



EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

V. 9.615.2

3003 Berna, 13 marzo 1990

Istruzioni sul modo di fissare le deroghe alle limitazioni generali della velocità

Indice

1. Contenuto
2. Fondamenti legali
3. Principi
4. Esigenze particolari da rispettare quando si tratta di ordinare limitazioni di velocità ridotte
 - 4.1 Limitazioni di velocità ridotte per migliorare la sicurezza stradale
 - 4.2 Limitazioni di velocità ridotte per migliorare la fluidità del traffico
 - 4.3 Limitazioni di velocità ridotte per diminuire le emissioni a carico dell'ambiente
5. Esigenze particolari quando sono ordinati limitazioni di velocità più elevate
6. Deroghe possibili alle limitazioni generali della velocità
7. Perizia
 - 7.1 In generale
 - 7.2 Contenuto della perizia
8. Procedura
 - 8.1 Competenza
 - 8.2 Decisione e pubblicazione
9. Abrogazione delle istruzioni previgenti
10. Entrata in vigore

Allegato: Testo delle disposizioni che devono essere osservate per fissare le deroghe alle limitazioni generali della velocità

Visto l'articolo 108 capoverso 5 dell'ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (OSStr; versione del 25 gennaio 1989) emaniamo le istruzioni seguenti:

1. Contenuto

Le presenti istruzioni precisano l'applicazione dell'articolo 108 OSStr concernente le deroghe alle limitazioni generali della velocità all'interno delle località, fuori delle località nonché sulle autostrade e semiautostrade (art. 4a cpv. 1 dell'ordinanza del 13.11.1962 sulle norme della circolazione stradale, ONC), su tratti di strada delimitati localmente. Per la segnaletica delle deroghe alle limitazioni generali della velocità per zone, conformemente all'articolo 2a OSStr, sono applicabili unicamente le nostre istruzioni del 3 aprile 1989 concernenti la segnaletica per zone delle regolamentazioni del traffico.

2. Fondamenti legali

- Art. 3 LCStr, segnatamente cpv. 2 (competenza), cpv. 4 (criteri legali) e cpv. 6 (misure di polizia)
- Art. 32 LCStr, segnatamente cpv. 3 (competenza) e cpv. 4 (perizia)
- Art. 4a ONC (limitazioni generali della velocità)
- Art. 101 OSStr, segnatamente cpv. 3 (principio della necessità)
- Art. 104 OSStr (competenza)
- Art. 107 OSStr, segnatamente cpv. 1 (decisione e pubblicazione) e cpv. 5 (principio della proporzionalità)
- Art. 108 OSStr (criteri per emanare deroghe alle limitazioni generali della velocità).

3. Principi

Le limitazioni generali della velocità disciplinano la velocità autorizzata se le condizioni della strada, della

circolazione e della visibilità sono favorevoli (art. 4a cpv. 1 ONC). Una deroga che alzi o abbassi il limite - in modo permanente o temporaneo (per es. mediante segnale intercambiabile)- può entrare in considerazione soltanto per un tratto di strada delimitato localmente sul quale le limitazioni generali di velocità sono inopportune, tenuto conto della situazione locale particolare.

Per una perizia occorre provare che sono adempiute le condizioni richieste per fissare una deroga alla limitazione generale di velocità (cfr. n. 7).

Si raccomanda di controllare la fondatezza delle misure ordinate procedendo ad un riesame. Conformemente all'articolo 107 capoverso 5 OSStr, l'autorità deve - se le circostanze si modificano - riesaminare la regolamentazione del traffico e, qualora fosse necessario, abrogarla.

4. Esigenze particolari da rispettare quando si tratta di ordinare limitazioni di velocità ridotte

4.1 Limitazioni di velocità ridotte per migliorare la sicurezza stradale (art. 108 cpv. 2 lett a e b OSStr.)

S'impone una riduzione della limitazione generale della velocità per migliorare la sicurezza stradale quando un pericolo è percepibile difficilmente o troppo tardi oppure quando determinati utenti della strada necessitano di protezione speciale e questi obiettivi non possono essere raggiunti mediante altre misure organizzative, edili o d'esercizio.

