



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale delle strade USTRA

Istruzioni

Edizione 01.06.2011 V1.00

Piani di gestione del traffico sulle strade nazionali

ASTRA 75 002

ASTRA OFROU USTRA UVIAS

Distribuzione

Questo documento può essere scaricato gratuitamente all'indirizzo www.astra.admin.ch.

© ASTRA 01.06.2011

Riproduzione autorizzata con indicazione della fonte, salvo per fini commerciali.

L'Ufficio federale delle strade,

visto l'articolo 51 capoverso 1 dell'ordinanza del 7 novembre 2007 sulle strade nazionali (OSN¹)

emana le istruzioni seguenti:

Capitolo 1 Disposizioni generali

Articolo 1 Basi legali

¹ La Confederazione è competente per la gestione del traffico sulle strade nazionali (art. 57c cpv. 1 della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale [RS 741.01]; LCStr). In tale funzione assicura la fluidità e la sicurezza del traffico motorizzato ordinando provvedimenti di regolazione, ripartizione e controllo del traffico ("gestione di rete", "gestione degli assi", "gestione dei nodi" e "informazioni") ed emanando raccomandazioni. A tale scopo gestisce una centrale di gestione del traffico per le strade nazionali (VMZ-CH) (art. 57c cpv. 5 LCStr).

² La Confederazione allestisce e ordina piani di gestione del traffico per le strade nazionali. Il loro allestimento è effettuato d'intesa con i Cantoni (art. 57c cpv. 3 LCStr).

³ I compiti di allarme, primo intervento in caso di eventi e controllo delle autorità di polizia riguardanti le strade nazionali continueranno a essere di competenza dei Cantoni.

Articolo 2 Campo di applicazione

¹ Le presenti istruzioni fissano i requisiti per l'elaborazione, la messa in vigore, l'utilizzo e l'aggiornamento dei piani di gestione del traffico per le strade nazionali. Esse sono destinate all'USTRA.

² Le istruzioni definiscono lo scopo, l'obiettivo, la struttura e il contenuto dei piani di gestione del traffico per le strade nazionali; assicurano che i piani di gestione del traffico per le strade nazionali siano elaborati secondo lo stesso metodo, la stessa struttura e le stesse modalità. Le istruzioni regolano inoltre l'utilizzo dei piani di gestione del traffico.

³ Le istruzioni disciplinano in particolare:

- a) la delimitazione tra i compiti di gestione del traffico e i compiti di polizia nel quadro del primo intervento (capitolo 1);
- b) la delimitazione tra le misure di gestione del traffico manuali e quelle automatizzate (capitolo 1);
- c) la struttura e il contenuto dei piani di gestione del traffico (capitolo 2).
- d) le modalità di elaborazione e di messa in vigore dei piani di gestione del traffico (capitolo 3).
- e) le modalità di utilizzo e di aggiornamento dei piani di gestione del traffico (capitolo 4).

Articolo 3 Portata e obiettivi dei piani di gestione del traffico

¹ I piani di gestione del traffico stabiliscono, sotto forma di decisioni predefinite, le misure di gestione del traffico da adottare in funzione della situazione per segmenti stradali predefiniti. I piani di gestione del traffico definiscono:

- a) gli eventi che attivano un piano di gestione del traffico;
- b) le misure e le azioni necessarie per affrontare l'evento;
- c) la ripartizione, nell'ordine appropriato, dei compiti e delle competenze dei soggetti coinvolti nell'applicazione delle misure e delle azioni.

¹ RS 725.111

² I piani di gestione del traffico sono allestiti per far fronte con rapidità, efficacia e in maniera coordinata sul piano intercantonale alle perturbazioni del traffico provocate sulle strade nazionali da eventi predefiniti. In tal senso contribuiscono in modo essenziale a sfruttare al meglio, ovvero con meno limitazioni possibili, le attuali capacità stradali, a garantire la sicurezza stradale e ad aumentare l'affidabilità per gli utenti. È pertanto indispensabile che gli utenti della strada dispongano di informazioni chiare e affidabili nonché di raccomandazioni precise e facilmente intelligibili e che il coordinamento tra i soggetti coinvolti sia efficace.

