in situazioni specifiche (art. 8 cpv. 3, 17 cpv. 5, 19 cpv. 2 lett. c ed e, 31 cpv. 1–2, 33 lett. d ONC).

Rispetto al diritto vigente, in determinati casi non viene operata una distinzione tra le regole valide all'interno delle località e quelle valide fuori di esse (parcheggio sulle strade principali e sui passaggi a livello; cfr. art. 64 cpv. 1 lett. b, 119 cpv. 2 AP-OUStr). Per questa ragione il nuovo articolo 67 contiene soltanto poche regole; esse riguardano l'utilizzo delle luci, le eccezioni al divieto di circolare a destra (inclusa la possibilità, per quanto limitata, di oltrepassare veicoli sulla destra) e la partenza dei bus dalle fermate contrassegnate.

Articolo 68: Uso delle autostrade e semiautostrade

Questa disposizione corrisponde sostanzialmente al diritto vigente (art. 35 ONC). Nel capoverso 1, tuttavia, l'unica eccezione alla regola di base secondo cui possono circolare sulle autostrade soltanto i veicoli a motore in grado di raggiungere una velocità di almeno 80 km/h è costituita dai veicoli per la manutenzione delle strade; non sono cioè più menzionati i veicoli e i trasporti eccezionali. Quindi i veicoli e i trasporti eccezionali che non soddisfano questa condizione possono accedere alle autostrade e alle semiautostrade soltanto se ciò è previsto espressamente nell'apposito permesso, il quale può prevedere determinate condizioni.

Articolo 69: Norme speciali su autostrade e semiautostrade

Del vigente articolo 36 ONC sono stati tralasciati due capoversi ritenuti superflui (art. 36 cpv. 2 e 4 ONC). Il limite minimo di velocità per poter utilizzare la corsia esterna sinistra sulle autostrade ad almeno tre corsie è stato aumentato a 100 km/h (art. 69 cpv. 5 AP-OUStr): considerato che, dal 2006, il limite minimo di velocità per poter utilizzare le autostrade è di 80 km/h, non ha più molto senso limitare questa possibilità ai veicoli «che sono autorizzati a circolare ad oltre 80 km/h». La disposizione risale infatti a un periodo in cui il limite minimo per poter circolare nelle autostrade era di 60 km/h. Considerato che lo scopo della disposizione è evitare che i veicoli più lenti utilizzino la corsia esterna sinistra sulle autostrade ad almeno tre corsie, va da sé che, essendo stato aumentato il limite minimo di velocità per circolare nelle autostrade, deve essere adeguato anche quello previsto per poter utilizzare questa corsia. In termini pratici, questa modifica ha delle conseguenze soprattutto per gli autobus che, in futuro, non potranno più utilizzare questa corsia.

Articolo 70: Gallerie segnalate

La nuova rubrica dell'articolo ha lo scopo di sottolineare che le disposizioni che seguono non si applicano a qualsiasi galleria di piccole dimensioni, ma solo ed esclusivamente alle gallerie indicate con un segnale.

Sotto il profilo materiale, l'articolo corrisponde per lo più al diritto vigente (art. 39 ONC). Viene tralasciata la disposizione sul divieto di sorpasso perché, anche in questo caso, vigono le norme generali della circolazione e, se necessario, si può vietare il sorpasso demarcando delle linee di sicurezza.

Il divieto di fermarsi nelle gallerie è stato integrato nell'articolo 62 capoverso 4 lettera f, accanto al divieto di fermarsi sui passaggi a livello e nei sottopassaggi. Nell'articolo 62 non si specifica che le gallerie devono essere «segnalate» ed è pertanto implicito che il divieto vale anche per quelle non segnalate, il che, sotto il profilo materiale, è corretto perché lo stesso divieto si applica anche ai sottopassaggi. Grazie a questa ristrutturazione, nel capoverso 3 è sufficiente riprendere la disposizione secondo cui, qualora sia necessario fermarsi, il motore deve essere spento immediatamente.

Sezione 6: Norme per generi di veicoli speciali

Articolo 71: Veicoli aventi una velocità massima di 20 km/h

Si ritiene che, per ragioni di sicurezza, non sia molto logico costringere i conducenti di veicoli particolarmente lenti, soggetti alle norme per i veicoli, ad avanzare sulla sinistra della corsia ciclabile e a essere così superati sulla destra dai velocipedi e sulla sinistra dagli altri utenti della strada. Nella misura in cui lo si possa imporre legittimamente ai ciclisti e ve ne sia effettivamente l'esigenza, saranno quindi equiparati ai ciclisti anche altri utenti della strada; questi ultimi dovranno usare le corsie ciclabili e le ciclopiste. Tenendo conto di questa possibilità, nella nuova disposizione si prevede che anche i conducenti di veicoli larghi al massimo un metro e la cui velocità massima (per costruzione o con supporto motore) non superi i 20 km/h siano tenuti a utilizzare le corsie ciclabili e le ciclopiste. Il criterio del supporto motore non è necessariamente rilevante allo stato attuale delle cose, ma lo diventa in un'ottica futura. La cerchia di utenti autorizzati a utilizzare le corsie ciclabili e le ciclopiste non è tuttavia estesa ulteriormente (p. es. ai veicoli a trazione animale e ai carri a mano larghi più di un metro, a chi va a cavallo o a chi conduce bestiame).

I veicoli a cui si riferisce questo articolo sono per esempio i monopattini elettrici (segway).

Articolo 72: Velocipedi e ciclomotori

In questo articolo sono state riprese disposizioni che, nel diritto vigente, sono sparse in diverse sezioni. Anche nell'avamprogetto, tuttavia, alcune regole applicabili specificatamente ai ciclisti sono contenute in varie sezioni.

Il capoverso 1 corrisponde al primo capoverso dell'articolo 40 ONC. Sebbene si potrebbe sostenere che la regola enunciata sia implicita in altre disposizioni, si è giudicato opportuno esplicitarla per via della sua importanza. Rispetto al diritto vigente, viene tralasciato semplicemente l'obbligo di dare la precedenza quando, da una ciclopista, ci si immette nella carreggiata, dato che è già sancito nell'articolo 59 capoverso 2 AP-OUStr (art. 15 cpv. 3 ONC).

I capoversi 2, 3 e 5 corrispondono essenzialmente al diritto vigente (art. 42 cpv. 3–4, 43 cpv. 1 ONC); nel capoverso 5, tuttavia, oltre ad affermare che le regole valide per i velocipedi si applicano anche ai ciclomotori, si specifica che questi ultimi vi sono in effetti soggetti soltanto in assenza di altre norme specifiche cui sarebbero tenuti a conformarsi. Equiparando le due categorie di veicoli, non è più necessario menzionare di volta in volta i ciclomotori quando si sanciscono obblighi per i velocipedi (neppure quando l'obbligo scaturisce da un segnale o da una demarcazione); sono tuttavia fatti salvi i casi in cui vengono utilizzati pannelli integrativi (cfr. art. 146 cpv. 4 AP-OUStr). Sotto il profilo materiale, non vi è comunque alcuna modifica. Il capoverso 2 si riferisce ora esplicitamente a tutti i veicoli a motore e non solamente gli autoveicoli: fare una distinzione non rispecchierebbe il senso e lo scopo della norma.

Secondo il capoverso 4, i bambini al di sotto dei 10 anni possono utilizzare il velocipede sul marciapiede quando si trovano fuori delle località. La possibilità di autorizzare i ciclisti a circolare sul marciapiede è già stata oggetto di frequenti e varie discussioni in passato, che si sono concretizzate nell'attuale articolo 65 capoverso 8 OSStr. Considerato che sempre più scolari, per raggiungere gli edifici scolastici, devono recarsi fuori delle località, dove normalmente vi sono pochi pedoni, si ritiene che il nuovo capoverso sia proponibile e non pregiudichi i pedoni.

Articolo 73: Tranvie e ferrovie su strada

Questo articolo riprende i capoversi 1 e 3 dell'articolo 45 ONC: nel primo capoverso viene tuttavia tralasciata la regola secondo cui i conducenti di tranvie e di ferrovie su strada devono assicurarsi di disporre dello spazio sufficiente prima di sorpassare; tale regola è infatti implicita in altre disposizioni e vale per tutti i conducenti di veicoli. Il capoverso 2 dell'articolo in vigore è stato leggermente riformulato e integrato nel capitolo concernente le norme per gli utenti della strada (art. 6–7 cpv. 2 AP-OUStr).

Articolo 74: Veicoli a trazione animale, carri a mano e carri a mano provvisti di motore

La principale modifica rispetto al diritto vigente (art. 44 ONC) consiste nell'aver esplicitato che i carri a mano larghi meno di un metro devono essere condotti sulle aree destinate ai pedoni (art. 44 e 48 cpv. 1 ONC). La disposizione concernente il traino di rimorchi con carri a mano provvisti di motore è stata ripresa, ma spostata, per ragioni di sistematica, nell'articolo concernente i rimorchi (art. 28 AP-OUStr).

Capitolo 5: Norme concernenti i cavalli montati e il bestiame

Articolo 75: Bestiame

La rubrica dell'articolo del diritto vigente cui si rifanno queste disposizioni recita: «Singoli animali, mandrie e greggi» (art. 52 ONC). Alla luce della legge (art. 50 LCStr), tuttavia, si è constatato che l'articolo concerne in effetti soltanto il bestiame, di qui la modifica della rubrica.

Il nuovo articolo riprende solo in parte il diritto vigente. La deroga all'obbligo di circolare sulla destra (art. 52 cpv. 2 ONC) è stata tralasciata per ragioni di sistematica: chi conduce bestiame deve attenersi alle norme per i veicoli, al pari di chi va a cavallo e dei conducenti di veicoli lenti; sarebbe pertanto difficile giustificare un'eccezione soltanto per questo caso specifico. Il fatto di condurre animali isolati nelle regioni di montagna è inoltre ormai piuttosto raro. Anche l'attuale capoverso 3 è meno rilevante oggi e quanto ivi disciplinato è già oggetto delle norme generali, ragione per cui non è stato incluso nel nuovo articolo

dell'avamprogetto. Il capoverso 2 dell'articolo 75 AP-OUStr si basa sul capoverso 4 dell'articolo 52 ONC, sebbene l'obbligo di lasciare libera la parte sinistra della strada non si riferisca più soltanto alle strade principali, ma sia generalizzato a tutte le strade, eccetto quelle poco trafficate. Il fatto che una strada sia poco trafficata appare infatti un criterio più importante della qualifica di strada principale.

Articolo 76: Cavalli montati

Questo articolo riprende in toto il diritto vigente senza modifiche di ordine materiale (art. 51 ONC).

Articolo 77: Disposizioni comuni

Questo articolo riprende in toto il diritto vigente senza modifiche di ordine materiale (art. 53 ONC)

Capitolo 6: Comportamento in caso d'incidente

Articolo 78: Misure di sicurezza sul luogo dell'incidente

Questo articolo corrisponde ai primi due capoversi dell'articolo 54 ONC, eccetto che per l'obbligo di informare l'amministrazione della ferrovia in caso di incidenti nei passaggi a livello, non più menzionato esplicitamente perché già sancito nella legge (art. 51 cpv. 4 LCStr).

Lo stralcio della disposizione secondo cui le persone curiose non devono fermarsi sui luoghi dell'incidente né parcheggiare i loro veicoli nelle vicinanze (cfr. art. 54 cpv. 3 ONC) non ha praticamente nessuna ripercussione: il comportamento che si chiede di adottare con questa disposizione dovrebbe essere dettato dal buon senso e valere in qualsiasi circostanza, non solo nell'ambito stradale. Il fatto di esplicitare questo obbligo non consentirà di evitare che vi siano persone che lo ignorano; la polizia ha inoltre la facoltà di allontanare queste persone dal luogo dell'incidente anche senza dover fare appello all'ordinanza. Chi non dovesse ottemperare alle istruzioni della polizia potrà essere denunciato. Anche secondo il diritto vigente la polizia è comunque tenuta a esortare esplicitamente i curiosi ad allontanarsi dal luogo dell'incidente.

