

JAAC 60.19

Decisione del Consiglio federale del 25 settembre
1995

Non-compatibilità avec le droit fédéral d'une signalisation routière comprenant quatre signaux «Stop» à un croisement.

- Les signaux «Stop» et «Cédez le passage» réglementent - en dérogation au principe de la priorité de droite - la priorité à une intersection, c'est-à-dire qu'ils déterminent dans quel ordre plusieurs usagers de la route peuvent circuler à une intersection lorsqu'il ne leur est pas possible de passer simultanément sans encombre. La pose de quatre signaux «Stop» à un carrefour ne règle toutefois pas la priorité, puisque chacun des conducteurs, en raison de la présence du signal «Stop» auquel il est confronté, est obligé d'accorder la priorité aux véhicules circulant sur la chaussée transversale, qu'ils surviennent de gauche ou de droite (art. 36 al. 1^{er} OSR).

- Les réglementations locales du trafic introduites à titre expérimental doivent également faire l'objet d'une décision et d'une publication selon l'art. 107 al. 2 et 2^{bis} OSR lorsqu'elles doivent durer moins de 60 jours.

Bundesrechtswidrigkeit einer Strassensignalisation mittels vier «Stop»-Signale an einer Kreuzung.

- Die Signale «Kein Vortritt» und «Stop» regeln - in Abweichung des grundsätzlichen Rechtsvortritts - den Vortritt an einer Verzweigung, das heisst sie bestimmen, in welcher Reihenfolge mehrere Teilnehmer eine Verzweigung befahren dürfen, wenn eine gleichzeitige Benützung nicht behinderungsfrei möglich ist. Mit dem Anbringen von vier Stoppsignalen wird auf einer Verzweigung der Vortritt jedoch gerade nicht geregelt, da jeder Fahrzeugführer aufgrund des jeweiligen Stoppsignals gegenüber den Fahrzeugen auf der Querstraße ungeachtet, ob diese von links oder rechts kommen - vortrittsbelastet ist (Art. 36 Abs. 1 SSV).

- Versuche mit Verkehrsmassnahmen müssen nach Art. 107 Abs. 2 und 2^{bis} SSV auch dann verfügt und veröffentlicht werden, wenn sie weniger als 60 Tage gelten sollen.

Non compatibilità con il diritto federale di una segnaletica stradale mediante quattro segnali «Stop» a un incrocio.

- I segnali «Dare precedenza» e «Stop» regolano - divergendo dal diritto di precedenza da destra che vale per principio - la precedenza a un'intersezione, vale a dire che essi definiscono in quale ordine più utenti della strada possono circolare su un'intersezione, ove un'utilizzazione contemporanea non sia possibile senza intralci. Collocando quattro segnali «Stop» a una siffatta intersezione, la precedenza non viene invece proprio disciplinata, poiché ogni conducente di veicoli, sulla base del segnale «Stop» con il quale si trova confrontato, deve dare precedenza ai veicoli sulla carreggiata trasversale - indipendentemente che sopraggiungano da sinistra o da destra (art. 36 cpv. 1 OSStr).

- Le regolamentazioni locali del traffico introdotte a titolo sperimentale devono, giusta l'art. 107 cpv. 2 e 2^{bis} OSStr, essere oggetto di decisione e pubblicazione anche quando durano meno di 60 giorni.

I

A. La competente autorità cantonale, fondandosi su una perizia del 1989 dell'Ufficio prevenzioni infortuni aveva respinto un'istanza del Comune di M. volta a ottenere l'autorizzazione a collocare 4 segnali 3.01 «Stop» all'intersezione dei mappali n. 239, 600, 524, 1694 RFD in località C.

B. Con scritto del 1° giugno 1993, la competente autorità invitava istantemente il Comune di M. a eliminare i 4 segnali «Stop» collocati senza autorizzazione all'intersezione contestata. Dopo un ulteriore scambio di scritti, il Comune inoltrava istanza ordinaria volta a ottenere l'autorizzazione per la posa dei segnali. Questa istanza fu dall'autorità cantonale respinta con decisione del 20 agosto 1993.

C. Il ricorrente impugnava tale decisione presso il Consiglio di Stato del Cantone Ticino che, il 26 ottobre 1993, non entrò nel merito del ricorso in ragione di carente legittimazione ricorsuale, ma che in un considerando eventuale respinse le obiezioni del ricorrente.