Un pericolo è "percepibile troppo tardi" (art. 108 cpv. 2 lett. a OSStr) se

- la visibilità insufficiente dovuta alla costruzione della strada (curve, cunette, nodi stradali) può in-

durre il conducente di un veicolo a commettere un errore di valutazione;

- il tracciato della strada esige particolare attenzione da parte del conducente (tratti in cui s'incrociano veicoli, intersezioni complesse).

Gli utenti della strada pericolosamente minacciati dalla circolazione stradale e obbligati a servirsi regolarmente di determinati tratti di strada (per es. persone anziane e fanciulli di asili e scuole) necessitano di "protezione speciale" (art. 108 cpv. 2 lett. b OSStr).

4.2 Limitazioni di velocità ridotte per migliorare le fluidità del traffico (art. 108 cpv. 2 lett. c OSStr)

Su tratti d'autostrada molto frequentati la limitazione generale della velocità può essere abbassata se, in tal modo è possibile migliorare la fluidità del traffico e ampliare la capacità della strada.

4.3 Limitazioni di velocità ridotte per diminuire le emissioni a carico dell'ambiente (art. 108 cpv. 2 lett. d OSStr)

Se è prevista una riduzione della limitazione della velocità per diminuire notevolmente le emissioni eccessive dovute al rumore o alle sostanze inquinanti che non possono essere evitate con altri provvedimenti, oltre alle condizioni fissate ai numeri 2 e 3, occorre applicare rispettivamente l'ordinanza del 15 dicembre 1986 contro l'inquinamento fonico (in particolare gli art. 13 a 19 e 36 a 44) e l'ordinanza del 16 dicembre 1985 contro l'inquinamento atmosferico (segnatamente gli art. 31 a 34). All'uopo bisogna esaminare anche le conseguenze sulla sicurezza stradale e e la fluidità del traffico (cfr. n. 7.2, lett. e); sarà rivolta particolare attenzione all'applicazione di questo provvedimento.

5. Esigenze particolari quando sono ordinati limitazioni di velocità più elevate (art. 108 cpv. 3 OSStr)

L'impressione ottica della strada esercita un notevole influsso sul comportamento dei conducenti per quanto concerne la velocità. L'impressione ottica della strada e dei dintorni deriva dal grado di sistemazione (per es. larghezza), dal tipo d'esercizio (per es. numero di corsie, volume e composizione del traffico) e dallo spazio stradale (costruzioni, vegetazione, topografia).

Se si constata una differenza rilevante - dovuta all'impressione ottica della strada - tra il comportamento per quanto concerne la velocità e la limitazione generale della velocità, quest'ultimo può essere alzato al fine di migliorare la fluidità del traffico, purché questa decisione non pregiudichi in alcun modo la sicurezza stradale e l'ambiente.

Una deroga per alzare la limitazione generale della velocità è autorizzata unicamente all'interno delle località, su tratti di strade con precedenza ben costruiti, alle condizioni seguenti:

- Sono "ben costruiti" i tratti di strada sui quali è opportuna una velocità superiore a quella generale grazie all'elevato grado di sistemazione e alla loro omogeneità.
- I pedoni devono poter disporre di un marciapiede o di un sentiero pedonale nonché di passaggi protetti (per es. passaggi pedonali, isole di sicurezza, installazioni di segnali luminosi, sottopassaggi o cavalcavia pedonali). E' indispensabile che la circolazione di ciclisti e ciclomotoristi sia separata dal resto del traffico; in casi eccezionali sono sufficienti le corsie ciclabili.