Articolo 79: Incidenti con danni alle persone

Questo articolo corrisponde al diritto vigente (art. 55 ONC), eccetto che per la disposizione secondo cui le persone non coinvolte in un incidente sono tenute a prestare assistenza. Questo obbligo si desume infatti dal Codice penale⁸ (art. 128 CP) ed è vincolato a condizioni precise. Nell'articolo 51 capoverso 2 LCStr è inoltre sancito che le persone non coinvolte in un incidente devono prestare soccorso «nella misura che si può esigere da esse».

Articolo 80: Accertamento dei fatti

Diversamente dall'articolo 56 capoverso 1 ONC, che prevede semplicemente una norma dispositiva, il capoverso 1 del nuovo articolo sancisce esplicitamente l'obbligo di documentare lo stato di fatto sul luogo dell'incidente prima che venga modificato. Secondo il diritto vigente, inoltre, la posizione delle vittime va «segnata» sulla strada; in base all'avamprogetto, si possono invece usare anche altri metodi (p. es. fotografie). Si specifica inoltre che tale obbligo sussiste soltanto per gli incidenti che devono essere notificati alla polizia.

Secondo il diritto vigente, i conducenti che apprendono soltanto a posteriori di poter essere stati coinvolti in un incidente devono tornare immediatamente sul luogo dell'incidente o «annunciarsi presso il posto di polizia più vicino» (art. 56 cpv. 4 ONC). Soprattutto in considera-

⁸ RS 311.0; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c311_0.html

zione del numero sempre più ridotto di posti di polizia, questa disposizione non sembra più consona ed è per questo stata sostituita con l'obbligo di informare la polizia (cpv. 4).

I capoversi 2 e 3 riprendono il diritto vigente senza modifiche materiali (art. 56 cpv. 2–3 ONC).

Titolo terzo: Segnali e demarcazioni

Le disposizioni della OSStr rilevanti per gli utenti della strada sono riportate nella presente ordinanza: si tratta di alcune disposizioni generali e delle spiegazioni concernenti il significato dei segnali e delle demarcazioni, che, tra l'altro, sono ora rappresentati graficamente in un allegato di questa ordinanza.

Il vantaggio di spostare queste disposizioni dalla OSStr all'AP-OUStr consiste nel fatto di concentrare in una sola ordinanza tutte le norme riguardanti gli aspetti generali dell'utenza della strada, ossia non quelle che si applicano a gruppi specifici di utenti (soprattutto autisti professionali), come per esempio il trasporto di merci pericolose, la durata del lavoro e del riposo. In questo modo la nuova AP-OASStr non sarà più chiamata in causa per le norme concernenti il corretto uso della strada.

Il titolo terzo contiene numerosi articoli. L'Ufficio federale di giustizia ha fornito un apporto importante nel ripartire le disposizioni in modo più omogeneo rispetto al diritto vigente, allo scopo di riunire in un unico articolo i capoversi che presentano uno stretto nesso materiale.

Capitolo 1: Disposizioni generali

Articolo 81: Aspetto dei segnali

Nell'allegato 1 del nuovo avamprogetto è riportata non solo la rappresentazione grafica dei segnali, ma anche una loro descrizione generale (cpv. 1). La numerazione dei segnali è stata modificata perché, in diversi casi, si è cambiata la loro classificazione.

Nel capoverso 2 si specifica che i segnali a sorgente luminosa possono essere raffigurati in bianco e nero, in deroga alle norme riguardanti l'aspetto dei segnali di cui all'allegato 1. I segnali a sorgente luminosa si trovano soprattutto nei dispositivi di segnaletica variabile e nelle gallerie. L'impiego di questi segnali (nel diritto vigente: segnali a matrice) per i segnali di pericolo (art. 3 cpv. 1 OSStr) e quelli di prescrizione (art. 16 cpv. 1 OSStr) è ora generalizzato.

Articolo 82: Validità per gli utenti della strada

I capoversi 1, 2 e 5 si basano sull'attuale articolo 2 OSStr; il capoverso 1 dell'articolo vigente sancisce la validità dei segnali e delle demarcazioni per tutti gli utenti della strada; nel nuovo capoverso questa affermazione è stata estesa alle barriere, agli sbarramenti e ai dispositivi di delimitazione del tracciato stradale.

Il capoverso 3 corrisponde sostanzialmente all'attuale articolo 101 capoverso 4 OSStr.

Nel diritto vigente, il capoverso 4 figura tra le norme relative al segnale «Disposizione delle corsie» (art. 59 cpv. 3 OSStr), mentre ora è spostato tra le norme generali. Poiché quella che viene descritta è semplicemente una modalità di raffigurazione dei segnali e non un segnale vero e proprio, si è ritenuto opportuno tralasciarla (attuale segnale 4.77.1). Tale modalità di raffigurazione, inoltre, non è più limitata ai segnali di pericolo e di prescrizione.

Il capoverso 6 è nuovo e sancisce il principio, di per sé ovvio, secondo cui i segnali temporanei prevalgono sui segnali permanenti che prevedono disposizioni diverse.

Capitolo 2: Segnali di pericolo

Sezione 1: Principio

Articolo 83

Questa disposizione si rifà all'articolo 3 capoverso 2 OSStr, ma, rispetto a quest'ultimo, si limita a descrivere la funzione fondamentale dei segnali di pericolo, dato che questo è l'unico aspetto rilevante per gli utenti della strada. Poiché, nel diritto vigente, ha per lo più lo scopo di indicare alle autorità dove devono essere collocati questi segnali, la maggior parte dell'articolo 3 capoverso 2 OSStr (in forma leggermente modificata) è stata integrata nell'AP-OASStr. La formulazione del nuovo articolo dell'AP-OUSStr tiene conto del fatto che i segnali di pericolo sono importanti non solo per i conducenti, ma anche per gli altri utenti della strada.

Sezione 1: Pericoli inerenti alla strada

In questa sezione sono descritti i segnali di pericolo che, nel diritto vigente, si trovano nella sezione omonima fino alla disposizione concernente i passaggi a livello, le tranvie e le ferrovie su strada (art. 4–10 OSStr).

Articoli 84–89

Le spiegazioni del significato dei segnali sono riprese dagli articoli corrispondenti della OSStr, ma la terminologia è stata uniformata («il segnale/i segnali indica/indicano...»). La descrizione dei segnali di pericolo «Strada sdruciolevole» (art. 88 cpv. 1) e «Caduta di sassi» (art. 88 cpv. 3) sono descritti in modo leggermente diverso rispetto al diritto vigente (rispettivamente art. 5 cpv. 1 e art. 8 cpv. 3 OSStr). Il segnale «Caduta di sassi», per esempio, non è più utilizzato per indicare la presenza di sassi sulla carreggiata. Lo stesso dicasi per i segnali «Discesa» e «Salita», che ora indicano semplicemente lunghi tratti con un'inclinazione in discesa o in salita.

Durante la preconsultazione è stato proposto di abrogare diversi di questi segnali. In seguito ai pareri pervenuti si è tuttavia deciso di scartare questa opzione, perché si è constatato che vi sono situazioni in cui la loro collocazione è giustificata e quindi necessaria. In alternativa alla loro abrogazione, nell'AP-OASStr si propongono condizioni più rigide per la collocazione di determinati segnali.

Sezione 3: Altri pericoli

Nel nuovo avamprogetto i segnali di pericolo per i passaggi a livello, le tranvie e le ferrovie su strada sono disciplinati in questa sezione. A questi si aggiungono ora i segnali «Intersezione con strada senza precedenza» e «Intersezione con precedenza da destra», dato che è stata abolita la categoria dei segnali di precedenza.

I seguenti segnali di pericolo sono abrogati:

- Passaggi pedonali (art. 11 cpv. 1 OSStr)
- Velivoli (art. 14 cpv. 2 OSStr)
- Vento laterale (art. 14 cpv. 3 OSStr)
- Tavole indicatrici di distanza (art. 10 cpv. 3 OSStr)

Secondo la nuova sistemática, inoltre, i segnali «Entrata da destra» e «Entrata da sinistra» (art. 41 OSStr) sarebbero da considerarsi segnali di pericolo e sono quindi stati abrogati.

Nei Commenti generali (lett. E, n. 4.3) vengono spiegate in modo dettagliato le ragioni dell'abrogazione.

Articoli 90–96

Le spiegazioni del significato dei segnali sono riprese dagli articoli corrispondenti dell'attuale OSStr (art. 10–15, 92 OSStr).

Capitolo 3: Segnali di prescrizione

In questo capitolo sono disciplinati tutti i segnali che comportano diritti e doveri, tra cui diversi segnali indicanti norme di comportamento che, nella OSStr, figurano tra i segnali di indicazione.

In conformità con la Convenzione dell'8 novembre 1968 sulla segnaletica stradale⁹, nell'AP-OUSstr viene operata una ripartizione tra segnali di divieto, segnali d'obbligo e segnali speciali di comportamento.

Le indicazioni aggiuntive riguardanti un segnale (riportate nei pannelli integrativi) sono menzionate soltanto quando devono assolutamente figurare sul segnale. Queste indicazioni sono oggetto del capitolo 5.

Sezione 1: Disposizioni generali

Articolo 97: Principio

Con questa disposizione si intende esplicitare che tutti i segnali che comportano diritti e doveri sono segnali di prescrizione: ad essi è associata una determinata condotta, la cui inosservanza si traduce nella trasgressione (sanzionabile) di una norma.

Articolo 98: Segnali per zone

I segnali per zone sono disciplinati in questa sezione perché possono essere unicamente segnali di prescrizione.

Rispetto al diritto vigente, nell'avamprogetto si specifica quali segnali possono essere raffigurati come segnali per zone; si tratta di quelli che indicano le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h, dei divieti di circolazione e dei segnali che indicano aree di parcheggio. Questa specificazione non è necessaria per gli altri segnali; la nuova disposizione – che differisce dall'art. 2a cpv. 1 OSStr, la cui formulazione era stata lasciata aperta – non ha alcuna ripercussione sull'applicazione del diritto (da parte delle autorità).

Articolo 99: Segnali di fine validità della prescrizione

I segnali di fine validità della prescrizione sono ora disciplinati nella parte generale e non più nei singoli capoversi o articoli (p. es. art. 22 cpv. 1 e 3, 23 cpv. 1, 26 cpv. 4, 29 cpv. 3, 32, 38 OSStr). Nel diritto vigente questi segnali non sono disciplinati in maniera (molto) chiara; a questo si intende rimediare nel nuovo avamprogetto introducendo una norma di massima nella parte generale dei segnali di prescrizione. Per gli utenti della strada è importante sapere cosa indicano i segnali di fine validità della prescrizione (art. 99), quali segnali sono validi fino all'indicazione di fine validità (art. 100 cpv. 2) e qual è il campo d'applicazione degli altri segnali (art. 100 cpv. 1), mentre è irrilevante sapere quali segnali possono essere impiegati per indicare la fine della prescrizione; questo aspetto è ora pertanto oggetto dell'AP-OASstr (cfr. art. 20) in quanto istruzione indirizzata alle autorità.