D. Contro questa risoluzione il ricorrente si è appellato al Consiglio federale. Esso domanda il rilascio di un'autorizzazione per la posa dei quattro segnali 3.01 «Stop» presso l'intersezione in zona C. In sede di considerandi, si entrerà nel merito dei motivi giuridicamente rilevanti del ricorso.

(...)

II

1. Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ha deciso come ultima istanza sull'autorizzazione per la posa dei quattro segnali 3.01 «Stop» di cui si tratta nel presente caso. Contro decisioni del genere è dato, giusta l'art. 3 cpv. 4 della LF del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr, RS 741.01), il ricorso al Consiglio federale.

Secondo prassi costante del Consiglio federale, una decisione di non entrata nel merito, basata sul diritto procedurale cantonale, può essere oggetto di un ricorso al Consiglio federale ove escluda l'applicazione del diritto federale. Questo è il caso nella fattispecie, perché sono in discussione proprio questioni di diritto federale, riguardanti più precisamente l'art. 3 cpv. 4 LCStr (*Fritz Gygi, Zur sachlichen Zuständigkeit in der Bundesverwaltungsrechtspflege, recht 1987, pag. 90; GAAC 50.49*).

Il ricorso è giunto tempestivo ed è rispettoso della forma prescritta. Si deve quindi entrare nel merito dello stesso.

(...)

3. L'istanza inferiore, appellandosi alla giurisprudenza del Consiglio federale, non è entrata nel merito del ricorso del Comune di M. Essa non tiene però conto del fatto che, secondo la versione dell'art. 3 cpv. 4 LCStr in vigore dal 1° febbraio 1991, i Comuni sono legittimati a ricorrere nelle procedure cantonali e in quelle davanti al Consiglio federale se, sul loro territorio, sono ordinate misure in materia di circolazione stradale. Questa considerazione vale ovviamente anche qualora un Comune - come nel caso presente - richieda all'autorità competente una misura in materia di circolazione stradale. La prassi citata non è quindi più determinante: per tale ragione l'istanza inferiore a torto ha negato la legittimazione ricorsuale del Comune di M.

Siffatta circostanza non porta tuttavia necessariamente ad abrogare la decisione e a rinviare la pratica affinché si proceda alla valutazione materiale. Da tale conseguenza può essere fatta astrazione ove l'istanza inferiore - come *in casu* - abbia esaminato anche materialmente, con un parere eventuale, il ricorso sottoposto, respingendolo poi con una motivazione che risponde alle esigenze giusta l'art. 4 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera, del 29 maggio 1874 (Cost., RS 101). In una situazione del genere, l'accoglimento del ricorso, in ragione di formale denegata giustizia (art. 4 Cost.) equivarrebbe soltanto a un inutile prolungamento della procedura.

4. Giusta l'art. 3 cpv. 4 LCStr, le limitazioni e prescrizioni che non siano divieti di circolare generali o limitati nel tempo, bensì cosiddette limitazioni funzionali della circolazione, possono essere emanate in quanto lo esigano la protezione degli abitanti o di altri ugualmente toccati dall'inquinamento fonico o atmosferico, la sicurezza, l'alleviamento o la disciplina del traffico, la protezione della strada o altre condizioni locali. Se è necessaria una regolamentazione locale del traffico, bisogna scegliere la misura che per il raggiungimento dello scopo prefisso cagioni il minimo di restrizioni (art. 107 cpv. 5 dell'O del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale [OSStr]),

RS 741.21). Giusta l'art. 5 cpv. 3 LCStr, per le strade aperte alla circolazione dei veicoli a motore o dei velocipedi, possono essere usati soltanto i segnali e le demarcazioni stabiliti dal Consiglio federale; questi devono essere collocati solo dalle autorità competenti o con l'approvazione di queste.

