

**Messaggio
per l'approvazione di cinque atti internazionali
su la circolazione e la segnaletica stradali**

del 31 maggio 1978

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo un progetto di decreto federale che approva cinque testi internazionali su la circolazione e la segnaletica stradali.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

31 maggio 1978

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Ritschard

Il cancelliere della Confederazione, Huber

Compendio

I cinque atti proposti ¹⁾ contribuiscono a uniformare sul piano internazionale le norme in materia di circolazione, segnaletica e demarcazioni stradali. Esse facilitano il traffico internazionale e migliorano la sicurezza del traffico. La Svizzera è fortemente interessata a questa unificazione, già per il fatto che ogni anno circa 48 milioni di conducenti stranieri percorrono il nostro territorio. Le prescrizioni svizzere in materia di circolazione stradale sono già state gradualmente adattate nel corso degli ultimi anni a questi cinque testi. La ratificazione richiede perciò poche modifiche della legislazione nazionale. Esiste inoltre la possibilità di esprimere riserve, se necessario.

¹⁾ Il testo di questi cinque atti non viene pubblicato nel Foglio federale. Esso potrà essere richiesto alla Centrale federale degli stampati e del materiale, 3000 Berna.

1 Parte generale

11 Genesi delle convenzioni, degli accordi e del protocollo

La Svizzera fa ancora parte della Convenzione internazionale per la circolazione degli autoveicoli (RS 13 499), conclusa a Parigi il 24 aprile 1926. Questa convenzione contiene soltanto le disposizioni fondamentali sull'ammissione dei conducenti e dei veicoli alla circolazione internazionale e qualche segnale stradale. La Svizzera ha inoltre ratificato la Convenzione del 30 marzo 1931 su l'unificazione della segnalazione stradale (RS 13 527).

Essendosi il traffico stradale notevolmente intensificato dopo la seconda guerra mondiale, le due convenzioni furono ben presto sorpassate. Nell'ambito di una conferenza mondiale, organizzata dalle Nazioni Unite (ONU), vennero conclusi, il 19 settembre 1949, una Convenzione internazionale sulla circolazione stradale e un Protocollo relativo alla segnaletica stradale. Il 16 settembre 1950, essi furono completati da accordi europei. Quasi tutti gli Stati europei e numerosi Stati non europei hanno aderito ai due accordi internazionali. La Svizzera li ha firmati senza tuttavia ratificarli. Si doveva prima modificare la legislazione nazionale in materia di circolazione stradale. Allorquando ciò fu realizzato, con la messa in vigore della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (RS 741.01; LCS), dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (RS 741.11; ONCS) e dell'ordinanza del 31 maggio 1963 sulla segnaletica stradale (RS 741.21; OSS), detta convenzione e detto protocollo erano nuovamente in fase di revisione. È perciò comprensibile che si sia rinunciato a ratificarli, essendo entrambi totalmente sorpassati.

Già nel 1964, il Consiglio economico e sociale dell'ONU decise di elaborare progetti di nuove convenzioni. All'inizio del 1965, questi erano già pronti. Tali progetti vennero discussi in seno alla Commissione economica per l'Europa dell'ONU (ECE), di cui la Svizzera fa parte, dal 1947 a titolo consultativo e dal 1972 quale Stato membro. In seguito furono elaborati numerosi progetti sulla base dei lavori preparatori avviati dal 1958 nell'ambito della Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (CEMT).

Nell'autunno del 1968 si tenne a Vienna la Conferenza mondiale delle Nazioni Unite per l'elaborazione di nuove convenzioni su la circolazione e la segnaletica stradali. Dopo discussioni approfondite, vennero concluse, l'8 novembre 1968, la Convenzione sulla circolazione stradale, nonché la Convenzione sulla segnaletica stradale: questi atti furono firmati dal capo della delegazione svizzera, con riserva di ratificazione. Questi due trattati devono sostituire le convenzioni e il protocollo internazionali in materia di circolazione e di segnaletica stradali qui oltre menzionati:

- la Convenzione internazionale per la circolazione degli autoveicoli e la Convenzione internazionale per la circolazione stradale, ambedue del 24 aprile 1926;
- la Convenzione sulla regolamentazione della circolazione degli autoveicoli interamericana, del 15 dicembre 1943;
- la Convenzione sulla circolazione stradale, del 19 settembre 1949;

- la Convenzione su l'unificazione della segnalazione stradale, del 30 marzo 1931;
- il Protocollo relativo alla segnalazione stradale, del 19 settembre 1949.