6. Deroghe possibili alle limitazioni generali della velocità

Conformemente all'articolo 108 capoverso 5 OSStr, sono permesse unicamente le seguenti deroghe alle limitazioni generali della velocità:

Limiti generali della velocità	Limiti ridotti della velocità	Limiti alzati della velocità
Autostrade (120 km/h)	fino a 60 km/h, con graduazioni di 10 km/h; nella zona di raccordi e rami- ficazioni, ulteriori riduzioni di 10 km/h secondo il tipo di costruzione	Nessuno
Semiautostrade (100 km/h)	fino a 60 km/h, con graduazioni di 10 km/h; nella zona di raccordi e ramificazioni, ulteriori riduzioni di 10 km/h secondo il tipo di co- struzione	Nessuno
Strade fuori delle località (80 km/h)	con graduazioni di 10 km/h	Nessuno
Strade all'interno delle località (50 km/h)	con graduazioni di 10 km/h	60, 70, 80 km/h

L'esperienza dimostra che sulle autostrade e sulle semiautostrade sono sufficienti graduazioni di 20 km/h.

7. Perizia

7.1 In generale

Conformemente all'articolo 32 capoverso 4 LCStr e all'articolo 108 capoverso 4 OSStr, prima di fissare le deroghe alle limitazioni generali della velocità deve essere fatta una perizia - tenendo conto del principio della proporzionalità secondo l'articolo 107 capoverso 5 OSStr - per determinare se il provvedimento sia necessario e opportuno oppure se convenga adottare altre misure. La perizia - che può essere allestita da periti dell'amministrazione oppure da specialisti esterni - deve fornire all'autorità i fondamenti oggettivi per consentirle di prendere una decisione.

Il contenuto e la portata della perizia dipendono dallo scopo prefisso per la limitazione generale della velocità e dalla situazione locale e pertanto differiscono di caso in caso.

7.2 Contenuto della perizia

Per dimostrare che sono adempiute le condizioni per ordinare una deroga alla limitazione della velocità, occorre procedere come segue:

a. Motivo

Per quali motivi è esaminato l'ordine di deroga della limitazione della velocità?

b. Situazione iniziale

- Descrizione del genere della strada, del tipo di costruzione, della forma d'esercizio;
- Valutazione della situazione per quanto concerne gli incidenti (frequenza/conseguenze) e delle situazioni di pericolo;

- Determinazione del livello attuale di velocità (per es. 50% velocità $V_{50\%}$ e 85% velocità $V_{85\%}$);
- Rilevamento del volume e del tipo del traffico.

c. Scopo

Quale scopo deve essere raggiunto mediante la deroga della limitazione generale della velocità?

d. Legittimità

La deroga prevista alla limitazione generale della velocità è conforme ai fondamenti legali (n. 2), ai principi (n. 3) e alle esigenze particolari (n. 4 a 6)?

e. Analisi suppletive

In funzione dello scopo prefisso e della situazione, si procederà, all'occorrenza, ad analisi più dettagliate concernenti le caratteristiche degli incidenti, i pericoli potenziali e lo svolgimento della circolazione, oltre che agli studi di cui nella lettera b.

Qualora siano prevedibili effetti negativi sull'ambiente in caso di una deroga alla limitazione generale, si procederà anche a un'analisi della situazione fonica conformemente all'ordinanza contro l'inquinamento fonico risp. a un'analisi del carico dell'ambiente conformemente all'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (cfr. anche n. 4.3).

Se una deroga alla limitazione generale della velocità è prevista in funzione del carico dell'ambiente, saranno esaminati anche gli effetti di tale deroga sulla sicurezza stradale e sulla fluidità del traffico.

I risultati delle inchieste vanno allegati alla perizia.

f. Valutazione delle conseguenze

- In quale proporzione può essere raggiunto lo scopo prefisso derogando alla limitazione generale della velocità?
- Quali sono gli altri effetti positivi o negativi che possono eventualmente sorgere (per es, problemi d'esecuzione, spostamenti indesiderabili del traffico)?

g. Conclusioni

Le conclusioni contengono la proposta, corredata di una breve motivazione, per l'autorità.