Articolo 4 Delimitazione rispetto ad altri provvedimenti che influiscono sul traffico

¹ Il contenuto e l'attuazione dei piani di gestione del traffico vanno distinti:

- a) da misure e ordini di polizia nel quadro del primo intervento (articolo 5);
- b) dal contenuto delle misure di gestione del traffico automatizzate quali le prescrizioni dinamiche dei limiti di velocità e la gestione degli impianti di segnali luminosi (articolo 6);
- c) dall'attuazione di misure di gestione del traffico automatizzate (articolo 7).

Articolo 5 Delimitazione rispetto al primo intervento di polizia

¹ I primi interventi rilevanti per la sicurezza in seguito a eventi non prevedibili quali incidenti, veicoli in panne, calamità naturali o avversità meteorologiche sono di competenza degli organi di polizia (art. 3 cpv. 6 LCStr). Questi ultimi attivano e attuano le misure elencate qui di seguito in base alle esigenze nel quadro del primo intervento. Le misure non costituiscono parte integrante dei piani di gestione del traffico o della gestione del traffico delle strade nazionali ai sensi dell'articolo 57c LCStr.

- a) Avviso di pericolo prima del luogo dell'incidente o dell'evento.
- b) Limitazione della velocità prima del luogo dell'incidente o dell'evento.
- c) Prima notifica nel sistema d'informazione del traffico.
- d) Chiusura di corsia (chiusura parziale).
- e) Chiusura di galleria.
- f) Chiusura di tratto (chiusura totale).
- g) Deviazione del traffico in caso di chiusura totale.
- h) Chiusura di entrate.
- i) Chiusura di uscite.

² A seconda dell'entità delle ripercussioni sulla circolazione dovute a un evento, possono risultare necessarie misure complementari per la gestione del traffico dopo il primo intervento di polizia. Spetta all'USTRA definire tali misure. Queste ultime possono essere attivate sulla base di un piano di gestione del traffico. Le misure di gestione del traffico che succedono al primo intervento di polizia sono le seguenti:

- a) diffusione di informazioni sulla circolazione con o senza raccomandazioni;
- b) regolazione del traffico sulla strada nazionale;
- c) apertura della corsia di emergenza per la circolazione;
- d) dirottamento del traffico e traffico bidirezionale in gallerie o su tratti liberi;
- e) applicazione di misure di regolazione e di controllo del traffico più estese;
- f) deviazione sulla rete stradale subordinata se la deviazione è segnalata sul piano di gestione del traffico e approvata dalle autorità di polizia competenti.

³ Sono di esclusiva competenza dell'USTRA le misure di gestione del traffico adottate in seguito a un congestionamento della strada nazionale.

Articolo 6 Delimitazione rispetto alla definizione dei contenuti di misure automatizzate

¹ Per misure di gestione del traffico automatizzate s'intendono misure attivate senza l'intervento di alcun operatore in base a rilevamenti locali o automatismi di controllo. Ne fanno parte in particolare:

- a) gli adeguamenti dinamici del limite di velocità;
- b) l'attivazione dinamica di divieti di sorpasso per autocarri;
- c) gli avvisi dinamici di pericolo o di incolonnamento;
- d) la gestione delle rampe con dosaggio del traffico ai raccordi;
- e) la gestione degli impianti di segnali luminosi sulle strade nazionali;
- f) la gestione degli impianti di segnali luminosi al primo nodo secondario.

² I mezzi operativi per le misure automatizzate sono elencati nel piano di gestione del traffico. Non vi rientrano invece la definizione, l'allestimento e l'adozione di tali mezzi sulle strade nazionali che hanno luogo nel quadro della strategia dell'USTRA concernente l'equipaggiamento dei tratti stradali e sulla base delle direttive pertinenti.

³ La definizione, l'allestimento e l'adozione di questi mezzi operativi su strade nazionali senza ripercussioni immediate sulla rete stradale subordinata sono di esclusiva competenza dell'USTRA. L'USTRA provvede affinché nelle altre decisioni – in particolare quelle concernenti le misure per la gestione delle rampe e degli impianti di segnali luminosi al primo nodo secondario – siano coinvolti i proprietari delle strade interessati. La gestione dei nodi di raccordo può essere inserita, caso per caso, anche nei sistemi di gestione di Cantoni, città e Comuni.