Come detto in precedenza, la Svizzera ha ratificato soltanto la Convenzione internazionale per la circolazione degli autoveicoli, del 24 aprile 1926 e la Convenzione su l'unificazione della segnalazione stradale, del 30 marzo 1931.

La Convenzione mondiale del 1968 sulla circolazione stradale è stata finora firmata da 39 Stati, la Convenzione sulla segnalazione da 38 Stati: dette convenzioni sono già state ratificate da 18, rispettivamente da 16 Stati. La Convenzione mondiale sulla circolazione stradale è entrata in vigore il 21 maggio 1977, quella sulla segnalazione stradale entrerà in vigore il 6 giugno 1978.

Nell'intento di maggiormente unificare, sul piano europeo, le norme legali in materia di circolazione stradale, la ECE ha completato, il 1° maggio 1971, le due Convenzioni di Vienna del 1968 mediante l'Accordo europeo sulla circolazione e quello sulla segnaletica stradale. Entrambi gli accordi sono stati firmati da 12 Stati, tra i quali anche la Svizzera. Otto Paesi li hanno già ratificati.

Infine, il Protocollo sulle demarcazioni stradali fu aperto alla firma il 1° marzo 1973; tale protocollo completa le disposizioni in materia di demarcazioni che figurano nell'Allegato 8 della Convenzione mondiale sulla segnaletica stradale. Questo Protocollo è stato firmato da sei Stati fra i quali anche la Svizzera. Quattro di essi l'hanno già ratificato.

12 Opportunità di ratificare i testi

Le convenzioni mirano a facilitare la circolazione stradale internazionale e a migliorare la sicurezza del traffico, uniformando le prescrizioni in materia di circolazione, di segnaletica e di demarcazioni. Esse costituiscono in certo modo la legislazione internazionale sulla circolazione stradale.

Questa unificazione internazionale del diritto sulla circolazione stradale interessa particolarmente la Svizzera. Paese turistico per eccellenza, la Svizzera è visitata ogni anno da milioni di ospiti stranieri che entrano nel Paese ricorrendo alla strada. A ciò si aggiunge il traffico stradale di transito attraverso la Svizzera, segnatamente il traffico viaggiatori. Nel 1977, circa 48,9 milioni di veicoli a motore stranieri entrarono nel Paese. È pacifico che l'unificazione, sul piano internazionale, delle prescrizioni più importanti in materia di circolazione, segnaletica e demarcazioni, significa migliorare la sicurezza del traffico in Svizzera. D'altra parte, anche i conducenti svizzeri che si recano all'estero profittano indiscutibilmente di questa unificazione, dato che possono avere la certezza — sempre che rispettino le prescrizioni svizzere — di non infrangere importanti prescrizioni straniere in materia di circolazione, il che riduce per loro il rischio di incidenti fuori delle nostre frontiere.

Dato il grande interesse della Svizzera alla creazione di prescrizioni uniformi sulla circolazione, i delegati elvetici nelle diverse commissioni inter-

nazionali hanno collaborato intensamente alla messa a punto di convenzioni, accordi e protocolli.

2 Parte speciale

21 Contenuto degli atti

211 Convenzione sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968

211.1 Disposizioni generali

La Convenzione sulla circolazione stradale contiene quattro gruppi di norme, segnatamente norme di circolazione, norme sull'ammissione di veicoli a motore e di rimorchi, prescrizioni che regolano l'ammissione dei conducenti di veicoli a motore, nonché norme sull'ammissione di velocipedi e ciclo-motori.

Secondo l'articolo 3 della Convenzione, le Parti contraenti prenderanno le misure opportune perché le norme di circolazione, vigenti sul loro territorio siano, nella sostanza, conformi a quelle della Convenzione. Ciò riveste particolare importanza per il fatto che le norme della circolazione, compilate in modo difficilmente comprensibile, non sono adatte per essere riprese letteralmente dal diritto svizzero. Inoltre, le Parti contraenti devono ammettere alla circolazione temporanea nel loro territorio i conducenti dei veicoli stranieri che rispondono alle condizioni, fissate dalla Convenzione per partecipare al traffico internazionale.

