



Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,  
dell'energia e delle comunicazioni  
DATEC  
Bundeshaus Nord  
3003 Berna

Inviato per e-mail a: [signalisationsverordnung@astra.admin.ch](mailto:signalisationsverordnung@astra.admin.ch)

Berna, 15 febbraio 2022 / FP

## **Consultazione “Revisione parziale dell’ordinanza sulla segnaletica stradale. Procedura semplificata per le zone 30 e nuovo simbolo per il car pooling”**

Presa di posizione dell'Automobile Club Svizzero ACS

Persona di riferimento da contattare per ulteriori domande:  
Fabien Produit, Segretario generale dell'Automobile Club Svizzero ACS,  
[fabien.produit@acs.ch](mailto:fabien.produit@acs.ch) tel. 031 328 31 17

---

Gent.ma Consigliera federale Sommaruga,

Gentili Signore, gentili Signori,

Vi ringraziamo per l'invito alla consultazione sulla “Revisione parziale dell’ordinanza sulla segnaletica stradale, procedura semplificata per l'introduzione delle zone 30 e il nuovo simbolo per il car pooling”, oltre che per l'opportunità di inoltrarvi le nostre opinioni.

Come membro di routesuisse, l'ACS ne sostiene la posizione riguardo alla presente consultazione. I seguenti punti ricoprono una particolare importanza nell'interesse dei nostri soci. Desideriamo pertanto evidenziarli qui di seguito:

### **Osservazioni generali:**

L'ACS respinge tutti gli articoli della presente revisione parziale dell’ordinanza sulla sicurezza stradale. Nel 2001, l'elettorato svizzero ha chiaramente rifiutato l'introduzione generale di limiti a 30 km/h, respingendo l'iniziativa popolare “Per una maggior sicurezza stradale grazie alla velocità massima dei 30 km/h nelle località, con eccezioni (Strade per tutti)”. Il Consiglio federale mira tuttavia a semplificare ulteriormente l'introduzione del limite di velocità a 30 km/h, cosa che, a nostro avviso, va contro la volontà popolare.



### **Procedura semplificata per l'introduzione di zone con limite di 30 km/h:**

L'ACS respinge la procedura semplificata per l'introduzione di zone con limite di 30 km/h per i seguenti motivi:

- Permetterà alle città e ai comuni di introdurre arbitrariamente delle zone a 30 km/h in tutto il loro territorio. Come già ricordato poco sopra, questo va chiaramente contro la volontà popolare.
  - L'introduzione generale di un limite di velocità di 30 o 40 km/h nell'area urbana renderebbe obsoleta l'attuale gerarchia stradale.
  - Se gli utenti della strada non sono in grado di viaggiare più velocemente sulle strade di transito rispetto alle strade secondarie, l'esperienza dimostra che il traffico di aggiramento andrà a svilupparsi nelle aree residenziali.
  - Questo traffico di aggiramento andrà a gravare ulteriormente sulle aree residenziali. L'effetto delle zone a 30 km/h, introdotte sotto la premessa della protezione dal rumore, diventerebbe quindi inefficace.
  - Allo stesso tempo, il trasporto pubblico (autobus e tram) ne verrà rallentato, il che porterà all'utilizzo di veicoli aggiuntivi e quindi a un ulteriore aumento dei costi per gli utenti del trasporto pubblico.
- Considerata la crescente diffusione dei veicoli elettrici, l'introduzione di un limite di velocità come misura di riduzione del rumore non trova alcun riscontro.
- Il limite di velocità generalizzato di 30 km/h non contribuisce a migliorare la sicurezza stradale, al contrario: già ora è possibile vedere i ciclisti superare le automobili nelle zone di 30 km/h.

### **Car pooling nel traffico stradale e in sosta**

In linea generale, l'ACS accoglie con favore le misure per migliorare il flusso stradale, ma ritiene che debbano essere utili e dimostrare di essere in grado di soddisfare tale obiettivo. Respingiamo quindi la proposta per i seguenti motivi:

- La rimozione di una corsia andrebbe generalmente evitata, perché ostacola il flusso stradale.
- Il car pooling nasce con il presupposto di migliorare il flusso del traffico. Purtroppo in questo caso vale il contrario. Se una corsia viene messa a disposizione esclusiva del car pooling, questo andrà a discapito degli altri utenti della strada, vale a dire la stragrande maggioranza. Riducendo la capacità stradale, il traffico sarà ulteriormente congestionato.
- Sarà difficile effettuare dei controlli sul car pooling e questo incoraggerà gli abusi. Questo si può già notare all'estero, dove sono riservate delle corsie speciali per il car pooling.
- Dal nostro punto di vista, gli argomenti relativi al car pooling nei cantoni di Ginevra e del Ticino presentati dal Consiglio federale non sono pertinenti. I test preliminari effettuati in entrambi i cantoni non mostrano risultati evidenti. Dubitiamo pertanto che le misure previste possano tradursi in un aumento del car pooling.
- ACS rifiuta anche la proposta di riservare un certo numero di parcheggi per i veicoli di car pooling. Non è accettabile limitare ulteriormente i posti auto a disposizione degli utenti e un numero sufficiente di parcheggi viene già occupato dai veicoli elettrici (per le stazioni di ricarica sul suolo pubblico).



Troverete la nostra posizione sulle questioni di cui sopra anche nel questionario compilato in allegato alla presente lettera.

Vi ringraziamo anticipatamente per la vostra attenzione e per aver preso in considerazione la nostra posizione.

Cordialmente,

**Automobile Club Svizzero**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabien Produit', is written over a faint, light blue circular stamp or watermark.

Fabien Produit  
Segretario generale

#### **L'ACS**

Fondato il 6 dicembre 1898 a Ginevra, l'Automobile Club Svizzero (ACS) è un'associazione che riunisce circa 95.000 automobilisti svizzeri per difendere gli interessi in materia di politica dei trasporti, economia, turismo, sport e qualsiasi ambito legato al mondo delle automobili, come la tutela dei consumatori e dell'ambiente. L'ACS presta una particolare attenzione alla legislazione che regola le dinamiche del traffico e alla sua implementazione. Si impegna inoltre a favore di una maggiore sicurezza stradale.