Articolo 7 Delimitazione rispetto all'utilizzo di misure automatizzate

¹ Le misure automatizzate devono tener conto nella misura più ampia possibile delle ripercussioni degli eventi sui flussi di traffico. Per quanto possibile, si deve evitare qualsiasi intervento manuale sulle misure automatizzate.

² Per le rimanenti eccezioni, nei piani di gestione del traffico dovranno essere indicate le condizioni nelle quali è possibile intervenire, escludendola, su una specifica misura di gestione del traffico automatizzata. Nel piano di gestione del traffico vanno stabilite le misure necessarie in tal senso e le competenze per la loro attuazione.

Capitolo 2 Struttura e contenuto dei piani di gestione del traffico

Articolo 8 Georeferenziazione del piano di gestione del traffico

¹ Il piano di gestione del traffico è sempre riferito a un **segmento del piano di gestione del traffico**. Sulle strade a grande capacità, tale segmento è costituito da un tratto stradale determinato con una chiara direzione di marcia, delimitato di norma da due intersezioni. L'estensione territoriale delle misure necessarie per far fronte a un determinato evento dipende dalle ripercussioni locali dell'evento. In genere, tale estensione supera i limiti del segmento.

² La designazione del piano di gestione del traffico è costituita dal numero di strada e dalla denominazione del primo e dell'ultimo punto di un segmento del piano di gestione del traffico.

³ Se il segmento del piano di gestione del traffico include più raccordi o gallerie, può risultare opportuno suddividerlo in sottosegmenti.

⁴ Gli scenari contemplati dal piano di gestione del traffico (cfr. articolo 11) si riferiscono al segmento preso nel suo insieme o a un singolo sottosegmento.

Articolo 9 Contenuto dei piani di gestione del traffico

¹ I piani di gestione del traffico contengono misure, condizioni e competenze per l'attuazione delle quattro funzioni di gestione del traffico "gestione di rete", "gestione degli assi", "gestione dei nodi" e "informazioni".

² I piani di gestione del traffico vengono attuati in base al traffico rilevato, alle informazioni della polizia, alla valutazione dei valori soglia predefiniti e all'esperienza degli operatori. I piani di gestione del traffico rivestono un'importanza particolare per le misure la cui attuazione non può avvenire in modo automatizzato. Di conseguenza, le quattro funzioni di gestione del traffico "gestione di rete", "gestione degli assi", "gestione dei nodi" e "informazioni" assumono una rilevanza differente:

- a) La rilevanza maggiore è accordata alle due funzioni "gestione di rete" e "informazioni". I piani di gestione del traffico definiscono le modalità secondo cui devono essere prese le misure di gestione della rete e informati gli utenti della strada.
- b) Le funzioni "gestione degli assi" e "gestione dei nodi" sono, di norma, automatizzate. I piani di gestione del traffico si limitano a formulare le esigenze e le disposizioni relative. Le misure di gestione degli assi e dei nodi sono definite al di fuori dei piani di gestione del traffico, nel quadro di procedure specifiche (cfr. articolo 6).
- c) Sotto il profilo operativo, i piani di gestione del traffico definiscono unicamente le condizioni, le azioni e le competenze qualora risulti necessario intervenire manualmente sulle misure di gestione del traffico automatizzate (cfr. articolo 7).

Articolo 10 Struttura dei piani di gestione del traffico

¹ I piani di gestione del traffico constano di:

- a) una scheda di base in cui sono descritti gli aspetti fondamentali riguardanti il contenuto dei piani di gestione del traffico (articolo 11);
- b) una scheda operatore con indicazioni dettagliate sul contenuto per l'attuazione operativa dei piani di gestione del traffico (articolo 12).

Articolo 11 Struttura e contenuto della scheda di base

¹ Nella **scheda di base** sono riportati per ogni segmento del piano di gestione del traffico specifico i dati rilevanti concernenti l'infrastruttura e il volume del traffico, le deviazioni e i possibili scenari rilevanti nonché le misure di gestione del traffico previste. La scheda di base costituisce la base per l'elaborazione della scheda operatore (cfr. articolo 12).