211.2 Norme della circolazione (cap. II, art. 5-34)

Il capitolo II della Convenzione contiene tutte le norme della circolazione essenziali per i diversi utenti della strada. Esse corrispondono in gran parte al diritto svizzero: poche sono le divergenze importanti.

Una di queste consiste, ad esempio, nel fatto che l'articolo 11 capoverso 8 della Convenzione permette il sorpasso alle intersezioni, soltanto se ci si trova su una strada principale. Orbene, secondo il diritto svizzero, il sorpasso alle intersezioni è permesso anche sulle strade secondarie, a condizione che la visibilità sia buona e che non sia lesa il diritto di precedenza degli altri utenti. Pure in maniera diversa è regolato l'obbligo per un conducente di dare la precedenza quando si immette in una strada principale o secondaria, uscendo da una stazione di servizio, da un cortile, ecc. Secondo il diritto svizzero (art. 15 cpv. 3 ONCS), tale conducente deve cedere il passaggio a tutti gli altri utenti della strada (cioè, anche ai pedoni); per contro, l'articolo 18 della Convenzione prevede soltanto l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli.

Si tratta di esaminare per quali disposizioni derogatorie della legislazione svizzera s'imporrà di fare riserve al momento della ratificazione. Quanto a tali riserve, rinviando al numero 22.

211.3 Norme sull'ammissione di veicoli a motore e di rimorchi (cap. III, art. 35-40)

Si tratta in sostanza di un minimo di prescrizioni tecniche (vedasi pure l'Allegato 5) cui devono soddisfare i veicoli a motore e i rimorchi utilizzati nella circolazione internazionale. In più vi si trovano alcune disposizioni sull'ammissione, d'ordine amministrativo; ad esempio, l'obbligo della targa e della licenza di circolazione.

Pure per quel che concerne le disposizioni sull'ammissione di autoveicoli e rimorchi al traffico internazionale, le disposizioni della legislazione svizzera già corrispondono in larga misura a quelle della Convenzione. Se ne è tenuto conto modificando, nel 1976, l'ordinanza del 27 agosto 1969 concernente la costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli stradali (RS 741.41; OCE), come anche nell'elaborazione dell'ordinanza del 27 ottobre 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (RS 741.51; OAC).

La Convenzione non prevede più i permessi internazionali di circolazione, a differenza della Convenzione internazionale del 24 aprile 1926 per la circolazione degli autoveicoli, ancora in vigore per la Svizzera; secondo l'articolo 35 capoverso 1 della Convenzione, la licenza di circolazione nazionale è valevole pure per il traffico internazionale. La soppressione del permesso di circolazione internazionale è da deplorare per la Svizzera, visto che, grazie a tale licenza, gli autocarri e gli autotreni svizzeri potevano circolare all'estero con pesi totali ivi autorizzati, considerevolmente superiori a quelli ammessi nel nostro Paese. La soluzione futura potrebbe consistere nel creare una licenza nazionale speciale per il traffico internazionale.

211.4 Norme sull'ammissione dei conducenti di veicoli a motore (cap. IV, art. 41-43)

Il capitolo IV contiene le disposizioni concernenti la forma delle licenze di condurre nazionali e internazionali (cfr. Allegati 6 e 7), la validità delle licenze di condurre nazionali, le esigenze minime cui devono soddisfare i conducenti nella circolazione internazionale, nonché il divieto di far uso di licenze. Su questi punti, le differenze tra il diritto svizzero e la Convenzione hanno poca importanza e sono piuttosto di carattere teorico.

L'essenziale di questa regolamentazione consiste nel fatto che le licenze nazionali danno più di prima diritto a circolare temporaneamente all'estero. Questo spiega perché il permesso di condurre internazionale andrà perdendo d'importanza. Tale semplificazione nel traffico internazionale è benvenuta.

211.5 Norme sull'ammissione di velocipedi e ciclomotori (cap. V, art. 44)

Il capitolo V fissa le esigenze tecniche minime cui devono soddisfare i velocipedi e i ciclomotori. Esse corrispondono alle prescrizioni svizzere.

