



Berna, 12 agosto 2026

Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale in attuazione della mozione Schilliger 21.4516

Commento

Situazione iniziale

A marzo 2024 il Parlamento ha trasmesso la mozione Schilliger 21.4516 Garantire la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori, incaricando il Consiglio federale di modificare le disposizioni della legge federale del 19 dicembre 1958¹ sulla circolazione stradale in modo che vengano rispettate la gerarchia e le diverse funzioni della rete stradale svizzera. Le nuove disposizioni dovranno riprendere, oltre alle funzioni delle varie tipologie di strade già stabilite nelle norme VSS², anche i relativi limiti di velocità, in particolare 50 km/h per le strade orientate al traffico nei centri abitati, e la possibilità di ridurre la velocità massima a 30 km/h sulle strade residenziali.

Una parte sostanziale delle richieste contenute nella mozione è già stata attuata con la revisione parziale dell'ordinanza del 5 settembre 1979³ sulla segnaletica stradale (OS-Str) del 2022⁴. Allora il Consiglio federale aveva semplificato la disposizione di zone 30 e zone d'incontro sulle strade a uso residenziale in modo da tenere conto anche della gerarchia stradale.

Nell'ambito della presente modifica, la cui entrata in vigore è fissata al 1° ottobre 2026, sono state adottate misure relative alle strade a prevalenza motorizzata in grado di tutelare ancora meglio la gerarchia della rete stradale.

Commenti alla modifica dell'OSStr

Sostituzione di espressioni

Nella versione italiana sono sostituite, per motivi di uniformità o perché errate, le seguenti espressioni: «limitazione generale di velocità» e «limitazione generale della velocità» con «limite generale di velocità» e «limitazione della velocità» con «limite di velocità».

Art. 108 cpv. 1

La disposizione vigente è integrata con una nuova frase che stabilisce requisiti volti a garantire la gerarchia della rete stradale, anche qualora la velocità venga ridotta su determinati tratti per uno dei motivi previsti. In particolare, non devono essere compromesse le funzioni delle strade a prevalenza motorizzata. Il concetto di «strade orientate al traffico», ripreso dalla normativa in materia di costruzione e pianificazione nonché dalle norme VSS e definito nell'articolo 1 capoverso 9, indica strade all'interno delle località destinate a soddisfare in prima linea le esigenze del traffico motorizzato e a consentire trasporti sicuri, efficienti ed economici. Anche le loro funzioni di convogliamento, collegamento e raccolta si evincono dalle norme tecniche⁵. A seconda della funzione, si distinguono strade a grande capacità⁶, strade principali⁷, strade di collegamento⁸ e strade di raccolta principali⁹.

La definizione della gerarchia della rete stradale e delle funzioni delle singole strade spetta essenzialmente all'autorità competente ai sensi del diritto cantonale o comunale, la quale ha anche la facoltà di riclassificare una strada esistente assegnandola a un'altra categoria.

¹ RS 741.01

² Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti

³ RS 741.21

⁴ RU 2022 498

⁵ VSS 40 040

⁶ VSS 40 041

⁷ VSS 40 042

⁸ VSS 40 043

⁹ 40 044 n. 4.

Art. 108 cpv. 4

Già oggi, prima di fissare un limite di velocità diverso sulle strade a prevalenza motorizzata occorre sempre verificare tramite perizia se il provvedimento sia necessario, adeguato e proporzionato o se si debba ricorrere ad altre soluzioni. In futuro si dovrà inoltre accertare che sia preservata l'eventuale caratteristica di strada orientata al traffico.

In linea di principio, la sola riduzione della velocità non modifica tale caratteristica, che può tuttavia essere influenzata soprattutto da interventi di ristrutturazione e riorganizzazione richiesti a seconda dei casi. Più gli interventi sono numerosi ed estesi, maggiore sarà l'onere di verifica: in particolare, se ne dovrà esaminare e valutare l'impatto, sia singolarmente che nel loro insieme. Ad esempio, se si intende (soltanto) ampliare il marciapiede o una corsia ciclabile a scapito delle altre corsie, tuttavia senza che queste ultime perdano la conformità ai requisiti normativi previsti per le strade a prevalenza motorizzata con limite di velocità ridotto, la destinazione d'uso della strada rimane invariata, mentre si dovrà accertare la preservazione di tale carattere qualora si preveda di realizzare dossi artificiali sulla carreggiata o disporre parcheggi sfalsati che rallentino la circolazione. Andrà inoltre dimostrato che la riduzione del limite di velocità non causi un riversamento del traffico sulle strade residenziali, diventando queste un'ottima alternativa proprio in seguito a tale misura.