² La scheda di base contiene gli elementi seguenti:

- a) scenari per la definizione degli eventi rilevanti;
- b) percorsi alternativi e deviazioni sulla rete delle strade nazionali;
- c) deviazioni sulla rete stradale subordinata;
- d) misure di gestione del traffico e condizioni per la loro attivazione;
- e) elenco degli equipaggiamenti dei tratti stradali esistenti;
- f) indicazioni relative al fabbisogno aggiuntivo di equipaggiamenti per l'attuazione delle quattro funzioni di gestione del traffico "gestione di rete", "gestione degli assi", "gestione dei nodi" e "informazioni";
- g) informazioni relative alla necessità di adottare provvedimenti di controllo del traffico nei pressi di raccordi e nodi secondari e i relativi mezzi operativi.

³ La scheda di base è strutturata nel modo seguente:

1 Panoramica

- Rappresentazione grafica dell'infrastruttura esistente, di quella pianificata e del volume di traffico previsto nel segmento corrispondente.
- Necessità di intervento derivante dal raffronto tra l'infrastruttura disponibile e il volume di traffico previsto.
- Elenco delle misure di gestione del traffico previste nel segmento in questione.

- Elenco dei mezzi operativi disponibili e di quelli mancanti per l'attuazione delle misure di gestione del traffico.

2 Dati concernenti l'infrastruttura

- Dati su tratti stradali, raccordi, aree di servizio aree di sosta e aree di attesa all'interno di un segmento del piano di gestione del traffico.
- Elenco dei mezzi operativi interni ed esterni al segmento del piano di gestione del traffico rilevanti ai fini dell'esercizio.

3 Dati sul traffico

- Rappresentazione grafica delle curve giornaliere e delle curve annuali di variazione nonché tabella con indicatori statistici rilevanti quali il traffico giornaliero medio (TGM) e il traffico orario determinante (TOD) per ogni punto di conteggio all'interno del segmento del piano di gestione del traffico.
- Se necessario per l'attivazione delle misure di gestione del traffico: integrazione delle informazioni con dati dei punti di conteggio esterni al segmento.

4 Percorsi

- Elenco dei percorsi alternativi o delle deviazioni rispetto al percorso di base quali collegamenti possibili tra l'uscita e le relative destinazioni. Nel caso dei percorsi alternativi, il percorso di base è sempre più congestionato, ma rimane percorribile. Le deviazioni sono indicate quando il tempo di percorrenza del percorso di base è superiore a quello del percorso alternativo o in caso di chiusura del percorso di base. Al segmento del piano di gestione del traffico e alle relative destinazioni possono essere assegnati più percorsi alternativi o deviazioni.

I percorsi sono definiti come sequenza di punti nella direzione di marcia. Sono sempre indicati il punto di partenza e il punto finale. Il punto di partenza costituisce il punto di riferimento nel quale va abbandonato il percorso di base. Il punto finale costituisce il punto nel quale è nuovamente possibile ritornare sul percorso di base. Se tra il punto di partenza e il punto finale la designazione della strada cambia, sono indicati punti intermedi.

Le deviazioni sulla rete stradale subordinata sono indicate unicamente se concordate con i Cantoni interessati o se costituiscono parte integrante dei piani d'intervento cantonali.

- Indicazione della relazione valevole per i percorsi alternativi e le deviazioni. La relazione risulta dal luogo di provenienza e dal luogo di destinazione degli utenti della strada.
- Rappresentazione cartografica dell'insieme dei percorsi alternativi e delle deviazioni.

5 Scenari e misure

- Definizione degli scenari rilevanti per la descrizione di una situazione di traffico rilevante ai fini di un piano di gestione del traffico. La base per la definizione è costituita da sei scenari di base. Questi ultimi si riferiscono all'intero segmento o ad alcuni singoli sottosegmenti del piano di gestione del traffico. Gli scenari di cui si tiene conto all'occorrenza sono definiti nel modo seguente:

- S1xx: previsione di una situazione di congestione del traffico
- S2xx: situazione di congestione effettiva
- S3xx: previsione di una situazione di congestione del traffico (soltanto traffico pesante)
- S4xx: situazione di congestione del traffico (soltanto traffico pesante)
- S5xx: riduzione delle corsie di transito
- S6xx: chiusura (di tutte le corsie della direzione di marcia).

- Breve attribuzione delle misure di gestione del traffico allo scenario pertinente.