211.6 Disposizioni finali (cap. VI, art. 45-56)

Gli articoli 45-56 della Convenzione comprendono le disposizioni finali e regolano le modalità concernenti la firma e la ratificazione, l'entrata in vigore e le modifiche e la denuncia della Convenzione, nonché le riserve. Secondo l'articolo 50, la Convenzione può essere denunciata in ogni momento: un'eventuale denuncia ha effetto un anno dopo la data alla quale il segretario generale dell'ONU ne avrà ricevuto notifica. L'articolo 54 prevede la possibilità di formulare qualsiasi riserva.

212 Convenzione sulla segnaletica stradale dell'8 novembre 1968

212.1 Disposizioni generali

Secondo l'articolo 3, le Parti contraenti devono adottare il più presto possibile il sistema di segnaletica e di demarcazioni stradali che vi si trova descritto. Esse sono inoltre tenute a sostituire, al più tardi dopo quattro anni dalla data dell'entrata in vigore della Convenzione, tutti i segnali, simboli, dispositivi o demarcazioni che, pur corrispondendo al sistema previsto dalla Convenzione, hanno tuttavia un significato diverso da quello che dà loro la Convenzione. In più, le Parti contraenti si impegnano a sostituire, entro quindici anni a partire dalla data di entrata in vigore della Convenzione, tutti i segnali, simboli, dispositivi o demarcazioni non conformi al sistema della Convenzione. Le Parti contraenti non sono tuttavia obbligate ad adottare nella loro legislazione tutti i segnali e le demarcazioni previste dalla Convenzione. Infine, le Parti contraenti devono fare in modo che nulla di estraneo figuri su un segnale o sul relativo supporto. Esse devono vietare il collocamento di segnali, affissi, demarcazioni o installazioni che potrebbero essere confusi con altri segnali o demarcazioni, oppure distogliere l'attenzione dell'utente della strada (art. 4 della Convenzione).

212.2 Segnali e demarcazioni

La Convenzione regola il collocamento e l'illuminazione dei segnali, i simboli come anche le iscrizioni che figurano sui segnali e sulle tavole complementari. Essa tratta anche i segnali luminosi, la sicurezza lungo i passaggi a livello e presso i cantieri situati sulla carreggiata. Gli Allegati alla Convenzione contengono i modelli dei segnali di pericolo (Allegato 1), dei segnali che regolano la precedenza nel senso positivo o negativo (Allegato 2), dei segnali per i passaggi a livello (Allegato 3), dei segnali di prescrizione (Allegato 4), dei segnali di indicazione (Allegato 5), dei segnali per la fermata e la sosta (Allegato 6), delle tavole complementari (Allegato 7) e delle demarcazioni stradali (Allegato 8).

I segnali e le demarcazioni definiti nella Convenzione corrispondono in sostanza ai segnali e alle demarcazioni svizzeri; le differenze sono poco numerose e spesso d'importanza esigua. Ad esempio, secondo l'articolo 10 capo-

verso 7 della Convenzione, solo i segnali «Fine della strada principale» (B4), devono essere collocati dove la strada principale perde il diritto di precedenza; la legislazione svizzera prevede che vi si può collocare il segnale «Dare precedenza» (art. 65 cpv. 2 OSS). Pure diversamente è regolato il significato del segnale «Divieto di sorpasso» (C 13^{aa}). Mentre il diritto svizzero (art. 24 cpv. 1 e 3 OSS) permette, dove figura questo segnale, di sorpassare i veicoli a motore la cui velocità è limitata a 25 km/h, quello internazionale lo vieta assolutamente (Allegato 4, sezione A, numero 2).

Anche per quel che concerne le divergenze fra la Convenzione sulla segnaletica stradale e l'OSS, si dovrà esaminare quali riserve si impongano al momento della ratificazione. Quanto alle riserve rimandiamo al numero 22.

213 Accordi europei, entrambi del 1° maggio 1971, che completano le Convenzioni sulla circolazione e la segnaletica stradali, come pure Protocollo europeo sulle demarcazioni stradali del 1° marzo 1973

I due Accordi europei complementari vogliono cooperare a unificare ancor meglio, a livello europeo, la legislazione sulla circolazione stradale. Tale unificazione avviene, in principio, in tre direzioni:

- Gli Accordi che completano le Convenzioni contengono disposizioni addizionali alle Convenzioni internazionali, ad esempio, disposizioni speciali concernenti gli utenti della strada handicappati (cfr. l'Allegato all'Accordo che completa la Convenzione sulla circolazione stradale, numero 6).
- Gli Accordi che completano le Convenzioni rendono obbligatorie semplici raccomandazioni che figurano nelle Convenzioni internazionali, ad esempio, la raccomandazione, prevista all'articolo 15 della Convenzione sulla circolazione stradale, di voler facilitare ai veicoli dei servizi regolari di trasporto pubblico la manovra necessaria per rimettersi in moto alla partenza delle fermate (cfr. l'Allegato all'Accordo che completa la Convenzione sulla circolazione stradale, numero 14).
- Gli Accordi che completano le Convenzioni fissano una scelta fra diverse regolamentazioni internazionali. Ad esempio, la Convenzione sulla segnaletica stradale permette la scelta fra il segnale «Stop» in forma di disco, valido attualmente in Svizzera e il segnale «Stop» ottagonale, in uso soprattutto sul continente americano (cfr. i segnali B2^a e B2^b dell'Allegato 9 della Convenzione internazionale sulla segnaletica stradale). L'Accordo europeo sulla segnaletica stradale dichiara ora obbligatorio, a livello europeo, il segnale ottagonale «Stop» (cfr. Allegato all'Accordo precitato, numero 8).

Il Protocollo europeo sulle demarcazioni stradali completa le norme che figurano nell'Allegato 8 della Convenzione sulla segnaletica stradale. Risulta dal tenore di questo Protocollo che le disposizioni tecniche d'esecuzione sono, in larga misura, semplici raccomandazioni.

I cinque atti permettono, in principio, di formulare riserve in merito alle singole disposizioni. Si dovrebbe tuttavia far uso con discrezione di tale possibilità, ove non si voglia rimettere in causa l'obiettivo di questi testi, vale a dire l'unificazione internazionale del diritto sulla circolazione stradale. Questo importante principio è stato a più riprese confermato anche dalla CEMT, l'ultima volta in occasione della riunione dei Ministri, a Parigi, il 2 dicembre 1976.

La Svizzera dovrebbe di conseguenza fare, nel limite del possibile, soltanto le riserve in merito alle disposizioni che sarebbero per lei inaccettabili, sia perché causerebbero un peggioramento della situazione attuale, sia perché congiunte con spese smisuratamente alte, senza vantaggio per la sicurezza del traffico.

L'unificazione, a livello internazionale, del diritto sulla circolazione stradale, non sarà posto seriamente in questione se la stessa riserva venisse formulata da un grande numero di Stati oppure da un gruppo di Stati (ad es. da tutti i Paesi dell'Europa occidentale). Perciò sono in atto sforzi, in diversi organismi internazionali, per accordarsi su riserve comuni.

Segnatamente nella CEMT sono state discusse riserve comuni ed in certi casi è stato raggiunto un accordo. Si dovrà tuttavia attendere per sapere quali riserve vorranno in effetti formulare i singoli Paesi in occasione della ratificazione. Soltanto allora la Svizzera sarà in grado di pronunciarsi definitivamente sulle riserve che le sembreranno necessarie. Questa decisione dovrà essere adottata al momento della revisione generale dell'ONCS e dell'OSS, sulla base di una procedura di consultazione presso i Cantoni e le associazioni (cfr. anche n. 227).

Visto quanto precede, sembra anche opportuno affidare al Consiglio federale la decisione circa le riserve che dovranno essere formulate in occasione della ratificazione dei singoli testi. È un modo d'agire che ha fatto le sue prove nel caso di convenzioni analoghe. Esso è anche conforme al sistema della LCS che, in tanto legge-quadro, autorizza il Consiglio federale a emanare autonomamente prescrizioni relative a numerosi settori della circolazione stradale (per quanto concerne i segnali e le demarcazioni, cfr. art. 5 cpv. 3 LCS; in merito al comportamento sulla strada, cfr. art. 57 cpv. 1 LCS; in merito alla costruzione e all'equipaggiamento dei veicoli a motore, cfr. art. 8 cpv. 1 LCS). Adottare nel diritto svizzero disposizioni che figurano nei testi internazionali in questione non richiede di conseguenza una modificazione della LCS, bensì soltanto delle ordinanze citate.