Articolo 100: Validità locale

Nell'avamprogetto la validità locale dei segnali è descritta in modo più preciso rispetto a quanto fatto nel diritto vigente (art. 16 cpv. 2 OSStr). Si specifica infatti che la validità di un segnale non termina soltanto all'intersezione successiva o con il segnale di fine validità, ma

⁹ RS **0.741.20**; http://www.admin.ch/ch/i/rs/c0_741_20.html

anche con un segnale che preveda una prescrizione diversa da quella precedente (p. es., in autostrada, la validità del segnale che fissa a 80 km/h il limite massimo della velocità termina con quello che la fissa a 100 km/h).

Nei capoversi 2 e 3 sono riportate le eccezioni al capoverso 1: la validità di alcuni segnali non termina all'intersezione successiva e deve quindi essere revocata in altro modo. Nel capoverso 2 sono disciplinati i segnali (p. es. «Autostrada», «Catene da neve obbligatorie» e «Strada postale di montagna») a cui deve essere obbligatoriamente associato un segnale di fine validità. Sempre nel capoverso 2 si spiega inoltre che la validità del segnale «Inizio della località», oltre che con il segnale «Fine della località», può essere revocata con il segnale «Autostrada» o «Semiautostrada».

Il segnale «Velocità massima 50, Limite generale» rappresenta un caso particolare: già oggi e anche durante il periodo transitorio, la fine di questa prescrizione deve infatti essere indicata con il segnale «Fine della velocità massima 50, Limite generale». Considerato il nuovo significato che sarà attribuito ai segnali di località, tuttavia, una volta terminato il periodo transitorio, anche in questo caso la fine della prescrizione dovrà essere indicata con il segnale «Fine della località» o con un cartello che indichi un limite di velocità diverso.

La validità locale dei segnali per zone (cpv. 3) è descritta in modo leggermente diverso da quanto si trova nel diritto vigente (art. 2a cpv. 3 OSStr): essa non termina soltanto in presenza dei corrispondenti segnali di fine validità, bensì in presenza di qualsiasi cartello per zone che indichi diritti e doveri diversi da quelli precedenti. Poiché la segnaletica per zone è ammessa soltanto all'interno delle località (art. 19 cpv. 1 AP-OASStr), la fine delle zone può essere indicata anche con i cartelli di località (già oggi se, p. es., a una zona con limite di velocità massimo di 30 km/h segue una zona d'incontro, quest'ultima è indicata collocando direttamente il segnale corrispondente, senza cioè collocare anche il segnale di fine della zona con limite di velocità massimo di 30 km/h).

Altre modifiche della segnaletica per zone entreranno in vigore in un momento successivo (cfr. modifiche da decidere a parte e Commenti generali, lett. E, n. 4.5).

Sezione 2: Segnali di divieto

Articoli 101–111

Le spiegazioni del significato dei segnali di divieto sono riprese dal diritto vigente (art. 18–22, 25–28, 30, 31 OSStr). In alcuni casi è stata modificata la formulazione delle attuali disposizioni, senza tuttavia causare ripercussioni sotto il profilo materiale.

Nei divieti generali di circolazione (art. 101) possono essere tralasciate le eccezioni previste per i carri a mano larghi al massimo un metro, le carrozzine per bambini, le sedie a rotelle per invalidi, ecc. (art. 18 cpv. 4 OSStr), perché, conformemente all'AP-OUStr, questi utenti della strada sono equiparati ai pedoni (art. 10 cpv. 1, 11 AP-OUStr).

Per esigenze pratiche, ai divieti parziali (art. 102) è stato aggiunto un divieto di circolazione per trattori (cpv. 1 lett. g). Il divieto di circolazione per velocipedi e ciclomotori diventa semplicemente «Divieto di circolazione per i velocipedi»: poiché i ciclomotori sono equiparati ai velocipedi (art. 72 cpv. 5 AP-OUStr), il divieto di circolazione per i secondi si applica anche ai primi, nonché a chi usa sedie a rotelle e mezzi simili ai veicoli, nei casi in cui queste due categorie di utenti sono assoggettate alle medesime norme valide per i ciclisti (art. 11 cpv. 2, 12 cpv. 3 AP-OUStr). Nell'articolo 102 capoverso 1 lettera i si specifica che il «Divieto di circolazione per i rimorchi, eccettuati i semirimorchi e i rimorchi ad asse centrale» non si applica ai rimorchi agricoli, eccezione che nel diritto vigente è esplicitata soltanto alla voce «Divieto per rimorchi».

Il significato dei segnali «Divieto di sorpasso» (art. 107 cpv. 2) e «Distanza di sicurezza tra autocarri» (art. 108) è stato modificato e si riferisce ora (unicamente) a tutti gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose. Nel diritto vigente il divieto di sorpasso si applica, per esempio, anche agli autoveicoli adibiti ad abitazione e alle automobili pesanti (art. 26 cpv. 2, 28 cpv. 1 OSStr), mentre ne sono esonerati gli autobus. Il significato dei due segnali in og-

getto è stato adeguato per essere conforme alla Convenzione internazionale sulla circolazione stradale; è stato così uniformato anche il significato del simbolo raffigurante un autocarro, in modo tale che tutti i segnali in cui compare questo simbolo si riferiscano effettivamente agli stessi veicoli.

In questo articolo è disciplinato anche il segnale «Dare la precedenza ai veicoli provenienti in senso contrario» (art. 109) che, nel diritto vigente, figura tra i segnali di prescrizione (art. 42 cpv. 1 OSStr).

Sezione 3: Segnali d'obbligo

Articolo 112: Stop, dare precedenza

Dato che, nell'avamprogetto, è stata abolita la categoria dei segnali di precedenza, i segnali «Stop» e «Dare precedenza» figurano tra i segnali d'obbligo.

Articolo 113: Direzione obbligatoria

Questa disposizione è il risultato di un importante lavoro d'astrazione del contenuto dell'articolo 24 OSStr («Direzione obbligatoria»), di per sé rimasto invariato sotto il profilo materiale.

Articolo 114: Rotatoria

La norma concernente le rotatorie è stata estrapolata dall'articolo 24 capoverso 4 OSStr, perché differisce in modo sostanziale dalle disposizioni sugli altri segnali ivi descritti.

Nell'intento di ridurre il numero di segnali, sarebbe logico attribuire il significato della combinazione dei due segnali «Rotatoria» e «Dare precedenza» al solo segnale «Rotatoria». In realtà, questa soluzione è difficilmente realizzabile, perché questa doppia segnalazione è prevista anche nella Convenzione internazionale sulla segnaletica stradale ed ha un significato diverso da quello che avrebbe il solo segnale «Rotatoria». In questa disposizione viene pertanto descritta la combinazione di due segnali, il che, di per sé, rappresenta un'anomalia.

Nell'articolo in oggetto sono state integrate anche disposizioni che, nel diritto vigente, figurano tra le norme (generali) della circolazione (art. 41*b* ONC), con la differenza che viene meno l'obbligo di rallentare prima di immettersi nella rotatoria; questa regola vale infatti ogni qualvolta si debba dare la precedenza (art. 58 cpv. 1 AP-OUStr) ed è del resto menzionata anche nell'articolo concernente il segnale «Dare precedenza» (art. 112 AP-OUStr).

La specificazione «senza suddivisione in corsie» relativa alle aree con percorso rotatorio obbligato in cui i ciclisti possono derogare all'obbligo di circolare a destra (art. 41*b* cpv. 3 ONC) non è stata ripresa nella nuova disposizione (cpv. 4) su proposta delle organizzazioni di ciclisti.

Articolo 115: Catene da neve obbligatorie

Sotto il profilo materiale, questa disposizione corrisponde al diritto vigente (art. 29 ONC).

Articolo 116: Ciclopista, percorso pedonale, strada per cavalli da sella

In virtù dell'articolo 71 AP-OUStr, anche i conducenti di veicoli aventi una velocità massima per costruzione di 20 km/h e un'ampiezza massima di un metro possono utilizzare le ciclopiste. L'obbligo di utilizzare le ciclopiste, inoltre, non si applica più soltanto ai veicoli mono-traccia, ma anche a quelli multi-traccia (art. 116 cpv. 1). La differenziazione operata a questo riguardo nel diritto vigente (art. 33 cpv. 1 OSStr) non appare opportuna.

L'obbligo di avere riguardo per i pedoni in presenza di segnali che consentono l'uso comune di determinati percorsi è stato riformulato (cpv. 5) e adeguato ad altre situazioni analoghe (cfr. art. 12 cpv. 1, 149 cpv. 2 AP-OUStr).

Per il resto, non vi sono altre modifiche materiali rispetto al diritto vigente (art. 33 OSStr).

Articolo 117: Carreggiata riservata ai bus

Sotto il profilo materiale, il significato del segnale corrisponde a quello che figura nel diritto vigente (art. 34 OSStr). Nel nuovo articolo si precisa unicamente che il segnale serve unicamente a rendere più chiaro il tracciato delle corsie, il che significa che i diritti e i doveri derivano dal fatto che le corsie siano demarcate (e non dal segnale in sé). Qualsiasi eccezione va di conseguenza indicata con una demarcazione e non sarà indicata con un segnale.

Sezione 4: Segnali speciali di comportamento

Il capitolo sui segnali di indicazione della OSStr prevede una sezione dedicata ai «segnali indicanti norme di comportamento», ossia ai segnali che, in parte, si limitano a fornire mere indicazioni e, in parte, prescrivono diritti e doveri. Questi ultimi sono ora inclusi nella sezione 4 dell'AP-OUStr, nel capitolo dedicato ai segnali di prescrizione, in conformità con la struttura della Convenzione sulla segnaletica stradale.

Articolo 118: Segnali per speciali aree di circolazione

Le norme di comportamento indicate dai segnali oggetto di questo articolo derogano a quelle generali. Le disposizioni dell'articolo prevedono semplicemente che, nel segmento di strada che segue il segnale, vengano norme speciali della circolazione. Tali norme sono però descritte nell'ambito di quelle generali («Aree di circolazione speciali con segnaletica», art. 67 segg. AP-OUStr).

Nel diritto vigente i cartelli di località sono descritti nella sezione relativa ai segnali di indicazione (art. 50 OSStr), sebbene già oggi la validità di diverse norme applicate all'interno delle località sia vincolata alla presenza di questi cartelli. La più importante di tali norme, ossia quella del limite di velocità di 50 km/h, deve tuttavia essere indicata a parte. Nell'avamprogetto il segnale di inizio delle località figura tra i segnali di comportamento, in analogia con quelli indicanti le autostrade e le semiautostrade.

Articolo 119: Strada principale

In termini di relazioni di precedenza a un'intersezione (cpv. 1) il segnale «Strada principale» ha un significato analogo a quello «Intersezione con strada senza precedenza», ora classificato tra i segnali di pericolo (essendo stata abolita la categoria dei segnali di precedenza. Il segnale in oggetto prescrive inoltre le norme di parcheggio che vigono sulle strade principali (cpv. 2) e che, nel diritto vigente, figurano tra le norme generali della circolazione (art. 20 cpv. 2 lett. b e c ONC).

Diversamente dal diritto vigente (art. 19 cpv. 2 lett. b e c ONC), nel capoverso 2 non viene fatta alcuna distinzione tra le norme valide all'interno e quelle applicabili fuori delle località. Considerato l'aumento del traffico nonché il fatto che, proprio sulle strade principali all'interno delle località le aree destinate al parcheggio sono normalmente separate, tale distinzione non è infatti più necessaria.

Articolo 120: Zona d'incontro

Articolo 121: Zona pedonale

I segnali «Zona d'incontro» e «Zona pedonale» sono ora disciplinati in questa sezione perché ad essi sono associate molte delle norme di comportamento che derogano alle norme generali. Gli articoli che li descrivono sono ripresi senza modifiche sostanziali dal diritto vigente (art. 22b, 22c ONC), a parte il fatto che le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h sono ora disciplinate nel dettaglio nell'AP-OASStr. Considerata l'importanza attribuita all'obbligo di attenzione e di riguardo nell'AP-OUStr nonché la descrizione particolareggiata che ne viene fatta (art. 4, in particolare cpv. 3 lett. a), i cartelli che indicano le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h sono infatti rilevanti per gli utenti della strada soltanto per il fatto che indicano una limitazione della velocità per zona.