Per ciascuna misura sono indicate una o più condizioni. Se queste ultime sono soddisfatte, la misura è attivata. Una volta superato l'evento, la misura è disattivata. Le condizioni si riferiscono a grandezze misurabili e intelligibili

(dati dei punti di conteggio, lunghezza delle code, tempo di viaggio perso, tratti disponibili).

- Definizione dell'organizzazione responsabile per l'attuazione della misura.

Articolo 12 Struttura e contenuto della scheda operatore

¹ Nella **scheda operatore** sono precisati ulteriormente gli scenari e le misure definiti nella scheda di base nonché i mezzi operativi e le azioni necessarie. La scheda operatore stabilisce le azioni in maniera vincolate sotto forma di chiare istruzioni agli operatori delle centrali di gestione del traffico. Essa costituisce la base per l'attuazione del piano di gestione del traffico in situazioni di esercizio operativo.

² La scheda operatore contiene unicamente le misure possibili al momento della messa in vigore del piano di gestione del traffico, attuabili da parte degli operatori della centrale o delle centrali di gestione del traffico. Non sono considerate le misure pianificate né quelle per la cui attuazione non si dispone dei mezzi operativi.

³ La scheda operatore contiene almeno i seguenti elementi:

- a) Foglio di copertina: ad eccezione del titolo, è identico al foglio di copertina della scheda di base.
- b) Percorsi: informazioni sui percorsi alternativi e sulle deviazioni possibili.
- c) Mezzi operativi disponibili.
- d) Scenari: rappresentazione degli scenari e della conseguente suddivisione in sotto-segmenti del piano di gestione del traffico.
- e) Misure e azioni: le misure e le azioni costituiscono la parte centrale della scheda operatore. Contengono istruzioni concrete per i soggetti coinvolti, i mezzi operativi da utilizzare, le condizioni per l'attivazione di una misura o di un'azione nonché la loro descrizione.

⁴ L'USTRA mette a disposizione dei soggetti coinvolti sempre la versione più recente della scheda operatore.

Capitolo 3 Elaborazione e messa in vigore

Articolo 13 Competenze e procedura

¹ La Confederazione allestisce piani di gestione del traffico per i tratti determinanti della rete delle strade nazionali. I piani sono elaborati dall'USTRA d'intesa e in collaborazione con i Cantoni.

² I piani di gestione del traffico per le strade nazionali sono elaborati in quattro fasi:

- a) elaborazione della scheda di base (articolo 14);
- b) elaborazione della scheda operatore (articolo 15);
- c) consultazione dei Cantoni (articolo 16);
- d) messa in vigore (articolo 17).

Articolo 14 Elaborazione della scheda di base

¹ L'elaborazione della scheda di base è incentrata sullo sviluppo e sull'armonizzazione delle possibili deviazioni, degli scenari rilevanti e delle misure di gestione del traffico necessari per far fronte all'evento.

² L'elaborazione della scheda di base comprende le tappe seguenti:

- a) rilevamento dei dati necessari concernenti l'infrastruttura, il volume del traffico e la necessità di intervento;
- b) definizione degli scenari, delle misure possibili e delle condizioni da rispettare per l'attivazione e la disattivazione delle misure stesse;
- c) definizione della necessità di coordinamento tra le organizzazioni interessate (VMZ-CH, polizia, unità territoriale, genio civile ecc.);

- d) elaborazione della scheda di base;
- e) discussione e rettifica della scheda di base in collaborazione con i servizi interessati.

Articolo 15 Elaborazione della scheda operatore

¹ La scheda operatore precisa ulteriormente le misure definite nella scheda di base allo scopo di renderle utilizzabili quali istruzioni per gli operatori di una centrale di gestione del traffico.

² L'elaborazione della scheda operatore prevede le tappe seguenti:

- a) attribuzione delle misure di gestione del traffico ai mezzi operativi e ai soggetti coinvolti;
- b) definizione delle azioni concrete necessarie per l'attuazione di una misura di gestione del traffico;
- c) elaborazione della scheda operatore;
- d) discussione e rettifica della scheda operatore in collaborazione con i servizi interessati.

Articolo 16 Consultazione dei Cantoni

¹ Prima di approvare e mettere in vigore i piani di gestione del traffico è necessario consultare i Cantoni. Tale consultazione poggia sulla scheda di base e sulla scheda operatore.

