



Berna, 3 settembre 2025

---

# **Attuazione della mozione Schilliger 21.4516 Garantire la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori**

Rapporto esplicativo  
per l'avvio  
della procedura di consultazione

---

## Compendio

***Il progetto è inteso ad attuare la mozione 21.4516 Schilliger Garantire la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori. A tal fine si propone la modifica di una disposizione dell'ordinanza sulla segnaletica stradale e di una disposizione dell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro, nonché l'introduzione di un nuovo articolo nell'ordinanza contro l'inquinamento fonico.***

### **Situazione iniziale**

*Nel marzo 2024 il Parlamento ha trasmesso la mozione 21.4516 incaricando il Consiglio federale di modificare la legislazione sulla circolazione stradale in modo tale che siano rispettate la gerarchia e le varie funzioni della rete stradale svizzera all'interno e fuori dei centri abitati. Le nuove disposizioni dovranno includere limitazioni della velocità, in particolare 50 km/h per le strade a prevalenza motorizzata nei centri abitati e la possibilità di ridurre il limite a 30 km/h sulle strade residenziali.*

### **Contenuto del progetto**

*Il progetto si prefigge due obiettivi: garantire la gerarchia della rete viaria e proteggere la popolazione dal rumore stradale privilegiando le misure di protezione acustica alla fonte.*

*In riferimento al primo obiettivo, nell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)<sup>1</sup> si stabilisce esplicitamente che in caso di riduzione dei limiti di velocità su strade orientate al traffico occorre soddisfare il requisito della gerarchia stradale dimostrandone l'adempimento tramite perizia. L'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro<sup>2</sup>, che prevede la precedenza da destra e vieta in linea di massima la predisposizione di attraversamenti pedonali, è modificata precisando che non si applica alle strade a prevalenza motorizzata, nemmeno se il limite di velocità è ridotto a 30 km/h e le stesse sono incluse in una zona a 30 km/h.*

*Ai fini del secondo obiettivo, nell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF)<sup>3</sup> si prescrive esplicitamente l'impiego, nei centri abitati, di un adeguato rivestimento fonoassorbente in caso di realizzazione di strade orientate al traffico o di sostituzione del manto di tali strade. In riferimento a questa modifica, nell'OSStr si stabilisce che su dette strade una riduzione della velocità per motivi ecologici può in linea di principio*

---

<sup>1</sup> RS 741.21

<sup>2</sup> RS 741.213.3

<sup>3</sup> RS 814.41

*essere considerata solo se l'impatto ambientale non può essere contenuto con altri provvedimenti.*

## Indice

<b>1</b>	<b>Situazione iniziale e punti essenziali della normativa .....</b>	<b>5</b>
1.1	Situazione iniziale .....	5
1.2	La normativa proposta .....	7
1.3	Alternative esaminate .....	9
1.3.1	Esclusione di riduzioni del limite di velocità generale sulle strade a prevalenza motorizzata .....	9
1.3.2	Definizione delle funzioni delle varie strade nel diritto della circolazione stradale .....	9
1.4	Adempimento di interventi parlamentari .....	9
<b>2</b>	<b>Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo .....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Commento ai singoli articoli .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Ripercussioni .....</b>	<b>12</b>
4.1	Ripercussioni per la Confederazione .....	12
4.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna .....	12
4.3	Ripercussioni sull'economia .....	13
4.4	Ripercussioni sulla società .....	13
4.5	Ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull'ambiente .....	13
<b>5</b>	<b>Aspetti giuridici .....</b>	<b>14</b>
5.1	Costituzionalità .....	14
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera .....	14
5.3	Subordinazione al freno alle spese .....	15
5.4	Delega di competenze legislative .....	15

# Rapporto esplicativo

## 1 Situazione iniziale e punti essenziali della normativa

### 1.1 Situazione iniziale

La legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)<sup>4</sup> autorizza il Consiglio federale a dichiarare aperte, con o senza restrizioni, alla circolazione di veicoli a motore e biciclette le strade necessarie al grande transito (art. 2 cpv. 1 lett. a). A tal fine è stata emanata l'ordinanza concernente le strade di grande transito<sup>5</sup>. Secondo il diritto federale, su tali strade, che comprendono autostrade, semiautostrade e strade principali, costituiscono la rete sovraordinata (art. 110 cpv. 1 OSStr) e vige il diritto di precedenza rispetto alle strade secondarie che costituiscono la rete subordinata (art. 37 cpv. 1 e 88 cpv. 1 OSStr). Il Consiglio federale può verificare e, se necessario, revocare regolamentazioni locali del traffico sulle strade di grande transito (art. 110 cpv. 3 OSStr), oltre ad avere la competenza di limitare la velocità dei veicoli a motore su tutte le strade (art. 32 cpv. 2 LCStr).