Articolo 122: Senso unico, precedenza rispetto al traffico in senso inverso, strada postale di montagna

L'attuale disposizione riguardante le strade a senso unico (art. 46 cpv. 1 OSStr) rinvia all'articolo 37 ONC. Nel capoverso 1 del nuovo articolo sono state integrate le pertinenti disposizioni della ONC; è tuttavia stata tralasciata la norma prevista nell'articolo 37 capoverso 2 secondo cui è possibile passare a destra o a sinistra delle isole spartitraffico e degli ostacoli perché non si ritiene necessario prevedere una deroga alle norme generali della circolazione (art. 51 cpv. 1 AP-OUStr), soprattutto in considerazione dell'aumento del numero di biciclette che circolano in senso contrario e delle diverse possibilità di demarcazione.

Il capoverso 2 è stato ripreso dalla sezione del diritto vigente riguardante i segnali di precedenza (art. 42 cpv. 2 OSStr) e il capoverso 3 da quella riguardante i segnali indicanti norme di comportamento (art. 45 cpv. 2 OSStr).

Articolo 123: Piazzola, piazzola di sosta, uscita di scampo

La riformulazione dell'articolo 47 capoverso 6 OSStr, ora articolo 123 capoverso 3 AP-OUStr, consente di esplicitare l'obbligo da parte dei conducenti di utilizzare le apposite uscite di scampo in caso di avaria dei freni. Il senso della disposizione in realtà non cambia, visto che già oggi dovrebbe essere interpretata in questo modo; nel diritto vigente, tuttavia, tale obbligo non è esplicito.

Articolo 124: Parcheggio

In questo articolo viene per lo più ripreso il diritto vigente (art. 48 OSStr). La disposizione concernente l'apposizione del disco orario (cpv. 3) è completata dal principio sancito nell'allegato 3 OSStr – attualmente valido (soltanto) per la zona blu – secondo cui non è necessario collocare il disco orario se il veicolo è parcheggiato nei periodi in cui non si applica la limitazione temporale (art. 124 cpv. 3, 3° per. AP-OUStr).

Ci si potrebbe chiedere se le regole di parcheggio della zona blu rispondano ancora alle esigenze odierne, dato che furono definite sulla base degli orari di apertura dei negozi di un'epoca che non corrisponde più alla realtà attuale (si pensi, p. es., alle eccezioni previste durante l'ora di pranzo). Dalle esperienze fatte sinora, tuttavia, si prevedono non poche difficoltà nel comunicare agli utenti della strada una modifica dei diritti di parcheggio associati alle zone blu. Innanzitutto, si dovrebbe verificare se il regime di parcheggio associato a queste zone può effettivamente essere abrogato; in caso affermativo, le limitazioni di parcheggio dovrebbero sempre essere segnalate per mezzo di un pannello integrativo. Ciò consentirebbe, in effetti, di utilizzare la demarcazione blu per tutte le aree di parcheggio a tempo limitato e gratuite. Ciononostante, si è deciso di non proporre l'abrogazione di tale regime soprattutto perché i posti di parcheggio nei centri commerciali sono per lo più a pagamento e le zone blu nelle aree residenziali servono soprattutto alla gestione delle aree di parcheggio (contrassegni di parcheggio dei residenti).

In questo articolo non è stato ripreso il segnale «Parcheggio coperto»: gli autosili possono infatti essere contrassegnati con altri segnali, nei quali saranno specificate le caratteristiche del parcheggio. Il fatto che l'area di parcheggio in questione sia coperta si può vedere in loco. L'indicazione della presenza di un autosilo è importante più che altro per la funzione assunta in quanto indicazione della direzione, ragione per cui è stata inclusa una disposizione in questo senso (art. 138 cpv. 1 AP-OUStr).

Le altre novità rispetto al diritto vigente sono l'eliminazione dei requisiti concernenti il retro del disco orario e la limitazione del campo d'applicazione dell'attuale segnale 4.19 («Fine del parcheggio con disco»). Questo segnale può ora essere impiegato soltanto nei segnali per zone, dato che soltanto in questi casi la sua presenza è giustificata (l'inizio e la fine delle aree di parcheggio possono infatti essere segnalate con i cartelli di inizio e fine validità).

Capitolo 4: Segnali di indicazione

Sezione 1: Segnali di informazione

Articolo 125: Principio

Questa disposizione corrisponde sostanzialmente al diritto vigente (art. 57 cpv. 2 OSStr).

Articolo 126: Passaggio pedonale, sottopassaggio pedonale, cavalcavia pedonale

Nell'avamprogetto le regole riguardanti i manufatti stradali in oggetto non dipendono dalla presenza dei segnali corrispondenti (nel diritto vigente non vi è sufficiente chiarezza in merito ai sottopassaggi e ai cavalcavia pedonali), che si limitano, in realtà, a indicare l'ubicazione del manufatto e la cui collocazione non è obbligatoria. Per questa ragione, invece che tra le norme di comportamento (art. 47 cpv. 1 e 2 ONC), queste disposizioni figurano ora tra i segnali di indicazione.

Articolo 127: Passaggio a livello

La decisione di classificare questo segnale tra quelli di indicazione poggia su considerazioni simili a quelle addotte nel commento all'articolo 126: l'obbligo da parte degli utenti della strada di fermarsi davanti ai passaggi a livello si evince dalle disposizioni generali (art. 28 LCStr, art. 6 AP-OUStr). Il segnale «Passaggio a livello» indica quindi semplicemente l'ubicazione del passaggio; si differenzia tuttavia dai segnali di cui all'articolo 126 AP-OUStr perché la sua collocazione è sempre obbligatoria e non solo quando è necessaria per evidenziare un passaggio non chiaramente visibile. La doppia croce di Sant'Andrea (art. 93 cpv. 3 OSStr) non figura più nell'avamprogetto perché agli utenti della strada interessa più che altro sapere che stanno per attraversare un passaggio a livello, e non tanto se la linea ferroviaria ha uno o più binari.

Articolo 128: Vicolo cieco

Il capoverso 1 è il risultato di una riformulazione non significativa, operata sulla scorta della Convenzione sulla circolazione stradale, della corrispondente disposizione in vigore (art. 46 cpv. 3 OSStr). L'intento è di esprimere in maniera più chiara che una strada è un vicolo cieco soltanto quando concretamente non procede oltre e non quando non è possibile circolarvi a causa di un divieto. In quest'ultimo caso gli utenti della strada devono essere avvisati per mezzo di un presegnale; l'indicazione del vicolo cieco non è sufficiente.

Nel capoverso 2 è introdotto il nuovo segnale «Vicolo cieco con eccezioni»: esso indica un vicolo cieco che prosegue con una ciclopista o un percorso pedonale. Questo segnale è il risultato di un lavoro di ricerca (cfr. Commenti generali, lett. F, n. 1): nella prassi è già impiegato in vario modo, ma non in aggiunta al segnale di cui al capoverso 1, bensì in sua sostituzione.

Articolo 129: Disposizione delle corsie

Nel capoverso 1 sono ripresi gli aspetti dell'articolo 59 OSStr rilevanti per gli utenti della strada.

Nel capoverso 2 è introdotto il nuovo segnale «Disposizione delle corsie all'apertura della corsia d'emergenza» (cfr. Commenti generali lett. F, n. 1). Va sottolineato che si tratta semplicemente di un segnale d'indicazione, a cui non sono pertanto associati né diritti né doveri. Ciò significa che l'apertura (e chiusura) della corsia d'emergenza è gestita esclusivamente dagli appositi segnali luminosi. Nella rappresentazione grafica del segnale è introdotta una forma nuova (cfr. ill. G.08.1); il segnale sarà collocato all'entrata e all'uscita delle autostrade.

Articolo 130: Indicazioni sullo stato delle strade

Articolo 131: Indicazioni sui limiti generali di velocità

In questi articoli sono riprese, senza modifiche materiali, le parti degli articoli in vigore (art. 58 e 61 OSStr) rilevanti per gli utenti della strada.

Articolo 132: Vari segnali di indicazione

Diversi segnali di indicazione, attualmente previsti nell'articolo 62 OSStr, non sono stati ripresi nel nuovo avamprogetto perché si sono rivelati superflui nella prassi o sotto il profilo del diritto della circolazione stradale (Commenti generali, lett. E, n. 4.3). In alcuni casi il loro campo d'applicazione si limita alle gallerie segnalate, ragione per cui, non figurano più nell'articolo in oggetto, bensì in quello successivo, dedicato specificamente a questa fattispecie. È invece stato aggiunto il segnale «Posto di rifornimento carburante speciale», finalizzato a segnalare soprattutto i distributori di gas.

Articolo 133: Segnali di indicazione nelle gallerie segnalate

Il capoverso 1, in cui sono presentati i segnali «Estintore» e «Telefono d'emergenza», contiene diverse modifiche rispetto al diritto vigente (art. 62 cpv. 1 e 3 OSStr). I due segnali possono ora essere utilizzati soltanto nelle gallerie segnalate; invece del segnale «Telefono», inoltre, si propone ora unicamente il segnale «Telefono d'emergenza». Un'ulteriore novità, dettata da ragioni di ordine pratico, consiste nella possibilità di combinare i due segnali quando, nelle gallerie, non vi è spazio sufficiente per collocare i segnali singoli.

Il capoverso 2 limita il campo d'applicazione del segnale «Bollettino radio sulle condizioni del traffico» alle esigenze effettivamente giustificate, ossia a quelle notificate in fase di preconsultazione: il segnale deve cioè servire unicamente ad avvertire gli utenti della strada che, all'interno della galleria, possono ricevere via radio informazioni specifiche su quanto avviene nella galleria stessa ed eventualmente istruzioni di comportamento. Nel segnale non va indicata alcuna frequenza particolare perché, all'interno delle gallerie, le informazioni sul traffico sono trasmesse su tutta la larghezza della banda disponibile.

Il capoverso 3 riprende la parte dell'attuale norma sulla segnalazione delle uscite di sicurezza che concerne più da vicino gli utenti della strada (art. 62 cpv. 7 ONC).

Articolo 134: Indicazioni specifiche sulle autostrade e semiautostrade

Questo articolo riguarda i segnali di indicazione che possono essere impiegati unicamente sulle autostrade e semiautostrade. I capoversi 2 e 3 sono ripresi dal capitolo «Autostrade e semiautostrade» della OSStr, completamente rielaborato nell'avamprogetto. Il segnale «Area di servizio» (cpv. 1), contenuto sinora soltanto nelle istruzioni dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS), è ora sancito a livello di ordinanza (cfr. anche commenti all'art. 46 dell'AP-OASStr).

Articolo 135: Indicazione degli eventi di traffico sulle autostrade e semiautostrade

I pannelli a messaggio variabile vengono ora introdotti a livello di ordinanza.

Sezione 2: Indicazione della direzione

Gli indicatori di direzione hanno una mera funzione informativa e non prescrivono quindi mai degli obblighi. Questo ambito richiede un lavoro di rielaborazione radicale, che avrebbe oltrepassato i confini del presente progetto (cfr. Commenti generali, lett. F, introduzione). Occorre infatti riesaminare in modo approfondito l'intero sistema degli indicatori di direzione, tenendo conto delle possibilità offerte oggi dalla tecnica. Gli indicatori di direzione sono i segnali più utilizzati in assoluto; costituiscono quindi una fetta importante di tutta la segnaletica, ma sono responsabili nel contempo dell'eccessiva presenza di segnaletica: la tendenza è infatti quella di adoperare sempre più indicatori di direzione.