8. Procedura

8.1 Competenza

Le deroghe alle limitazioni generali della velocità sono emanate

- dall'autorità competente secondo il diritto cantonale (art. 32 cpv. 3 LCStr);
- dal DFGP per le strade nazionali di 1^a e di 2^a classe tranne per le deroghe necessarie per lavori di costruzione e manutenzione che non durano più di un anno (art. 32 cpv. 3 LCStr e 108 cpv. 1 OSStr).;
- dalla polizia, in casi speciali (per es. se situazioni d'emergenza richiedono misure speciali) purché si tratti di una misura temporanea di durata non eccedente gli otto giorni (art. 3 cpv. 6 LCStr e art. 107 cpv. 4 OSStr).

8.2 Decisione e pubblicazione (art. 107 cpv. 1 e 2 e art. 110 cpv. 2 OSStr)

Se non è competente il DFGP, i provvedimenti devono essere decisi e pubblicati, con menzione dei rimedi giuri-

dici, dall'autorità cantonale; i segnali possono essere collocati prima della pubblicazione della decisione, al massimo per 60 giorni, se la sicurezza stradale lo esige o se l'autorità ordina provvedimenti a titolo sperimentale per un anno al massimo.

I provvedimenti per cui è competente il DFGP sono pubblicati nel Foglio Federale conformemente alla legge sulla procedura amministrativa.

I provvedimenti ordinati dalla polizia, valevoli al massimo otto giorni, non sono oggetto né di una decisione né di pubblicazione. Se vigono più di otto giorni ma al massimo 60 giorni, l'autorità deve approvarli e, se la validità supera i 60 giorni, devono essere oggetto di decisione e pubblicati.

9. Abrogazione delle istruzioni previgenti

Le istruzioni dell'11 marzo 1980 sul modo di fissare le deroghe alle limitazioni generali della velocità sono abrogate.

10. Entrata in vigore

Le presenti istruzioni entrano in vigore il 13 marzo 1990.

DIPARTIMENTO FEDERALE
DI GIUSTIZIA E POLIZIA

Allegato: Testo delle disposizioni che devono essere osservate per stabilire deroghe alle limitazioni generali della velocità

Allegato

Testo delle disposizioni che devono essere osservate per stabilire deroghe alle limitazioni generali della velocità

Art. 3 cpv. 2, 4 e 6 LCStr

²I Cantoni possono vietare, limitare o disciplinare la circolazione su determinate strade. Essi possono delegare tale competenza ai Comuni, riservato il ricorso a un'autorità cantonale.

⁴Altre limitazioni o prescrizioni possono essere emanate in quanto lo esigano la protezione degli abitanti o di altri ugualmente toccati dall'inquinamento fonico od atmosferico, la sicurezza, l'alleviamento o la disciplina del traffico, la protezione della strada od altre condizioni locali. Per tali motivi, soprattutto nei quartieri d'abitazione può essere limitato il traffico e regolato specialmente il posteggio. La decisione cantonale di ultima istanza concernente tali misure può essere impugnata mediante ricorso al Consiglio federale entro trenta giorni dalla pubblicazione o dalla notificazione.

⁶In casi speciali, la polizia può prendere le misure richieste dalle circostanze, in particolare limitare o deviare temporaneamente la circolazione.

Art. 32 LCStr

¹La velocità deve sempre essere adattata alle circostanze, in particolare alle peculiarità del veicolo e del carico, come anche alle condizioni della strada, della circolazione e della visibilità. Nei punti in cui il veicolo potrebbe intral-

ciare la circolazione, il conducente deve circolare lentamente e, se necessario, fermarsi, in particolare dove la visibilità non è buona, alle intersezioni con scarsa visuale e ai passaggi a livello.

²Il Consiglio federale limita la velocità dei veicoli a motore su tutte le strade.