² Nel quadro della consultazione, i Cantoni si pronunciano in particolare in merito agli elementi per essi direttamente rilevanti definiti nel piano di gestione del traffico. Ne fanno parte:

- a) la denominazione delle deviazioni sulla rete stradale subordinata;
- b) le azioni che coinvolgono direttamente i Cantoni quali l'istituzione di aree di attesa nel quadro della gestione del traffico pesante o la partecipazione attiva al dosaggio del traffico d'entrata ecc.;
- c) le misure di gestione del traffico sulle strade nazionali con ripercussioni dirette sui Cantoni, sulle città e sui Comuni, quali la gestione dei raccordi, l'attivazione della segnaletica in caso di deviazioni sulla rete stradale subordinata ecc.;
- d) le misure di gestione del traffico rilevanti per i Cantoni per garantire i propri compiti di polizia quali il divieto provvisorio di sorpasso per autocarri, la riduzione temporanea del limite di velocità, una modifica della destinazione d'uso delle corsie di emergenza.

³ Nei loro pareri, i Cantoni formulano il loro consenso per gli elementi definiti o presentano le loro richieste di modifica.

⁴ L'USTRA tiene conto delle richieste di modifica dei Cantoni ed elabora soluzioni consensuali nella misura in cui queste ultime siano compatibili con il mandato di gestione del traffico sulle strade nazionali affidato all'Ufficio. Se tali soluzioni non sono trovate, l'USTRA emana una decisione impugnabile su richiesta dei Cantoni.

Articolo 17 Messa in vigore

¹ I piani di gestione del traffico rettificati sono messi in vigore dal capo della divisione Reti stradali dell'USTRA. La messa in vigore comprende la scheda di base e la scheda operatore.

Capitolo 4 Attuazione e adeguamento

Articolo 18 Responsabilità dell'attuazione operativa

¹ L'attuazione operativa dei piani di gestione del traffico sulle strade nazionali spetta alla centrale nazionale di gestione del traffico (VMZ-CH) dell'USTRA.

² La VMZ-CH attua le misure necessarie secondo quanto definito nei piani di gestione del traffico. Se la VMZ-CH non dispone del personale o degli strumenti tecnici necessari per l'attuazione autonoma dei piani di gestione del traffico sulle strade nazionali, l'USTRA può delegare l'attuazione di misure chiaramente definite alla centrale d'intervento cantonale sulla base di una convenzione sulle prestazioni.

³ In determinate regioni che presentano forti interazioni tra le strade nazionali e la rete viaria rimanente, l'USTRA può delegare l'attuazione di parte dei compiti operativi di gestione del traffico alla centrale regionale di controllo sulla base di una convenzione sulle prestazioni.

Articolo 19 Applicazione operativa dei piani di gestione del traffico

¹ Le misure di gestione del traffico che vanno prese al di fuori del proprio territorio di competenza o le cui ripercussioni vanno oltre il perimetro delle strade nazionali devono essere concordate con i servizi coinvolti.

² Qualora non disponga dei mezzi operativi necessari, la VMZ-CH incarica il soggetto interessato definito nella scheda operatore. Il soggetto interessato (per es. centrale d'intervento cantonale) attua le misure e ne conferma l'attuazione mediante un avviso d'esecuzione.

³ Per le strade nazionali la VMZ-CH elabora le informazioni sul traffico previste nel piano di gestione del traffico unitamente alle relative raccomandazioni. Le informazioni sono diffuse dalla centrale nazionale di informazioni sul traffico (VIZ-CH).

⁴ Nel caso di interferenze di più piani di gestione del traffico e/o percorsi, la VMZ-CH, d'intesa con le centrali cantonali o regionali di controllo coinvolte, definisce le misure e i percorsi secondo priorità definite in precedenza.

Articolo 20 Adeguamento dei piani di gestione del traffico esistenti

¹ I piani di gestione del traffico vanno esaminati e se del caso adeguati periodicamente. Gli adeguamenti possono essere motivati dai fattori seguenti:

- a) modifiche edilizie apportate all'infrastruttura stradale con ripercussioni sulle capacità stradali disponibili. Vi rientrano ad esempio la modifica del numero di corsie o la trasformazione di raccordi esistenti;
- b) modifiche rilevanti della domanda di trasporto. Tali modifiche possono aver luogo quando su un tratto il volume di traffico diminuisce o aumenta in modo significativo oppure quando cambiano gli orari di punta;
- c) modifiche delle competenze, messa in esercizio di impianti o di mezzi operativi nonché altri adeguamenti di ordine organizzativo;
- d) ottimizzazioni sulla base delle esperienze tratte dall'attuazione operativa del piano di gestione del traffico;
- e) modifiche edilizie, operative o di ordine organizzativo sulla rete stradale subordinata con ripercussioni sulle misure di gestione del traffico delle strade nazionali.