Nonostante ciò, nel presente avamprogetto figurano alcuni indicatori di direzione che non si trovano nella OSStr. Tutti i segnali che interessano gli utenti di strade pubbliche ovvero tutti quelli connessi in qualche modo con prescrizioni, indicazioni o anche semplici informazioni indirizzate agli utenti della strada sono ora descritti, almeno in forma rudimentale, nell'AP-OUStr. Per questa ragione anche gli indicatori impiegati per segnalare la rete dei sentieri conformemente alla legge federale sui percorsi pedonali e i sentieri (LPS)¹⁰ nonché i pannelli con i nomi delle vie sono menzionati nell'avamprogetto e sono pertanto protetti in virtù dell'articolo 98 LCStr. Ciò consente nello stesso tempo di precisare che anche per la collocazione di un indicatore di direzione è necessario soddisfare tutti i requisiti relativi alla segnaletica stradale; anche gli indicatori di direzione devono cioè essere presi in considerazione quando si calcola il numero massimo di segnali applicabili su un montante (art. 5 cpv. 2 AP-OASStr).

Articolo 136: Indicatori di direzione generali, preindicatori di direzione generali e cartelli di preselezione generali

In questo articolo sono descritti gli indicatori di direzione utilizzati innanzitutto per segnalare la direzione da seguire per raggiungere una determinata località. La novità rispetto al diritto vigente consiste nella precisazione dell'ubicazione degli indicatori (cpv. 1).

Il capoverso 2 riprende sostanzialmente il diritto vigente (art. 49 cpv. 2, 1° per. OSStr).

Nel capoverso 3 sono riunite le regole prima suddivise in due articoli diversi (art. 51 cpv. 1, 52 cpv. 1 OSStr). Viene inoltre aggiunta un'ulteriore informazione, ossia che sui preindicatori di direzione e sui cartelli di preselezione possono figurare altre destinazioni; per queste ultime verrà utilizzato un campo del colore corrispondente a quello che sarebbe usato nell'indicatore di direzione per segnalare la destinazione in questione (p. es. un campo rosso per il preindicatore di direzione per ciclisti). Si noti che nel primo periodo viene impiegato il termine «sfondo» per riferirsi sia alle destinazioni riportate direttamente sullo sfondo del colore del corrispondente preindicatore di direzione o cartello di preselezione sia a quelle riportate su uno campo a parte, di colore diverso. Nel secondo periodo, invece, viene impiegato il termine «campo», che si riferisce quindi unicamente ai campi di colore diverso dal bianco, blu o verde.

Il capoverso 4 corrisponde al diritto vigente per quanto riguarda la parte relativa ai preindicatori di direzione (art. 52 cpv. 6 OSStr). Viene tuttavia aggiunto che, per annunciare restrizioni alla circolazione, possono essere impiegati anche i cartelli di preselezione.

Articolo 137: Speciali preindicatori di direzione

Anche in questo caso, come nell'articolo 136, sono descritti indicatori di direzione aventi una funzione generale. I capoversi riprendono disposizioni che, nel diritto vigente, sono sparse in diversi articoli (art. 86 cpv. 7, 54 cpv. 6 e 8 OSStr). L'articolo 54 capoverso 8 OSStr (ora art. 137 cpv. 2 AP-OUStr) è stato leggermente riformulato per specificare che il segnale H.23 (4.55 nel diritto vigente) ha una mera funzione informativa; qualsiasi obbligo legato a quanto segnalato dall'indicatore di direzione non deriva pertanto dall'indicatore in sé, ma dal segnale di prescrizione che sarà collocato in prossimità del pericolo o della restrizione.

Articolo 138: Indicatori di direzione bianchi per stabilimenti particolari

Nel capoverso 1 è ripresa la norma dell'articolo 54 capoversi 1–2 OSStr, integrata dalla precisazione secondo cui anche le aree di parcheggio coperte possono essere segnalate sugli indicatori di direzione. La possibilità di indicare, per mezzo di un simbolo, i generi di veicoli che possono utilizzare l'area di parcheggio è inoltre generalizzata a tutti gli indicatori di direzione menzionati nel capoverso.

¹⁰ RS 704; <http://www.admin.ch/ch/i/rs/c704.html>

Il capoverso 2 corrisponde al diritto vigente (art. 54 cpv. 3 OSStr).

Nel capoverso 3 è disciplinato l'indicatore di direzione utilizzato per segnalare la strada da seguire per giungere a un pronto soccorso aperto 24 ore su 24 (attuale art. 65 cpv. 11 OSStr, nel cap. «Informazioni complementari concernenti i segnali»).

Articolo 139: Indicatori di direzione per aziende e segnaletica turistica

Nel capoverso 1 sono disciplinati gli indicatori di direzione per aziende (art. 54 cpv. 4 OSStr). Rispetto al diritto vigente, nel nuovo articolo viene esplicitata la possibilità di utilizzare questi indicatori per segnalare la direzione verso le zone industriali e artigianali; questo dovrebbe consentire di limitare l'uso di indicatori di direzione al di fuori della zona artigianale per segnalare singole aziende (in applicazione della regola sancita nell'AP-OASStr).

Nei capoversi 2 e 3 sono menzionati gli indicatori di direzione utilizzati per segnalare le destinazioni turistiche e gli alberghi. Nel diritto vigente è previsto soltanto l'obbligo da parte del DATEC di emanare istruzioni concernenti la segnaletica turistica e gli indicatori di direzione per alberghi (art. 54 cpv. 9 OSStr).

Secondo il diritto vigente, i cartelli di località possono essere utilizzati anche per indicare le sommità dei passi (art. 50 cpv. 6 OSStr). Considerato il nuovo significato attribuito a questi cartelli, da cui deriva la loro nuova classificazione tra i segnali indicanti norme di comportamento, si è reso necessario disciplinare l'indicazione delle sommità dei passi tra gli indicatori di direzione. Per evitare qualsiasi confusione tra i cartelli che indicano tali sommità e quelli di località (che comportano diritti e doveri), di per sé comunque difficile considerata la loro collocazione geografica, si è deciso di creare un'ulteriore distinzione stabilendo di indicare nei primi l'altitudine del passo (cpv. 4).

Articoli 140–144

In questi articoli sono descritte le informazioni contenute nei rispettivi indicatori di direzione. Gli elementi vincolanti previsti nel diritto vigente in riferimento agli indicatori di direzione per determinati generi di veicoli (cfr. norma dispositiva nell'art. 54 cpv. 1 OSStr e i doveri sanciti nell'art. 54a cpv. 1 OSStr) non sono stati ripresi nell'avamprogetto. Come menzionato sopra, gli indicatori di direzione hanno infatti una funzione prettamente informativa e non vincolante; quest'ultima è associata unicamente ai segnali di prescrizione.

Per tenere conto della prassi in vigore, nel nuovo articolo concernente gli indicatori di direzione annunciati una deviazione (art. 142 AP-OUStr) si stabilisce che i nomi delle destinazioni non raggiungibili possono essere barrati con una croce arancione o rossa su indicatori di direzione esistenti; questa croce temporanea rappresenta il pendant degli indicatori di direzione arancioni.

Un'altra novità consiste nel menzionare anche gli indicatori di direzione impiegati per segnalare la rete di sentieri e i pannelli con i nomi delle vie (cfr. introduzione alla presente sezione). In questi anni la forma dei pannelli con i nomi delle vie è cambiata in modo non uniforme da una regione all'altra; del resto, un'uniformazione a livello federale non si giustificerebbe perché non necessaria né tanto meno realizzabile.

Capitolo 5: Indicazioni che integrano i segnali

Nel diritto vigente questo capitolo contiene pochi articoli con numerosi capoversi (art. 63–65 OSStr), il che non è conforme alle direttive di tecnica legislativa.

Questa situazione è stata corretta nel capitolo 5 dell'avamprogetto, in cui figurano le indicazioni che integrano i segnali, ossia quelle che non costituiscono necessariamente parte integrante di un segnale.

Articolo 145: Principi

Questo articolo corrisponde al diritto vigente (art. 63 ONC), con la differenza che ci si sofferma di meno sull'ubicazione delle indicazioni che integrano i segnali e sulle modalità con cui tali informazioni possono essere riprodotte; questi dettagli non sono infatti importanti per la comprensione delle indicazioni in sé da parte dell'utente della strada.

Articolo 146: Indicazioni riguardanti il campo d'applicazione dei segnali in generale

In questo articolo sono disciplinate le indicazioni che integrano i segnali utilizzabili, in generale, per indicare il campo d'applicazione territoriale (cpv. 1), temporale (cpv. 2) o materiale (cpv. 3–4) di un segnale. Rispetto al diritto vigente, il campo d'applicazione del pannello integrativo «Lunghezza del tratto» è più circoscritto: questo pannello non sarà cioè più utilizzato per riportare indicazioni, dato che si è constatato che non ne sussiste la necessità pratica.

Il capoverso 4 riprende il diritto vigente (art. 64 cpv. 6 OSStr), leggermente riformulato per specificare che l'indicazione «Velocipedi» va realizzata con il relativo simbolo e non a parole. Questa disposizione introduce un'eccezione alla regola di base secondo cui i ciclomotori sono equiparati ai velocipedi. L'eccezione è lecita sotto il profilo materiale e giustificata da un'esigenza pratica: in diversi segnali appare infatti opportuno introdurre una regola speciale valida soltanto per i velocipedi e i ciclomotori con motore spento e non per tutti i ciclomotori in generale. Ciò significa che, nel caso di modifica di un segnale, potrebbe rendersi necessario operare più spesso specificazioni di questo genere e un mezzo per farlo sono appunto i pannelli integrativi. Se l'indicazione fornita nel pannello integrativo dovesse applicarsi anche ai ciclomotori, si potrà sempre aggiungere il loro simbolo sul pannello.

Articolo 147: Indicazioni riguardanti il campo d'applicazione dei segnali per i veicoli fermi

Questo articolo corrisponde agli attuali articoli 64 capoverso 3 e 4 lettera b e 65 capoverso 2 OSStr: secondo le nuove disposizioni, tuttavia, il cartello di direzione può essere aggiunto a tutti i segnali per i veicoli fermi; non appare infatti giustificato limitarne l'impiego ai segnali «Parcheggio» e «Divieto di parcheggio». Un'altra novità consiste nella possibilità di poter utilizzare i segnali (di dimensioni ridotte) «Parcheggio con disco orario» e «Parcheggio contro pagamento» per indicare le eccezioni temporanee al divieto di fermata e di parcheggio (cpv. 3); si ritiene infatti che, in futuro, potrebbe delinearsi la necessità di distinguere con precisione le diverse possibilità.

Articolo 148: Indicazioni riguardanti il campo d'applicazione dei divieti di circolazione e delle limitazioni delle dimensioni e del peso

Il capoverso 1 corrisponde all'articolo 17 capoverso 3 OSStr, dov'è collocato tra l'altro nella sezione relativa ai segnali di prescrizione. Le versioni italiana e tedesca dell'articolo vigente divergono da quella francese relativamente a un termine: nel testo italiano si parla di «Servizio a domicilio permesso» (che corrisponde al tedesco «Zubringerdienst gestattet»), mentre in francese di «Riverains autorisés», dove «riverains» corrisponde tuttavia a «residenti» nel linguaggio parlato. Nelle regioni di lingua tedesca esiste però anche il pannello integrativo «Anwohner gestattet» (residenti autorizzati), che ha un significato più circoscritto rispetto a «Servizio a domicilio permesso» (ossia al francese «riverains autorisés» e al tedesco «Zubringerdienst gestattet»). Nonostante questa divergenza, si è deciso di non proporre una modifica linguistica a causa delle voci contrarie manifestate soprattutto dalle autorità preposte alla segnaletica.