Nell'ottica odierna, la Svizzera potrebbe essere indotta a fare le seguenti riserve ai singoli atti:

222 Riserve relative alla Convenzione sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968

– Articolo 18 capoverso 3:

Come già rilevato in 211.2, la Convenzione sulla circolazione stradale prevede che ogni conducente che si immette in una strada principale o secondaria, uscendo da una stazione di servizio, da un cortile, ecc. deve dare la precedenza soltanto ai veicoli circolanti su tale strada. Secondo il diritto svizzero (art. 15 cpv. 3 ONCS), chi si immette, deve dare la precedenza a tutti gli altri utenti della strada, dunque anche ai pedoni. Per l'aspetto della sicurezza del traffico, la soluzione svizzera è preferibile ed è anche stata adottata dall'Accordo europeo che completa la Convenzione sulla circolazione stradale. Come la Svizzera, la maggior parte dei Paesi europei prevedono di fare una riserva in merito alla Convenzione e di adottare la soluzione prevista dall'Accordo complementare. La Repubblica federale di Germania l'ha già fatto.

– Allegato 1 capoverso 1:

Con una riserva relativa a questa disposizione, il nostro Paese, come già la Repubblica federale di Germania, sarebbe libero di vietare, sul proprio territorio, la circolazione dei veicoli immatricolati all'estero, il cui motore ha una potenza insufficiente per rapporto al peso. La riserva dovrà essere redatta con la flessibilità necessaria onde poter evitare, ove fosse il caso, anche l'entrata di veicoli muniti di pneumatici chiodati che danneggiano le strade. Ciò vale anche per gli autocarri e autobus senza tachigrafo, poiché attualmente, la maggior parte degli Stati europei prescrivono tale apparecchio che serve ad appurare le cause degli incidenti e a controllare la durata del lavoro e del riposo dei conduttori.

223 Riserve relative alla Convenzione sulla segnaletica stradale dell'8 novembre 1968

– Articolo 10 capoverso 7:

Sulla base della Convenzione, il segnale «Fine di strada con diritto di precedenza» (B4) dovrà sempre essere posto in prossimità del punto dove la strada cessa di beneficiare della precedenza (per es. all'intersezione di due strade principali). Secondo la legislazione svizzera (art. 65 cpv. 2 e 3 OSS), basta collocare in questo punto il segnale «Dare precedenza» con pre-segnali.

– Allegato 4 sezione A numero 2:

Secondo la Convenzione, il segnale C13^{aa} «Divieto di sorpasso» vieta di sorpassare tutti i veicoli a motore diversi dai ciclomotori e dei motocicli senza carrozzino. La legislazione svizzera, invece (art. 24 cpv. 1 e 3 OSS), permette di sorpassare anche i veicoli a motore con velocità massima di 25 km/h, ad esempio i trattori agricoli. La regola svizzera favorisce la fluidità del traffico e ha dato buoni risultati.

– Allegato 5, considerazioni di principio

Nella Convenzione, il colore verde non è previsto né per i segnali di autostrade e semiautostrade, né per gli indicatori di direzione verso queste

strade. In Svizzera il colore verde ha dato ottimi risultati: Italia, Belgio e Ungheria applicano una regolamentazione analoga. Vi è divergenza d'opinione in merito alla necessità di fare una riserva a proposito del mantenimento del colore verde. Si dovrà fra l'altro assicurarsi se gli altri Paesi che conoscono lo stesso sistema di segnaletica faranno o meno una riserva.

– *Allegato 5 sezione C:*

Il segnale «Fine della località» (E9^e e E9^d), previsto dalla Convenzione, è diverso dal nostro segnale che annuncia, inoltre, la prossima località, il prossimo centro di destinazione e la distanza da percorrere fino allo stesso. Per questa ragione e per motivi d'ordine finanziario, conviene conservare il nostro segnale che offre più informazioni: la sicurezza del traffico non risulterà in alcun modo danneggiata.

– *Allegato 5 sezione F numero 6:*

In occasione delle deliberazioni in seno alla CEMT, la maggior parte degli Stati dell'Europa occidentale (l'Austria, il Belgio, la Danimarca, la Repubblica federale di Germania, la Finlandia, la Norvegia, i Paesi Bassi e la Svezia) hanno ritenuto preferibile non adottare, per il momento, i segnali E19 (Fermata d'autobus) e E20 (Fermata di tram), poiché tali segnali si rivolgono non agli utenti della strada, bensì a coloro che utilizzano i trasporti pubblici; tali segnali sono perciò sottratti, nella maggior parte dei Paesi, alla legislazione sulla circolazione stradale. La Svizzera sarebbe avvantaggiata se facesse essa pure la riserva prevista dai Paesi elencati.