² L'USTRA decide in merito alla necessità e al momento dell'adeguamento del piano di gestione del traffico. Il modo di procedere e la consultazione dei Cantoni avviene in base a quanto descritto al capitolo 3 "Elaborazione e messa in vigore".

Articolo 21 Messa in vigore di piani di gestione del traffico modificati

¹ La messa in vigore dei piani di gestione del traffico modificati necessita della consultazione dei Cantoni qualora:

- a) siano coinvolti percorsi e competenze dei Cantoni, delle città e dei Comuni;
- b) siano definite o modificate misure di gestione del traffico, condizioni e prescrizioni respinte dai Cantoni in occasione della consultazione precedente;
- c) le misure di gestione prese o adeguate comportino forti ripercussioni sulla rete stradale subordinata o sulla facoltà dei Cantoni di assicurare i loro compiti di polizia, e il coordinamento necessario non avvenga nel quadro delle altre procedure.

² Dopo aver consultato i Cantoni, i piani di gestione del traffico modificati sono messi in vigore dal capo della divisione Reti stradali dell'USTRA.

³ Adeguamenti dei piani di gestione del traffico non contemplati al capoverso 1 possono essere messi in vigore dal capo della divisione Reti stradali dell'USTRA senza consultazione formale dei Cantoni. Gli adeguamenti vanno concordati con i servizi coinvolti e va assicurato che questi ultimi dispongano sempre dei piani di gestione del traffico vigenti.

Articolo 22 Entrata in vigore

Le presenti istruzioni entrano in vigore il 01.06.2011.

Ufficio federale delle strade

Rudolf Dieterle, Dr. sc. tecn.
Direttore

Glossario

Definizione	Significato
deviazione <i>Umleitungsrout</i>	Deviazione rispetto a un percorso di base. Il percorso di base non è più percorribile o il tempo perso è superiore al tempo di percorrenza di una deviazione.
KLZ	centrale cantonale di controllo del traffico (KLZ) <i>Kantonale Leitzentrale (KLZ)</i>
LCStr SVG	legge federale sulla circolazione stradale (LCStr) <i>Strassenverkehrsgesetz (SVG)</i>
percorso alternativo <i>Alternativroute</i>	Percorso alternativo rispetto a un percorso di base. Il percorso di base rimane percorribile.
percorso di base <i>Stammroute</i>	Percorso segnalato sul quale la situazione d'esercizio è quella di base.
PMV WTA	pannello a messaggio variabile (PMV) <i>Wechseltextanzeige (WTA)</i>
RLZ	centrale regionale di controllo del traffico (RLZ) <i>Regionale Leitzentrale (RLZ)</i>
TGM DTV	traffico giornaliero medio (TGM) <i>Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)</i>
TOD MSV	traffico orario determinante (TOD) <i>Massgebender Stündlicher Verkehr (MSV)</i>
VIZ-CH	centrale nazionale di informazioni sul traffico (VIZ-CH) <i>Verkehrsinformationszentrale Schweiz (VIZ-CH)</i>
VM-CH	gestione del traffico in Svizzera (VM-CH) <i>Verkehrsmanagement in der Schweiz (VM-CH)</i>
VMP	piano di gestione del traffico (VMP) <i>Verkehrsmanagementplan (VMP)</i>
VMZ-CH	centrale nazionale di gestione del traffico (VMZ-CH) <i>Verkehrsmanagementzentrale Schweiz (VMZ-CH)</i>
VSS	Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS) <i>Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)</i>
WWW	indicatore di direzione variabile (WWW) <i>Wechselwegweisung (WWW)</i>

Elenco delle modifiche

Edizione	Versione	Data	Modifiche
2011	1.00	01.06.2011	Entrata in vigore (versione originale in tedesco).