Nel capoverso 2 è introdotto il nuovo pannello integrativo «Carico o scarico merci». La norma è conforme alla giurisprudenza del Tribunale federale¹¹ e ha lo scopo di chiarire che, in

¹¹ DTF 89 IV 213 segg.

presenza di questo pannello, i veicoli possono circolare o sostare soltanto allo scopo e per la durata delle operazioni di carico e scarico di merci.

Articolo 149: Indicazioni riguardanti il campo d'applicazione dei segnali per i percorsi pedonali, le ciclopiste e le strade per cavalli da sella nonché del segnale «Carreggiata riservata ai bus»

Il capoverso 1 prevede che i pannelli integrativi possano essere utilizzati anche per autorizzare altri utenti della strada a servirsi delle ciclopiste e dei percorsi pedonali, possibilità che nel diritto vigente è ammessa soltanto per le strade per cavalli da sella e in presenza del segnale «Carreggiata riservata ai bus». Attualmente le ciclopiste e i percorsi pedonali possono essere utilizzati da altri utenti della strada soltanto se ciò è previsto dal Consiglio federale (art. 43 cpv. 2 LCStr). Se, da un lato, la nuova norma rende meno rigido il principio della separazione dei modi di traffico, dall'altro apre la strada alla possibilità di segnalare un numero maggiore di aree di circolazione come ciclopiste o percorsi pedonali (p. es. nel pannello integrativo «Eccettuati veicoli agricoli» aggiunto a un divieto di circolazione per veicoli motorizzati si può ora segnalare che la strada oggetto del divieto può essere utilizzata come ciclopista, il che migliora lo statuto giuridico dei ciclisti). Per non minare il principio della separazione dei modi di traffico, tuttavia, e per evitare discriminazioni nella scelta delle strade da qualificare come ciclopiste o percorsi pedonali attraverso il pannello integrativo «Eccettuati (altri) veicoli», nell'avamprogetto della OASStr è previsto che le eccezioni siano ammesse soltanto nella misura in cui non pregiudicano in modo sostanziale le categorie di utenti a cui tali strade sono normalmente riservate (art. 57 cpv. 2 AP-OASStr).

Il capoverso 2, che riprende in parte il diritto vigente (65 cpv. 8 OSStr), è stato mantenuto anche se nel capoverso 1 è ora prevista la possibilità di aggiungere un pannello integrativo al segnale «Percorso pedonale». Sebbene anche nel capoverso 2 si disciplini l'impiego del segnale «Percorso pedonale» nei casi in cui è integrato da un pannello integrativo, oltre a ciò, si spiega anche come revocare l'indicazione fornita con tale pannello, fattispecie questa non contemplata nel capoverso 1 e che va quindi disciplinata a parte. Il capoverso 2 sancisce quando il segnale «Percorso pedonale» può essere impiegato per autorizzare altri utenti della strada a usare il marciapiede: tale autorizzazione resta comunque un'eccezione e, in quanto tale, ammessa soltanto a determinate condizioni (cfr. art. 57 cpv. 1 AP-OASStr).

Anche il capoverso 3 si rifà al diritto vigente (art. 64 cpv. 4 lett. a OSStr), ma è stato leggermente riformulato affinché non si pensi che il segnale su cui figura una freccia direzionale è apposto su *ogni* ciclopista, *ogni* percorso pedonale od *ogni* strada per cavalli da sella che si trova sull'altro l'altro della strada. In alcuni casi potrebbe essere più che sufficiente un segnale collocato sul percorso stesso; la collocazione di un segnale con freccia direzionale è opportuna soltanto quando effettivamente necessaria per individuare il percorso (cfr. in proposito anche l'art. 57 cpv. 3 AP-OASStr).

Articolo 150: Altre indicazioni riguardanti il campo d'applicazione di alcuni segnali

Questa disposizione contiene già oggi indicazioni complementari (art. 19 cpv. 1 lett. f e f^{bis}, 20 cpv. 2, 65 cpv. 10 OSStr), valide soltanto per certi segnali.

Articolo 151: Pannello integrativo «Direzione della strada con diritto di precedenza»

Questo pannello integrativo può ora essere utilizzato per contrassegnare non soltanto le intersezioni con una strada principale (art. 65 cpv. 1 OSStr), ma anche quelle con una strada secondaria con diritto di precedenza.

Articolo 152: Pannelli integrativi presso i passaggi a livello

La disposizione in vigore (art. 92 cpv. 2 OSStr) è stata ripresa senza modifiche sostanziali. Il pannello integrativo «Passaggio privato», tuttavia, è disciplinato nelle disposizioni transitorie (art. 93 cpv. 6 OSStr); qui figura ora anche il periodo transitorio per il suo impiego (ossia fino al 2014), sinora specificato unicamente nella legislazione sulle ferrovie. Nella disposizione si

precisa inoltre che il pannello va apposto alla «Croce di Sant'Andrea», il che riflette la prassi consolidatasi.

Articolo 153: Altre indicazioni che integrano alcuni segnali

Nel diritto vigente, l'indicazione complementare oggetto del capoverso 1 fa parte integrante del segnale «Senso unico con circolazione limitata in senso inverso» (art. 46 cpv. 2 OSStr), che, nell'avamprogetto, non è più disciplinato come segnale a se stante.

Gli altri capoversi corrispondono fondamentalmente al diritto vigente, eccetto che per due modifiche di poco conto ai capoversi 3 (art. 65 cpv. 4 OSStr) e 6 (art. 89 cpv. 7 OSStr): il pannello integrativo «Carreggiata gelata» può ora essere aggiunto soltanto al segnale «Strada sdrucciolevole» e il pannello «Successivo posto di rifornimento» soltanto ai segnali che indicano impianti accessori con posti di rifornimento. Le modifiche sono state apportate per riflettere la prassi consolidatasi e non dovrebbero quindi avere conseguenze di rilievo. Nel diritto vigente, le indicazioni di cui ai capoversi 2, 3 e 6 sono disciplinate negli articoli relativi ai segnali corrispondenti (art. 5 cpv. 2, 48 cpv. 7, 89 cpv. 7 OSStr).

Capitolo 6: Segnali luminosi

La parte relativa ai segnali luminosi ha subito numerose modifiche materiali. Affinché le nuove norme possano subentrare a quelle vigenti sono necessarie diverse disposizioni transitorie. Per ulteriori spiegazioni si rinvia ai Commenti generali (lett. F, n. 2).

Articolo 154: Genere e significato dei segnali luminosi

In questo articolo sono descritti i segnali luminosi che possono essere utilizzati. Questi vengono distinti tra le «luci» da un lato, ossia i segnali luminosi verticali, e le «luci intermittenti» le «luci girevoli» (nuovo elemento introdotto nell'avamprogetto) dall'altro. Nelle disposizioni dell'articolo in oggetto è definito il significato dei vari colori delle luci.

Articolo 155: Pannelli integrativi con frecce

Poiché nell'avamprogetto i segnali luminosi sono disciplinati soltanto dopo gli altri segnali, per ragioni di sistematica i pannelli integrativi con frecce sono mantenuti in questa posizione.

Gli impianti di segnalazione luminosa contemplano diverse tipologie di frecce; oltre che nei pannelli integrativi in oggetto, tali frecce possono figurare nelle luci dei semafori, nei cartelli di preselezione oppure come frecce di preselezione demarcate; il loro significato in termini di direzione da selezionare è stato uniformato. Secondo il diritto vigente, le frecce sui pannelli integrativi indicano che il segnale luminoso è valevole soltanto nel senso indicato (art. 68 cpv. 9 OSStr): questa formulazione lascia aperta la possibilità di circolare in una delle direzioni non indicate nel pannello integrativo, indipendentemente da quanto prescritto dal segnale luminoso. Di qui la necessità di specificare, nel nuovo articolo, che tale possibilità è in effetti esclusa.

Articolo 156: Disposizione delle luci

L'attuale articolo 70 capoverso 5 OSStr non riflette più la situazione odierna (cfr. art. 70 cpv. 4 OSStr) ed è quindi stato riformulato.

Articolo 157: Semafori a tre colori

In questo articolo sono disciplinati i semafori che regolano la normale circolazione dei veicoli. Queste disposizioni dovranno tuttavia essere modificate una volta trascorso il periodo transitorio per l'introduzione del nuovo sistema.

Nel capoverso 1 è descritta brevemente la funzione dei semafori a tre colori.

Secondo il diritto vigente, i segnali luminosi prevalgono sulle norme di precedenza generali, sui segnali di precedenza e sulle demarcazioni (art. 68 cpv. 1 OSStr). In pratica, questa regola vale tuttavia soltanto per la luce verde, dato che, considerata la loro funzione, quella rossa e quella gialla non sono mai in conflitto con le norme e i segnali di precedenza:

- alla luce rossa è necessario fermarsi, prima ancora che questa si accenda. Analogamente, considerato il significato della luce gialla da sola o combinata con la luce rossa, non possono esservi conflitti con le norme, i segnali o le demarcazioni di precedenza (cfr. art. 154 cpv. 3 AP-OUStr);
- se è accesa la luce gialla lampeggiante, invece, viene sancita esplicitamente la preminenza delle norme generali della circolazione, dei segnali e delle demarcazioni (art. 154 cpv. 4 AP-OUStr).

Soltanto in presenza della luce verde può quindi emergere un conflitto con le norme e i segnali di precedenza. Per tenere conto di quanto detto, l'articolo 157 capoverso 2 AP-OUStr si riferisce unicamente alla luce verde. La luce verde, tuttavia, non prevale sempre sui segnali di precedenza: in presenza di semafori con luci rosse e verdi, senza luci gialle (art. 70 cpv. 4^{bis} OSStr), utilizzabili soltanto per la gestione di rampe d'accesso ad autostrade e semiautostrade, è necessario rispettare i segnali di precedenza all'entrata autostradale che segue, anche se è accesa la luce verde. Per questa ragione il principio sancito nel capoverso 2, che nel diritto vigente ha una valenza generale, si applica ora soltanto alla luce verde nei semafori a tre colori.

Articolo 158: Semafori a due colori

Le disposizioni del diritto vigente sono state riprese senza modifiche importanti (art. 70 cpv. 4 e 4^{bis} OSStr). Nel nuovo articolo viene tuttavia specificato che ai semafori rosso-verdi è aggiunto un pannello integrativo per indicare il numero massimo di veicoli autorizzati a procedere quando il semaforo è verde (cpv. 1).

Articolo 159: Segnali luminosi per alcuni utenti della strada

Questo articolo, che riprende sostanzialmente il diritto vigente (art. 68 cpv. 7–8, 69 cpv. 2 OSStr), contiene disposizioni complementari concernenti i segnali luminosi adoperati per regolare la circolazione dei velocipedi, dei pedoni e dei veicoli del servizio pubblico di linea. Rispetto al diritto vigente, nel capoverso 2 non viene più contemplata la possibilità che, nei semafori a due colori rivolti ai pedoni, alla luce verde segua immediatamente quella rossa: tra l'una e l'altra deve sempre esservi la luce verde lampeggiante. Questa misura è stata concepita soprattutto per agevolare le persone anziane che attraversano la strada e ottimizzare così la sicurezza stradale.

Articolo 160: Sistema di segnali luminosi per la gestione temporanea delle corsie

La rubrica e il contenuto del nuovo articolo sono stati leggermente modificati rispetto a quelli dell'attuale articolo 69 capoverso 3 OSStr per fare in modo che questo sistema di segnali luminosi possa essere utilizzato, in conformità con la prassi vigente, anche per consentire l'accesso alla corsia d'emergenza nei casi in cui sia possibile utilizzarla temporaneamente.