224 Riserve relative all'Accordo europeo del 1^o maggio 1971 che completa la Convenzione sulla circolazione stradale

Non si impongono, a prima vista, riserve di sorta.

225 Riserve relative all'Accordo europeo del 1^o maggio 1971 che completa la Convenzione sulla segnaletica stradale

– *Articolo 10 capoverso 6 (numero 6 dell'Allegato):*

L'Accordo europeo prevede che il segnale «Stop» (B2^a) debba essere preceduto dal segnale «Dare precedenza» (B1) completato da una tavola complementare con il simbolo «Stop» e una cifra che indichi a quale distanza si trova il segnale B2^a. La legislazione svizzera, per contro (art. 65 cpv. 3 OSS) esige come presegnale il segnale «Stop», munito del cartello di distanza, ciò che corrisponde alla prescrizione dell'articolo 10 capoverso 6 della Convenzione. In merito a questo punto, Convenzione e Accordo europeo si contraddicono. Per tale motivo, tutte le Parti contraenti dell'Accordo europeo devono formulare una riserva, sia a proposito di tale Accordo, sia in merito alla Convenzione. In occasione delle deliberazioni della CEMT, i Paesi dell'Europa occidentale, salvo la Svizzera, si sono pronunciati per una regolamentazione conforme all'Accordo europeo.

– *Articolo 18 capoversi 2 e 3 (numero 10 dell'Allegato):*

Secondo l'Accordo europeo è possibile indicare con una tavoletta bianca di località (E9^a e E9^b) il luogo a partire dal quale prende effetto oppure non è più applicabile una regola della circolazione nazionale particolare, valevole per tutta la località (ad es. una limitazione di velocità). Nessuna regola nazionale particolare è associata alla tavoletta azzurra di località; per contro, secondo la legislazione svizzera, la limitazione generale di velocità nelle località incomincia al segnale «Velocità massima 60», collocato allo stesso luogo del segnale «Inizio della località» o dopo questo segnale (cfr. art. 4a cpv. 2 ONCS); inoltre, le tavolette di località bianche indicano l'inizio e la fine della località sulle strade secondarie, le tavolette di località azzurre, l'inizio e la fine delle località sulle strade principali e tali tavolette non sono associate a nessuna regola di circolazione particolare. Sarebbe opportuno conservare il sistema svizzero, tanto più che è facilmente comprensibile per i conducenti di veicoli stranieri.

– *Articolo 24 capoverso 2 (numero 12 dell'Allegato):*

Sulla base dell'Accordo europeo, i segnali luminosi destinati ai pedoni devono avere soltanto due fasi, una rossa e una verde. Secondo la legislazione svizzera (art. 49 cpv. 7 OSS), si può usare per i pedoni anche una luce gialla intermedia (fissa o lampeggiante) che appare tra la fase rossa e la fase verde. Questa luce significa che possono attraversare soltanto i pedoni che già si trovano sulla carreggiata. Il sistema a tre fasi ha dato ottime prove in Svizzera. La luce gialla assicura ai pedoni che stanno attraversando la carreggiata una sicurezza complementare. Se desideriamo conservare la nostra regolamentazione, corrispondente a quella prevista dalla Convenzione, dovremo formulare una riserva a proposito dell'Accordo europeo.

226 Riserve relative al Protocollo europeo sulle demarcazioni stradali del 1^o marzo 1973

– *Articolo 29 capoverso 2 (numero 6 dell'Allegato):*

Il Protocollo prevede che le demarcazioni debbano in principio essere bianche. Il colore giallo è richiesto invece per la linea a zig zag che indica i luoghi nei quali è vietato il parcheggio, come pure per la linea continua o discontinua sul bordo del marciapiedi o sul bordo della carreggiata (divieto di fermarsi o di parcheggiare). Altre demarcazioni di colore giallo non sono autorizzate. Così, i passaggi pedonali, le corsie ciclabili e le corsie riservate agli autobus che, secondo la legislazione svizzera sono gialli (cfr. art. 54 cpv. 1 e 53 cpv. 3 e 2^{bis} OSS), dovrebbero in avvenire essere bianchi. Prevediamo, come l'Italia, di formulare una riserva in merito alle corsie destinate agli autobus. Queste corsie, contrassegnate con linee gialle e recanti l'iscrizione «BUS», è un sistema che ha dato soddisfazione sin dalla sua introduzione nel 1975. Grazie al colore diverso delle demarcazioni, non sarà normalmente necessario, da noi, collocare in complemento il segnale «Corsia riservata ai bus» (art. 30 cpv. 5 OSS). Il colore giallo ha ugualmente dato buone prove per le corsie ciclabili. Anche in merito a questo punto, sarà opportuno formulare una riserva.

