

Numero
742

cl

0

Bellinzona
16 febbraio 2022

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale delle strade
USTRA
3003 Berna

e-mail: signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale Semplificazione dell'introduzione di zone 30 e car pooling

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per averci dato l'opportunità di esprimere la nostra opinione in merito alla summenzionata procedura di consultazione.

Visto quanto risposto nel questionario allegato, il Consiglio di Stato non sostiene le proposte di modifica dell'ordinanza sulla segnaletica stradale per quanto concerne le zone 30; sostiene per contro le modifiche concernenti la circolazione dei veicoli di car pooling.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, i più distinti saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



Manuele Bertoli

Il Cancelliere



Arnaldo Coduri

Allegato:

- questionario

Copia a:

Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)

Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)

Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)

Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)

Pubblicazione in Internet



Questionario sulla revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale

Semplificazione dell'introduzione di zone 30 e car pooling

Parere presentato da:

<input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input type="checkbox"/> Associazione <input type="checkbox"/> Organizzazione <input type="checkbox"/> Altro
Mittente: Repubblica e Cantone Ticino Cancelleria dello Stato Piazza Governo 6 6501 Bellinzona
Importante Inviare il parere in formato Word entro il 25 febbraio 2022 al seguente indirizzo e-mail: signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Avamprogetto dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (AP-OSStr)

1.	Disposizione di zone 30 senza motivi specifici	
	Siete d'accordo di subordinare la disposizione di zone 30 sulle strade residenziali alle norme generali per regolamentazioni e limitazioni del traffico (art. 108 cpv. 4 ^{bis} AP-OSStr)?	
	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente	
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)
	Subordinare la disposizione di zone 30 sulle strade residenziali, non più ai requisiti qualificati dell'art. 108 cpv. 1-3 OSStr, ma alle norme generali dell'art. 3 cpv. 4 LCS applicando quindi i principi delle regolamentazioni e limitazioni del traffico, per cui tali zone divengono realizzabili per qualsiasi motivo dipendente dalle specificità locali, comporta che l'autorità abbia ampio margine di discrezione nel valutare la necessità della misura. Abbandonare la redazione della perizia prevista dall'art. 32 cpv. 3 LCS, quando l'intenzione è quella di migliorare la qualità di vita nelle aree residenziali, la protezione acustica e la sicurezza stradale, mantenendo tuttavia l'obbligo di rivedere le misure sancite dall'art. 6 dell'Ordinanza zone 30 e zone d'incontro, poiché ritenuto importante nei provvedimenti	

<p>inerenti ai limiti della velocità, per garantire proprio la sicurezza stradale, appare contraddittorio.</p> <p>Infatti è importante che per i tratti 30 km/h, anche se integrati in zone 30 (come recita il nuovo art. 2a cpv. 6 OSStr), siano ancora adempiuti i requisiti degli artt. 108 OSStr e 5 dell'Ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro.</p> <p>Disporre le zone 30 per ridurre particolari pericoli stradali, secondo l'attuale testo dell'art. 108 OSStr, risponde in maniera adeguata alle esigenze della sicurezza stradale che si vuol garantire.</p>	
---	--

2.	Disposizione di zone 30 senza la necessità di una perizia		
	Siete d'accordo che per disporre zone 30 sulle strade residenziali non sia più necessaria una perizia (art. 108 cpv. 4 ^{bis} AP-OSStr)?		
	Sì	X NO	Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni		Proposta di modifica (testo proposto)
	<p>Alla perizia non si può rinunciare. In particolare restano rilevanti per l'autorità i dati esistenti e auspicati sulla qualità degli spazi abitativi, economici e i diritti d'uso, un piano indicante la gerarchia delle strade, una valutazione delle lacune di sicurezza esistenti o prevedibili, i dati sull'attuale livello delle velocità, così come le riflessioni sui possibili impatti e la descrizione delle misure necessarie al raggiungimento dello scopo.</p> <p>L'art. 5 cpv. 3 dell'Ordinanza zone 30 e zone d'incontro prevede, quando la situazione lo esiga per l'osservanza della velocità massima consentita, l'adozione di altri provvedimenti, come la posa di elementi morfologici o di moderazione del traffico.</p> <p>Oltretutto al più tardi dopo un anno, occorre verificare l'efficacia delle misure attuate e se gli obiettivi perseguiti non sono stati raggiunti, vanno prese misure supplementari (art. 6 Ordinanza zone 30).</p> <p>La perizia fornisce informazioni fondamentali riguardo alla decisione sulle misure da mettere in atto, affinché la zona 30 o la zona d'incontro possano essere riconosciute e rispettate dai conducenti. Senza perizia diviene difficile, per l'autorità competente a disporre la zona 30 o la zona d'incontro, stabilire dove ulteriori misure siano necessarie per il rispetto del limite di velocità. Ordinare queste misure solo più tardi successivamente al controllo di verifica, oltre ad esser verosimilmente tardivo con riferimento all'auspicata riduzione di incidenti e quindi al rispetto della sicurezza stradale, potrebbe anche non esser ben compreso dalla popolazione.</p> <p>La perizia costituisce oggi infatti la base decisionale che giustifica l'adozione di misure accessorie, anche in eventuali procedure ricorsuali.</p> <p>Del resto l'allestimento di una perizia consente di valutare pure l'incidenza dell'introduzione di una zona 30 e di una zona d'incontro sul trasporto pubblico, non trascurabile nella valutazione della proporzionalità.</p>		

3.	Introduzione di una segnaletica per la circolazione dei veicoli di car pooling		
	Siete d'accordo che per incentivare il car pooling venga introdotto il simbolo (), da aggiungere, mediante cartello complementare, al divieto generale di circolazione, al divieto di circolazione per gli autoveicoli o al segnale «Carreggiata riservata ai bus», al fine di escludere le auto di gruppo da tali restrizioni (art. 65 cpv. 15 AP-OSStr)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)	
	L'introduzione di una segnaletica per la circolazione dei veicoli di car pooling rappresenta una misura promossa dal Dipartimento ticinese del territorio, in seguito all'avvenuta sperimentazione fra il 2019 e il 2021, intesa a favorire forme di mobilità più sostenibili. Incentivare la condivisione di tragitti, concedendo diritti speciali alle auto di gruppo, può contribuire a una riduzione del traffico e alleviare l'inquinamento ambientale, purché non ostacoli il trasporto pubblico.		

4.	Introduzione di una segnaletica per la sosta dei veicoli di car pooling		
	Siete d'accordo che il simbolo «Car pooling» consenta solo la sosta di veicoli occupati, sia alla partenza sia all'arrivo, da un numero di persone almeno pari a quello da esso indicato (art. 65 cpv. 16 AP-OSStr)?		
	<input type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)	
	Pur logicamente susseguente all'approvazione delle facilitazioni per il car pooling, l'introduzione della segnaletica per la sosta dei veicoli di car pooling consentirebbe solo la sosta di veicoli di car pooling e lascia perplessi con riferimento al principio della parità di trattamento. Inoltre la sua esecutività è discutibile a causa delle difficilmente implementabili misure di controllo da parte della polizia.		