L'Esecutivo ha pertanto fissato i limiti di velocità nell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC)<sup>6</sup>. Secondo quest'ultima (cfr. art. 4a cpv. 1 ONC), in condizioni stradali, di circolazione e visibilità favorevoli il limite generale è pari a:

- 50 km/h nelle località;
- 80 km/h fuori delle località, eccetto sulle autostrade e semiautostrade;
- 100 km/h sulle semiautostrade;
- 120 km/h sulle autostrade.

La velocità stabilita dal Consiglio federale può essere ridotta o aumentata dall'autorità competente per determinati tratti solo per motivi specifici e solo sulla base di una perizia, salvo eventuali eccezioni previste dal Consiglio federale (art. 32 cpv. 3 LCStr).

I requisiti per derogare ai limiti di velocità generali sono precisati nell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)<sup>7</sup>. In particolare, sono consentiti limiti di velocità differenti solo per prevenire o ridurre particolari pericoli nella circolazione stradale (ad es. per ciclisti o pedoni), per ridurre un impatto ambientale eccessivo (rumore o sostanze inquinanti quali polveri sottili) a tutela dell'ambiente e della salute o per migliorare la fluidità del traffico (art. 108 cpv. 1 e 2 OSStr). A tale proposito, le autorità competenti devono chiarire tramite perizia se la misura è necessaria, appropriata e proporzionata o se sono preferibili altre misure (art. 108 cpv. 4 OSStr).

---

<sup>4</sup> RS 741.01

<sup>5</sup> RS 741.272

<sup>6</sup> RS 741.11

<sup>7</sup> RS 741.21

Nel 2022 il Consiglio federale ha modificato l'OSStr introducendo nel diritto della circolazione stradale il termine «strade orientate al traffico» derivante dalla pianificazione dei trasporti e stabilendo che sulle strade non orientate al traffico possono essere disposte zone a 30 km/h e zone d'incontro non solo per i motivi di cui all'articolo 108 capoverso 1 e 2 OSStr (evitare o attenuare pericoli particolari nella circolazione stradale, ridurre un carico ambientale eccessivo e migliorare la fluidità del traffico), ma anche per altri motivi legati alle condizioni locali (ad es. vivibilità urbana) senza la necessità dell'attestazione di un esperto (art. 108 cpv. 4<sup>bis</sup> OSStr). Queste agevolazioni non valgono per le strade a prevalenza motorizzata (cfr. anche art. 2a cpv. 6 OSStr). In tal modo risulta chiaro che per ridurre i limiti di velocità su tali strade è necessario applicare criteri più severi rispetto a quelli per le strade a uso residenziale.

Nel marzo 2024 il Parlamento ha approvato la mozione Schilliger 21.4516 Garantire la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori<sup>8</sup> incaricando il Consiglio federale di modificare le disposizioni della LCStr in modo tale che siano rispettate la gerarchia e le varie funzioni della rete stradale svizzera all'interno e fuori dei centri abitati. Le nuove disposizioni dovranno riprendere, oltre alle funzioni delle varie tipologie di strade già stabilite nelle norme VSS, anche i relativi limiti di velocità, in particolare 50 km/h per le strade a prevalenza motorizzata nei centri abitati, e la possibilità di ridurre la velocità massima a 30 km/h sulle strade residenziali.

La mozione è motivata come segue: «...Eppure una gerarchia chiara, sia all'interno che al di fuori degli abitati, è fondamentale per attribuire una funzione precisa a ciascuna tipologia stradale. Le strade a prevalenza motorizzata nei centri abitati hanno lo scopo di dirigere, collegare e convogliare il traffico; su queste, tranne poche eccezioni, deve valere la velocità massima uniforme di 50 km/h. Le strade residenziali, invece, hanno la funzione di convogliamento del traffico nei quartieri abitativi e di servizio ai residenti; qui il limite può essere abbassato a 30 km/h, su richiesta degli abitanti interessati e delle autorità. Infine, nei quartieri residenziali possono essere giustificate le zone 30 e le zone d'incontro (20 km/h).»