³La velocità massima stabilita dal Consiglio federale può essere ridotta o aumentata, per determinati tratti di strada, dall'autorità cantonale competente e, per le strade nazionali, dal Dipartimento federale di giustizia e polizia.

⁴Le misure secondo il capoverso 3 possono essere prese solo in virtù di una perizia; il Consiglio federale emana le disposizioni particolareggiate. Contro le decisioni cantonali d'ultima istanza e le decisioni del Dipartimento federale di giustizia e polizia, concernenti siffatte misure, è ammissibile il ricorso al Consiglio federale.

Art. 4a cpv. 1, 3, 3bis, 4 e 5 ONC

¹La velocità massima generale dei veicoli può raggiungere, se le condizioni della strada, della circolazione e della visibilità sono favorevoli:

- a. 50 km/h nelle località;
- b. 80 km/h fuori delle località, eccettuato sulle semiautostrade e sulle autostrade;
- c. 100 km/h sulle semiautostrade;
- d. 120 km/h sulle autostrade.

³La limitazione generale della velocità a 80 km/h (cpv. 1 lett. b) vale a partire dal segnale "Fine della velocità massima 50, Limite generale" (2.53.1) o "Fine della velocità massima" (2.53) e, lasciando una semiautostrada o un'auto-

strada, a partire dal segnale "Fine della semiautostrada" (4.04) o dal segnale "Fine dell'autostrada" (4.02).

^{3bis}La limitazione generale della velocità a 100 km/h (cpv. 1 lett. c) vale a partire dal segnale "Semiautostrada" (4.03) e termina al segnale "Fine della semiautostrada" (4.04).

⁴La limitazione generale della velocità a 120 km/h (cpv. 1 lett. d) vale a partire dal segnale "Autostrada" (4.01) e termina al segnale "Fine dell'autostrada" (4.02).

⁵Se dei segnali indicano altre velocità massime, esse sono applicabili al posto delle limitazioni generali di velocità (cpv. 1); lo stesso vale per le velocità inferiori imposte a certi generi di veicoli dall'articolo 5 o a certi veicoli per decisione dell'autorità competente.

Art. 101 cpv. 3 OSStr

³I segnali e le demarcazioni non devono essere prescritti e collocati senza necessità; non devono però mancare dove sono indispensabili. Devono essere disposti in maniera uniforme, particolarmente lungo una stessa arteria stradale.

Art. 104 cpv. 1 a 4 OSStr

¹L'autorità è competente per collocare o togliere segnali e demarcazioni. Sono riservati l'obbligo degli utenti della strada di segnalare gli ostacoli da loro cagionati sulla carreggiata (art. 4 cpv. 1 LCStr; art. 23 e 54 ONC) e la competenza della polizia di collocare i segnali necessari nella misura in cui ha il diritto di ordinare provvedimenti di propria iniziativa (art. 107 cpv. 4; art. 3 cpv. 6 LCStr).

²I Cantoni possono delegare ai Comuni i compiti concernenti la segnaletica, ma devono esercitare la sorveglianza.

³Per collocare, togliere o modificare segnali e demarcazioni sulle strade nazionali di 1^a e 2^a classe, è necessario il permesso del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie; fanno eccezione i segnali e le demarcazioni in relazione alla costruzione e alla manutenzione che non valgono oltre un anno e che possono essere collocati dall'autorità conformemente alle istruzioni emanate dal Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie d'intesa con il DFGP. Gli articoli 108 capoverso 1 e 110 capoverso 2 sono applicabili quando si tratta di regolamentazioni del traffico decise dal DFGP.¹⁾

⁴Spetta alla Confederazione provvedere alla segnaletica sulle proprie strade e fondi, segnalare le strade postali di montagna (art. 45 cpv. 2) nonché i posti di dogana (art. 31 cpv. 1) e curare la segnaletica relativa a regolamentazioni militari del traffico.