Capitolo 7: Demarcazioni, barriere e dispositivi di delimitazione del tracciato stradale

Sezione 1: Demarcazioni

Le disposizioni di questa sezione differiscono di molto da quelle del diritto vigente (art. 72 segg. OSStr). Da rilevare vi è in particolare la maggiore chiarezza nelle descrizioni di alcune demarcazioni.

Articolo 161: Principi

Il capoverso 1 è concepito sempre nell'ottica dell'utente della strada, al quale si spiega, così come nel diritto vigente (art. 72 cpv. 1 OSStr), che le demarcazioni possono esplicitare la loro funzione anche attraverso elementi strutturali.

Nel capoverso 2 si descrive l'impiego delle demarcazioni giallo-arancioni, dei corpi indicatori e (ora) delle luci incassate: questi elementi hanno una funzione temporanea e prevalgono sulle demarcazioni ordinarie (art. 72 cpv. 2 OSStr).

Articolo 162: Demarcazione delle corsie in generale

In questo articolo sono descritte le demarcazioni utilizzate per delimitare le corsie, importanti per assicurare il corretto comportamento del traffico veicolare.

Le disposizioni si rifanno in gran parte al diritto vigente (vari elementi tratti da tutti i capoversi dell'art. 73 OSStr). La novità nel capoverso 1 consiste nel fatto che, oltre alle linee di sicurezza, per delimitare le corsie dai binari si possono ora utilizzare anche le linee di direzione; queste ultime, tuttavia, non demarcano un'area con binari a sé stante. Nel capoverso 3 si spiega che, quando la linea di sicurezza è collocata accanto a una linea di direzione, può essere attraversata soltanto dai veicoli che si trovano nella corsia delimitata dalla linea di direzione (con questa disposizione si intende disciplinare sia le fattispecie in cui una linea di direzione è collocata accanto a una linea di sicurezza per un lungo tratto sia quelle in cui tale tratto è breve e la contiguità delle due linee serve semplicemente a consentire ai veicoli di svoltare). In questo articolo è inoltre stata cambiata la terminologia rispetto al diritto vigente: non si parla più di doppie linee, ma di linee di sicurezza accanto a linee di direzione, perché il concetto di «doppia linea», sebbene chiaro dal punto di vista linguistico, non include la doppia linea di sicurezza e può quindi dare adito a malintesi.

Articolo 163: Corsie per determinate categorie di utenti della strada

Il capoverso 1 corrisponde sostanzialmente al diritto vigente (art. 74 cpv. 4 OSStr); nella nuova disposizione viene tuttavia precisato che qualsiasi eccezione alle norme previste deve sempre essere demarcata: non basta cioè più una semplice indicazione sul segnale, del resto non obbligatoria. Poiché anche tutti gli altri diritti e doveri (di base) sono sanciti dalla demarcazione, le eccezioni a tali diritti e doveri devono, per forza di cose, essere sancite usando lo stesso mezzo. Ciò non comporta, in realtà, una modifica di ordine materiale, poiché anche dall'attuale articolo 74 capoverso 4 OSStr (sebbene non chiaro in merito) va dedotta, alla luce dell'articolo 34 capoverso 2 OSStr, l'obbligatorietà della demarcazione; anche dal diritto vigente si evince cioè che le eccezioni possono essere indicate con un segnale, utilizzato però solo a titolo *aggiuntivo* e, quindi, non di per sé sufficiente.

Nel capoverso 2 si spiega che i veicoli diversi dai velocipedi possono utilizzare le corsie ciclabili purché non ostacolino i velocipedi. Nel diritto vigente la disposizione concernente l'utilizzo delle corsie ciclabili da parte di altri veicoli figura tra le norme della circolazione (art. 40 cpv. 3 ONC); la disposizione analoga concernente le corsie riservate ai bus, invece, tra le demarcazioni (art. 74 cpv. 4 OSStr).

L'elemento nuovo nel capoverso 3 consiste nella possibilità di collocare parallelamente a una linea di sicurezza una linea gialla discontinua per dare ai bus del servizio pubblico di linea e ai velocipedi la possibilità di svoltare; se tale possibilità è riservata ai bus, accanto alle linee sarà riportata la scritta «Bus». Nell'ambito della preconsultazione questa soluzione è stata dibattuta e giudicata pericolosa per la sicurezza stradale. Si è tuttavia deciso di proporla comunque perché analoghe demarcazioni doppie sono utilizzate anche per il traffico veicolare in generale. Questa variante è già adoperata da diversi enti pubblici nelle città, a volte per permettere soltanto ai velocipedi di svoltare (a volte soltanto ai bus). Vi sono infatti situazioni in cui una determinata limitazione si applica al traffico veicolare, ma non ai velocipedi.

I capoversi 4 e 5 rispecchiano per lo più il diritto vigente (art. 74 cpv. 6 e 11 OSStr); diversamente da quest'ultimo, tuttavia, i ciclisti non possono più attraversare un'intersezione gli uni accanto agli altri quando si trovano in una corsia ciclabile allargata.

Articolo 164: Freccce

In questa disposizione sono descritte tutte le frecce demarcate: i primi due capoversi sono dedicati a una descrizione generale, valida tanto per le frecce bianche quanto per quelle gialle, mentre nei capoversi 3-5 viene fatta una distinzione tra le due tipologie di frecce. Diversamente dal diritto vigente (art. 74 cpv. 2 e 8 OSStr), le frecce di preselezione non sono più disciplinate a parte, bensì subordinate a quelle di direzione (cpv. 2).

Un'altra novità consiste nel fatto che le piccole frecce gialle utilizzate per i velocipedi sono disciplinate in maniera generale nel capoverso 3 (art. 74 cpv. 7 OSStr). Infine, viene ora stabilito in modo esplicito che la direzione indicata dalle frecce gialle può essere diversa dal senso di circolazione degli altri utenti della strada.

Articolo 165: Simboli

Il capoverso 1 corrisponde al diritto vigente (art. 74 cpv. 10 OSStr), sebbene nella nuova disposizione si descriva semplicemente l'impiego dei «simboli» e non dei «simboli dei segnali corrispondenti»; si intende così riflettere la prassi consolidata, dato che già oggi non sono utilizzati necessariamente i simboli dei segnali corrispondenti (cfr. in particolare il simbolo del pedone rispetto a quello del segnale «Percorso pedonale»).

Il capoverso 2 sancisce che, in tutti gli altri casi, i simboli indicano in generale quali utenti possono utilizzare una determinata area di circolazione (incluse le aree di parcheggio). Non viene cioè specificato se la demarcazione serve a sottolineare una norma esistente (p. es. il simbolo del velocipede sulle corsie ciclabili) oppure a sancirne un'altra (p. es. il simbolo del velocipede o del motoveicolo sulle corsie riservate ai bus). Il campo d'applicazione effettivo dei simboli è illustrato nell'AP-OASStr (cfr. art. 68 AP-OASStr).

Articolo 166: Uscita di scampo

Finora, queste demarcazioni rare, ma ben distinguibili, erano previste unicamente nelle norme svizzere (SN 640 850a).

Articolo 167: Linee di arresto e linee di attesa, linee longitudinali continue

Il significato delle linee di arresto e di quelle di attesa non cambia rispetto al diritto vigente (art. 74 OSStr); nel nuovo articolo viene semplicemente specificato che non è solo la parte frontale del veicolo a non dover oltrepassare la linea di arresto o di attesa, ma evidentemente anche quella del carico. Nel capoverso 4 viene inoltre esplicitato il significato delle linee longitudinali continue. Si è infatti constatato che, nella prassi, tale significato è interpretato in modi molto diversi. L'unico punto di accordo consiste nel distinguerlo da quello delle linee di sicurezza. Per questa ragione si è deciso di fare chiarezza a livello di ordinanza. Un altro elemento nuovo è la funzione attribuita alle linee longitudinali continue, le quali indicano che non è più possibile cambiare corsia. Il divieto di cambiare corsia a partire da un determinato punto prima di un'intersezione riflette un'esigenza pratica e ha inoltre una sua logica se, in questo modo, si può evitare di impiegare una linea di sicurezza. Le sanzioni previste per i veicoli che attraversano le linee di sicurezza sono infatti molto severe, ma per i veicoli di grandi dimensioni è praticamente impossibile evitare di farlo quando devono svoltare a un'intersezione; prevedere una sanzione in casi simili sarebbe esagerato. Con la nuova disposizione si intende dunque soddisfare un'esigenza legittima e avversare un uso improprio delle linee di sicurezza.

Secondo il capoverso 6, le linee di arresto e quelle di attesa rivolte ai velocipedi *devono* – e non più semplicemente *possono* – essere gialle (cfr. art. 75 cpv. 6 OSStr e art. 167 cpv. 6 AP-OUStr).

Articolo 168: Linee di margine e linee di guida, superfici vietate al traffico

Questo articolo corrisponde in gran parte al diritto vigente (art. 76 cpv. 1, 78, 90 cpv. 1 OSStr). La disposizione secondo cui le superfici vietate al traffico possono essere interrotte

era già prevista nelle norme svizzere¹² ed è ora sancita a livello di ordinanza. Quella riguardante le linee di guida è estrapolata dall'articolo 76 capoversi 2–3 OSStr; l'impiego di tali linee è disciplinato nell'ordinanza destinata alle autorità (art. 69a AP-OASStr).

Articolo 169: Posti di parcheggio

Il capoverso 1 prevede che la demarcazione dei posti di parcheggio possa o meno essere completata da un segnale. Il diritto vigente (art. 79 cpv. 1 OSStr) prevede invece soltanto la prima fattispecie. La semplice demarcazione può essere difficile da vedere se la strada è coperta di neve, anche se, in questi casi, non è detto che la presenza di un segnale risolva interamente il problema.

In base al diritto vigente i veicoli possono essere parcheggiati soltanto all'interno delle linee di demarcazione (art. 79 cpv. 1^{ter} OSStr). Questo principio viene ora precisato nell'ottica di una zona: se, all'interno di una zona, sono demarcati dei posti di parcheggio mediante segnali che autorizzano gli utenti della strada a parcheggiare, il divieto di parcheggio al di fuori di tali posti vale per tutta la superficie della zona.

Il primo periodo del capoverso 2 riprende il diritto vigente (art. 79 cpv. 1^{ter}). Conformemente al nuovo principio secondo cui i posti di parcheggio demarcati non devono necessariamente essere completati da un segnale, nel secondo periodo si specifica che i generi di veicoli autorizzati a utilizzare tali posti possono essere indicati anche semplicemente con un simbolo.

Sotto il profilo materiale, i capoversi 3 e 4 corrispondono al diritto vigente (art. 79 cpv. 1^{bis}, 2 OSStr). La possibilità di utilizzare un rivestimento particolare che si distingue chiaramente dal resto della carreggiata invece di una demarcazione è tuttavia limitata alle aree di parcheggio segnalate.

Nel capoverso 5 viene introdotta la possibilità di demarcare delle cifre se si vuole evidenziare il fatto che i posti di parcheggio sono a pagamento, il che presuppone comunque la presenza del segnale «Parcheggio contro pagamento», così com'è già il caso nel diritto vigente.

I posti di parcheggio riservati a una determinata categoria di persone sono ora disciplinati in un capoverso a sé stante (attuale art. 79 cpv. 1^{bis} OSStr) per distinguerli chiaramente da quelli in cui è vietato parcheggiare (cfr. art. 170 AP-OUSStr); diversamente da questi ultimi sono gialli e senza la croce diagonale.