Per contro si tratterà di esaminare seriamente se si voglia adottare il colore bianco per i passaggi pedonali. Passaggi pedonali bianchi sarebbero più visibili e migliorerebbero così la sicurezza del traffico.

227 Procedura di consultazione presso Cantoni e associazioni interessate

Come rilevato, non è possibile per il momento dire con esattezza quali disposizioni dei cinque testi debbano essere oggetto di una riserva. Non occorre soltanto attendere quali riserve formuleranno gli altri Stati, onde fare in modo che l'adattamento del diritto svizzero al diritto internazionale sulla circolazione stradale sia il più completo possibile, ma bensì conoscere anche l'atteggiamento dei Cantoni e delle associazioni interessate in merito alle disposizioni in questione. È perciò previsto di avviare una procedura di consultazione prima della ratificazione. La stessa dovrà rilevare in particolar modo le riserve giudicate necessarie dalle autorità d'esecuzione.

3 Conseguenze finanziarie e sull'effettivo del personale

La ratificazione dei cinque atti non produce conseguenze finanziarie per la Confederazione e non provoca nemmeno ripercussioni sull'effettivo del personale.

Da parte loro, i Cantoni dovranno sopportare un aggravio minimo supplementare per i nuovi segnali e le demarcazioni, poiché le disposizioni svizzere subiranno poche modificazioni. L'adattamento non causerà inoltre gravi esborsi, le demarcazioni e i segnali dovendosi periodicamente sostituire o rimettere a nuovo a causa del deterioramento.

4 Costituzionalità

La costituzionalità del decreto federale proposto si fonda sull'articolo 8 della Costituzione federale che attribuisce alla Confederazione competenza di concludere trattati con l'estero. La competenza dell'Assemblea federale è sancita nell'articolo 85 numero 5 della Costituzione federale.

I cinque atti possono ad ogni momento essere denunciati con un preavviso di dodici mesi. La loro ratificazione non implica l'entrata del nostro Paese in un'organizzazione internazionale. Questi atti comportano unificazioni multilaterali del diritto ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione federale e sono perciò sottoposti al referendum facoltativo in materia di trattati con l'estero.

Decreto federale che approva cinque atti internazionali su la circolazione e la segnaletica stradali

Disegno

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 8 della Costituzione federale;
visto il messaggio del Consiglio federale del 24 maggio 1978 ¹⁾,
decreta:

Art. 1

¹ Sono approvati i cinque seguenti atti internazionali ²⁾:

- a. Convenzione sulla circolazione stradale, conchiusa a Vienna l'8 novembre 1968;
- b. Convenzione sulla segnaletica stradale, conchiusa a Vienna l'8 novembre 1968;
- c. Accordo europeo che completa la Convenzione sulla circolazione stradale, conchiuso a Ginevra il 1^o maggio 1971;
- d. Accordo europeo che completa la Convenzione sulla segnaletica stradale, conchiuso a Ginevra il 1^o maggio 1971;
- e. Protocollo europeo sulle demarcazioni stradali, conchiuso a Ginevra il 1^o marzo 1973.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificare in tempo opportuno i testi, con o senza riserve, e ad emanare le necessarie disposizioni d'esecuzione.

³ Visto che questi atti comportano una unificazione multilaterale del diritto, il presente decreto federale sottostà al referendum facoltativo in materia di trattati internazionali.

¹⁾ FF 1978 I 1356

²⁾ Il testo di questi atti non viene pubblicato nel Foglio federale. Esso potrà essere richiesto alla Centrale federale degli stampati e del materiale, 3000 Berna.

Messaggio per l'approvazione di cinque atti internazionali su la circolazione e la segnaletica stradali del 31 maggio 1978

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1978
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	78.040
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.06.1978
Date	
Data	
Seite	1356-1369
Page	
Pagina	
Ref. No	10 112 564

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.