Art. 107 cpv. 1, 2 e 5 OSStr

¹L'autorità deve decidere e pubblicare, menzionando i rimedi giuridici, le regolamentazioni locali del traffico (art. 3 cpv. 3 e 4 LCStr) che sono indicate da segnali di prescrizione o di precedenza o da altri segnali con carattere di prescrizione. Questi segnali possono essere collocati soltanto dopo che la decisione è divenuta esecutiva. Sono riservati i capoversi 2-4.

²Se la sicurezza stradale lo esige, l'autorità può collocare prima della pubblicazione della decisione, per 60 giorni al massimo, segnali indicanti regolamentazioni locali del traffico giusta il capoverso 1; regolamentazioni locali del traffico introdotte a titolo sperimentale possono essere ordinate per un anno al massimo e, se durano più di 60 giorni, devono essere decise e pubblicate, conformemente al capoverso 1.

⁵Se su un determinato tratto è necessario ordinare una regolamentazione locale del traffico, bisogna scegliere la misura che per il raggiungimento dello scopo prefisso cagioni il minimo di restrizioni. Se le circostanze che hanno determinato una regolamentazione locale del traffico si modificano, l'autorità deve riesaminare il caso e, qualora fosse necessario, abrogare la regolamentazione.

Art. 108 OSStr

¹Per evitare o attenuare pericoli particolari della circolazione stradale, per ridurre un carico ambientale eccessivo o per migliorare la fluidità del traffico, l'autorità può ordinare deroghe alle limitazioni generali della velocità (art. 4a ONC) su determinati tratti di strada. Sulle strade nazionali di 1^a e 2^a classe è competente il DFGP, tranne per le deroghe alle limitazioni della velocità necessarie per lavori di costruzione e manutenzione e che non durano più di un anno.

²Le limitazioni generali della velocità possono essere ridotte se:

- a. un pericolo è percepibile difficilmente o troppo tardi e non può essere eliminato altrimenti;
- b. determinati utenti della strada necessitano di protezione speciale non altrimenti conseguibile;
- c. consentono di migliorare la fluidità del traffico su tratti molto frequentati;
- d. emissioni esagerate a carico dell'ambiente (rumore, sostanze inquinanti) non possono essere ridotte in modo rilevante mediante altri provvedimenti.

³Il limite generale di velocità può essere aumentato, su strade ben costruite, con diritto di precedenza nelle loca-

lità, se questo provvedimento permette di migliorare la fluidità del traffico senza arrecare svantaggi alla sicurezza e all'ambiente.

⁴Prima di fissare una deroga a una limitazione generale della velocità si procede a una perizia (art. 32 cpv. 4 LCStr) per chiarire se il provvedimento è necessario (cpv.2), opportuno e conforme al principio della proporzionalità oppure se sia indicato prendere altre misure.

⁵Sono permesse le seguenti deroghe alle limitazioni generali della velocità:

- a. sulle autostrade: per velocità inferiori a 120 km/h fino a 60 km/h, la graduazione è di 10 km/h; nell'ambito di raccordi e ramificazioni, ulteriori riduzioni di 10 km/h secondo il grado di costruzione;
- b. sulle semiautostrade: per velocità inferiori a 100 km/h fino a 60 km/h, la graduazione è di 10 km/h; nell'ambito di raccordi e ramificazioni, ulteriori riduzioni di 10 km/h secondo il grado di costruzione;
- c. sulle strade fuori delle località, eccettuate le semiautostrade e le autostrade: per velocità inferiori a 80 km/h, la graduazione è di 10 km/h;
- d. sulle strade all'interno delle località: 80/70/70 km/h; per velocità inferiori a 50 km/h, la graduazione è di 10 km/h;
- e. all'interno delle località sulle strade a carattere omogeneo designate con una segnaletica per zone (art. 2a): 40/30 km/h.

⁶Il DFGP emana istruzioni sul modo di fissare le deroghe alle limitazioni generali della velocità; se queste deroghe sono indicate mediante la segnaletica per zone, il Dipartimento può fissare le esigenze edili della strada.