Articolo 170: Fermate dei veicoli del servizio pubblico di linea, divieti di parcheggio e di fermata demarcati

Le fermate dei veicoli del servizio pubblico di linea sono disciplinati nel primo capoverso di questo articolo perché equivalgono a un divieto di parcheggio e di fermata per gli altri utenti della strada. Nel nuovo articolo si sancisce che la regola secondo cui è consentito fermarsi su queste aree soltanto per far salire o scendere passeggeri e purché i veicoli del servizio pubblico di linea non siano ostacolati (attuale art. 79 cpv. 3 OSStr) vale soltanto negli orari di esercizio dei mezzi pubblici. Non sembra infatti sussistere la necessità di prevedere altrimenti; al di fuori degli orari di esercizio dei mezzi pubblici, quindi, queste aree possono, per esempio, essere utilizzate dai taxi per sostarvi.

Le linee utilizzate per i posti in cui è vietato il parcheggio (cpv. 2) e per quelli in cui è vietata la fermata (cpv. 3) mantengono lo stesso significato attribuito loro nel diritto vigente (art. 79 cpv. 4 e 6 OSStr), con la differenza che i posti di parcheggio riservati a determinati veicoli devono ora essere demarcati conformemente a quanto indicato nell'articolo 169 capoverso 6 AP-OUSStr e non più come posti in cui è vietato il parcheggio.

Articolo 171: Demarcazioni per pedoni, cicliste che attraversano una strada

Sotto il profilo materiale, questo articolo si rifà in gran parte al diritto vigente (art. 72a, 74 cpv. 9, 77 cpv. 1 e 3 OSStr, nonché 41 cpv. 3 ONC).

¹² SN 649 850a

Il capoverso 2, concernente le cicliste che attraversano una strada, figura ora in questo articolo perché nessuna delle disposizioni precedenti si sofferma sugli attraversamenti; in questo senso, vi è dunque un'analogia con i passaggi pedonali.

Sezione 2: Barriere e dispositivi di delimitazione del tracciato stradale

Articolo 172: Barriere

Nel diritto vigente il significato delle barriere è descritto soltanto in riferimento ai passaggi a livello (art. 93 cpv. 2 OSStr); nel primo capoverso di questo articolo tale significato è generalizzato e si riferisce ora anche gli sbarramenti.

Il capoverso 2 corrisponde al diritto vigente (art. 83 cpv. 2 OSStr).

Articolo 173: Dispositivi di delimitazione del tracciato stradale

Nel capoverso 1 sono descritte la funzione e la forma (strisce nere e bianche) dei dispositivi di delimitazione del tracciato stradale (art. 82 cpv. 1–2 OSStr). Le modalità di applicazione dei dispositivi sono descritte nell'AP-OASStr (art. 76).

Il significato delle frecce direttrici nere e bianche, definito nel capoverso 2, è leggermente diverso da quanto figura nel diritto vigente (art. 82 cpv. 2 lett. b OSStr) e corrisponde a quello del segnale di pericolo «Curve» (art. 84 AP-OUSStr).

Il capoverso 3 e il capoverso 4 corrispondono al diritto vigente (art. 82 cpv. 3–4 OSStr).

Capitolo 8: Segnalazioni e istruzioni della polizia e di altre persone autorizzate

Articolo 174: Obbligo di rispettare le segnalazioni e le istruzioni

Questo articolo sancisce chi può dare segnalazioni e istruzioni vincolanti. Sotto il profilo materiale corrisponde al diritto vigente (art. 67 cpv. 1–2 OSStr). Nel capoverso 1 viene tuttavia specificato che le persone autorizzate a dare segnalazioni vincolanti devono portare i segni distintivi della loro funzione.

Articolo 175: Genere e significato delle segnalazioni e delle istruzioni

Così come nel diritto vigente, l'elenco delle segnalazioni che devono essere rispettate non è esaustivo.

I capoversi 1 e 3 si riferiscono alle situazioni in cui il traffico è regolato dalla polizia e sono ripresi, senza modifiche sostanziali, dal diritto vigente (art. 66 cpv. 1 e 3 OSStr).

Nel capoverso 4 sono riportate le altre modalità di ordinare la fermata: a differenza del diritto vigente, tali modalità non sono più connesse con determinati soggetti autorizzati (art. 66 cpv. 4–5 OSStr), ma sono presentate come possibilità aggiuntive e generali di segnalare la fermata; sono invece stralciate le singole varianti di segnalazione (p. es. per mezzo di una bandierina rossa o rossa e bianca).

Nel capoverso 5 sono disciplinate le modalità di regolazione del traffico in prossimità di cantieri (attuale art. 66 cpv. 5 lett. c OSStr): rispetto al diritto vigente, viene ora specificato che la paletta a due facce usata in questi casi deve essere retroriflettente, così come tutte quelle di cui all'articolo 175 AP-OUSStr. Non appare infatti opportuno introdurre una differenziazione in merito.

Articolo 176: Permesso per la regolazione del traffico

Questa disposizione corrisponde al diritto vigente (art. 67 cpv. 3). Quando concede il permesso per la regolazione del traffico, la polizia ha la facoltà di scegliere e di limitare i segnali da utilizzare.

Titolo quarto: Corse speciali

In questo titolo sono disciplinate le corse che, pur derogando alle norme generali della circolazione, in determinate circostanze possono comunque essere effettuate.

Capitolo 1: Trasporti e veicoli speciali

Rispetto al diritto vigente, questo capitolo presenta una struttura molto diversa; sono inoltre state apportate numerose modifiche sotto il profilo formale. I requisiti imposti ai veicoli e ai trasporti speciali restano tuttavia per lo più invariati. Le modalità concernenti il rilascio dei permessi (unici o duraturi, iscrizione nella licenza di circolazione, emissione di copie dei permessi, ecc.) non sono più disciplinate a livello di ordinanza, bensì in apposite istruzioni.

Articolo 177: In generale

Questo articolo contiene i requisiti generali che i veicoli e i trasporti speciali sono tenuti a soddisfare, in particolare quelli riguardanti il comportamento nel traffico e le misure di protezione speciali.

Il capoverso 1 sancisce, come già nel diritto vigente (art. 78 cpv. 1 ONC) che i trasporti e i veicoli speciali sono ammessi sulle strade pubbliche soltanto in virtù di un permesso. Tutte le altre regole contenute nell'attuale articolo 78 dovranno, se necessario, essere emanate sotto forma di istruzione.

Il capoverso 2 riprende l'attuale capoverso 1 dell'articolo 85 ONC (il cui cpv. 3 è ora integrato nell'art. 49 AP-OUStr).

Il capoverso 3 riprende la parte dell'attuale articolo 84 ONC che concerne direttamente i conducenti (ossia il cpv. 2).

Articolo 178: Trasporti speciali

Nel capoverso 1 sono disciplinati i trasporti per i quali, in linea di massima, può essere rilasciato un permesso a titolo di trasporti speciali (cfr. art. 80 cpv. 1 lett. b. ONC). Rispetto al diritto vigente, viene specificato che il permesso non sarà rilasciato se necessario perché il carico non è stato collocato correttamente. È inoltre proposta la possibilità di rilasciare un permesso per il trasporto di componenti delle gru da e verso il luogo in cui è impiegata la gru, se ciò consente di evitare un secondo viaggio.

Nel capoverso 2 è definito il concetto di carico indivisibile. Questa disposizione è stata aggiunta perché tale concetto svolge una funzione chiave nel quadro dei trasporti speciali ed è pertanto necessario ridurre il ventaglio delle possibili interpretazioni.

Secondo il capoverso 3, il conducente deve sempre portare con sé il documento comprovante l'indivisibilità del carico. Questa disposizione ha lo scopo di agevolare i controlli.

Articolo 179: Veicoli speciali

Il capoverso 1 corrisponde al diritto vigente (art. 80 cpv. 1 lett. a ONC).

Nel capoverso 2 è ripresa la parte dell'articolo 82 capoverso 2 ONC attinente a questo capitolo.

Articolo 180: Permessi

In questo articolo sono disciplinate le competenze degli enti autorizzati a rilasciare i permessi per i trasporti e i veicoli speciali.

I capoversi 1 e 2 corrispondono al diritto vigente (art. 79 cpv. 1, 4 e 5 ONC).

Il capoverso 3 si basa sul diritto vigente (art. 79 cpv. 2 ONC), ma tra i casi per i quali non è necessario il consenso dei Cantoni interessati o dell'USTRA per il rilascio del permesso viene aggiunto quello in cui lo sbalzo posteriore del carico non supera gli otto metri e quello anteriore i cinque metri. Si specifica inoltre che le autorità possono rilasciare i permessi se-

condo il capoverso 1 per tutta la Svizzera indipendentemente dal fatto che la corsa sia interna, di esportazione, transfrontaliera o di importazione.

Nel capoverso 4 è sancito l'obbligo (già presente nel diritto in vigore) da parte dei Cantoni o dell'USTRA di accertare le dimensioni e i pesi ammissibili sulle strade di grande traffico (art. 110 cpv. 4 OSStr). Essendo direttamente connesso con il rilascio dei permessi per i veicoli e i trasporti speciali, l'obbligo in oggetto è ora disciplinato in questo capitolo.

Capitolo 2: Divieto di circolare la notte e la domenica

Gli articoli 181–183 corrispondono per lo più al diritto vigente (art. 91–93 ONC), ma, rispetto a questo, sono stati abbreviati. Il fatto che alcune disposizioni non siano state riprese non ha tuttavia avuto alcuna incidenza sotto il profilo materiale.

Capitolo 3: Casi speciali di corse assoggettate a un permesso

In questo capitolo sono disciplinati gli altri casi in cui è necessario un permesso per effettuare una corsa che, conformemente alle norme generali della circolazione, non sarebbe ammessa.

Articolo 184: Servizio di linea

Questo articolo corrisponde al diritto vigente (art. 76 ONC).

Articolo 185: Rimorchi a slitta e casse mobili

Il capoverso 1 di questo articolo riprende il diritto vigente (art. 77 cpv. 3 ONC). Il capoverso 2 si rifà, in termini astratti, al diritto vigente (art. 77 cpv. 4 e 82 cpv. 2 ONC); la disposizione sulle casse mobili che, nel diritto vigente, figura nel capitolo sui trasporti e i veicoli speciali (art. 82 cpv. 2 ONC) è stata spostata in questo capoverso perché l'oggetto in questione non sono i trasporti speciali (cfr. art. 25 OETV), bensì i contenitori. Poiché non si ha a che fare con veicoli, è necessario un permesso per poter utilizzare tali contenitori sulle strade pubbliche.

Capitolo 4: Manifestazioni sportive e prova di veicoli

Questo capitolo corrisponde sostanzialmente al diritto vigente. Non è tuttavia stata ripresa la disposizione concernente il divieto di corse di stock-car e gare d'inseguimento degli aerostati. Anche queste manifestazioni potranno pertanto essere ammesse purché siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 187.

Titolo quinto: Disposizioni penali e finali

Articolo 188: Disposizioni penali

In seguito alle modifiche a livello di sistematica, all'attuale articolo 96 ONC («Disposizioni penali») sono state aggiunte alcune fattispecie penali della OSStr (art. 114 cpv. 1 lett. b e c OSStr). L'articolo 188 lettera c AP-OUStr differisce tuttavia dall'articolo 114 capoverso 1 lettera b OSStr perché si applica a tutti i soggetti che regolano il traffico senza esservi autorizzati in virtù degli articoli 174-176 AP-OUStr e non semplicemente a quelli che non dispongono di un permesso ufficiale.

Articolo 189: Istruzioni; eccezioni

L'articolo corrisponde al diritto vigente (art. 97 cpv. 1 ONC), a parte il fatto che ora, in analogia con altre ordinanze della legislazione sulla circolazione stradale, la competenza per le istruzioni non spetta, in generale, più al DATEC, bensì all'USTRA.