a. Giusta l'art. 36 cpv. 2 LCStr, alle intersezioni la precedenza spetta al veicolo che giunge da destra. Vi sono tuttavia le eccezioni di tale regola: segnatamente hanno precedenza i veicoli anche se vengono da sinistra, ove si tratti di strade principali demarcate. È inoltre *riservato il disciplinamento mediante segnali* o da parte della polizia. In questo senso, quando strade secondarie si incontrano, l'autorità può derogare alla norma della precedenza da destra prevista dalla legge collocando il segnale «Stop» o «Dare precedenza», in particolare dove si incontrano strade secondarie con costruzioni e importanza differenti (art. 109 cpv. 4 OSStr). Dipende poi dalle condizioni locali decidere quale dei segnali menzionati debba essere collocato. Ambedue i segnali obbligano il conducente a concedere la precedenza ai veicoli sulla strada alla quale egli si avvicina (vale a dire alla carreggiata trasversale). Il segnale «Stop» esige inoltre dal conducente del veicolo al quale incombe rispettare la precedenza (art. 36 cpv. 1 e 2 nonché art. 75 cpv. 1 e 3 OSStr) che abbia ad arrestarsi. Giusta l'art. 36 cpv. 7 OSStr il segnale «Stop» può essere collocato soltanto nei punti in cui è indispensabile fermarsi per mancanza di visibilità.

I segnali «Dare precedenza» e «Stop» regolano - divergendo dal diritto di precedenza da destra che vale per principio - la *precedenza* a un'intersezione, vale a dire che essi definiscono in quale ordine più utenti della strada possono circolare su un'intersezione, ove un'utilizzazione contemporanea non sia possibile senza intralci (*René Schaffhauser*, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, Bern 1984, N. 651; *Hans Moser*, Kritische Bemerkungen zur heutigen Strassenverkehrsordnung, in: Rivista di diritto svizzero [RDS] 89 [1993], pag. 223). Nella misura in cui su un'intersezione a quattro rami le condizioni locali esigano un disciplinamento divergente dalla norma della precedenza da destra, ordinando due segnali «Stop» o «Dare precedenza» può essere attribuita priorità a *un* tratto stradale e all'altro può essere tolta la precedenza: questa è la disposizione adeguata per regolare chiaramente la situazione in ordine alla precedenza e garantire, quindi, anche la sicurezza stradale (cfr. n. II.2 delle direttive dell'Ufficio federale di polizia del 26 novembre 1984 sulla regolamentazione della precedenza con i segnali «Stop» e «Dare precedenza»). Collocando *quattro* segnali «Stop» a una siffatta intersezione, la precedenza non viene invece proprio disciplinata, poiché ogni conducente di veicolo, sulla base del segnale «Stop» con il quale si trova confrontato, deve dare precedenza ai veicoli sulla carreggiata trasversale - indipendentemente che sopraggiungano da sinistra o da destra - (art. 36 cpv. 1 OSStr). È però contrario al diritto federale e in alta misura pregiudizievole alla sicurezza stradale, creare con segnali di precedenza una situazione di traffico divergente dal principio legale della precedenza da destra, situazione nella quale la precedenza non è più disciplinata; i segnali di precedenza perderebbero così il loro senso vero e proprio. Anche se ingiustamente si ritenesse che nel caso presente vale la norma legale fondamentale della precedenza da destra, la segnaletica prevista sarebbe inammissibile, poiché

varrebbe l'identico disciplinamento della precedenza come se non fossero collocati segnali. Si tratterebbe di conseguenza di una segnaletica inutile ai sensi dell'art. 101 cpv. 3 OSStr che è contraria al diritto federale.

b. Infine è da rilevare a questo punto anche, come giusta la versione dell'art. 107 cpv. 2 e 2^{bis} OSStr, entrata in vigore il 15 marzo 1992, l'autorità è autorizzata, ove la sicurezza stradale lo esiga, a collocare prima della pubblicazione della decisione, per 60 giorni al massimo, segnali indicanti regolamentazioni locali del traffico secondo il cpv. 1 di tale articolo; inoltre possono essere ordinate regolamentazioni locali del traffico a titolo sperimentale per un anno al massimo. Di conseguenza prove con misure della circolazione - anche se non devono durare più di 60 giorni - devono in principio essere decise e pubblicate come ogni altra regolamentazione del traffico ai sensi dell'art. 107 cpv. 1 OSStr. Il modo di procedere del Comune di M. che intende introdurre, senza autorizzazione dell'autorità cantonale, le misure oggetto della contestazione a titolo sperimentale per due mesi e senza rispettare le prescrizioni procedurali dell'art. 107 OSStr si rivela di conseguenza contrario al diritto federale.

(...)

JAAC 60.19 - Decisione del Consiglio federale del 25 settembre 1995

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	1996
Année	
Anno	
Band	60
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 002 996

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.

Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.