L'obiettivo della mozione non è quindi quello di escludere la possibilità di ridurre la velocità sulle strade a prevalenza motorizzata, quanto piuttosto di mantenere la gerarchia esistente della rete stradale e, in particolare, di evitare riversamenti di traffico nei quartieri residenziali, come confermato dall'autore nella suo intervento del 18 settembre 2023 in Consiglio nazionale: «Mentre la mozione consente velocità di 30 o addirittura 20 km/h sulle strade non orientate al traffico, chiede di mantenere il limite di 50 km/h sulle altre. La formulazione è tuttavia tale da permettere alle autorità di abbassare i limiti anche su queste ultime a seconda della situazione, ad esempio presso una scuola. Infine, la mozione preserva tutte le possibilità di intervento di Comuni e Cantoni per combattere il rumore eccessivo e valutare misure per migliorare la sicurezza stradale. In altre parole: l'obiettivo della mozione è quello di garantire la gerarchia della rete stradale, essenziale per il funzionamento della nostra mobilità<sup>9</sup>» (traduzione dal tedesco). Schilliger aggiunge inoltre che una parte rilevante della sua richiesta è già stata

---

<sup>8</sup> [Mozione 21.4516 Schilliger](#)

<sup>9</sup> [Bollettino ufficiale, Consiglio nazionale del 18.09.2023](#)

attuata con la revisione parziale dell'OSStr del 2022<sup>10</sup> relativa alla semplificazione dei requisiti per ridurre il limite di velocità generale sulle strade residenziali.

Poco dopo la trasmissione della mozione 21.4516 il tema è stato affrontato durante i dibattiti sulla revisione della legge sulla protezione dell'ambiente ([22.085](#)), risultando nell'approvazione da parte del Consiglio nazionale di una modifica che non permetteva di chiedere una riduzione dei limiti di velocità per motivi ambientali sulle strade a prevalenza motorizzata. Su richiesta del Consiglio degli Stati tale modifica è stata abbandonata, dovendo la questione essere esaminata nell'ambito dell'attuazione della suddetta mozione.

## **1.2 La normativa proposta**

L'attuazione della mozione richiede ulteriori modifiche della legislazione stradale e ambientale oltre a quelle apportate all'OSStr nel 2022.

Scopo del progetto è garantire la gerarchia della rete viaria nella normativa stradale.

Nell'OSStr si stabilisce pertanto esplicitamente che in caso di riduzione dei limiti di velocità su strade orientate al traffico occorre soddisfare il suddetto requisito dimostrandone l'adempimento tramite perizia.

L'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro<sup>11</sup>, che prevede la disposizione della precedenza da destra e vieta in generale la realizzazione di attraversamenti pedonali, è modificata precisando che non si applica alle strade a prevalenza motorizzata, nemmeno se il limite di velocità è ridotto a 30 km/h e la strada è inclusa in una zona 30.

La richiesta della mozione rientra nel diritto della circolazione stradale, di competenza della Confederazione, e nel diritto della costruzione e pianificazione, in generale di responsabilità dei Cantoni. Per mantenere la gerarchia stradale ed evitare che il traffico si riversi nei quartieri residenziali, è essenziale una pianificazione delle strade che tenga conto degli aspetti operativi e strutturali-organizzativi, oltre ai già citati requisiti dell'ordinanza del DATEC. Se questo principio viene rispettato e i requisiti corrispondenti sono soddisfatti, il traffico sulla rete sovraordinata, ossia sulle strade orientate al traffico, può essere gestito in modo molto più efficiente anche se la velocità consentita non è o non è costantemente superiore a quella della rete subordinata e quindi delle strade a uso residenziale.

---

<sup>10</sup> RU 2022 498

<sup>11</sup> RS 741.213.3

Un altro obiettivo riguarda la protezione della popolazione dal rumore stradale privilegiando gli interventi alla fonte.

A tal fine nell'OIF è esplicitamente stabilito l'obbligo nei centri abitati di impiegare in linea di principio un rivestimento fonoassorbente adeguato in caso di realizzazione di strade orientate al traffico o di sostituzione del manto di tali strade.

La modifica proposta intende sancire nel diritto ambientale un requisito che si sta affermando come lo stato dell'arte. In tal modo l'applicazione di un manto stradale fonoassorbente diventa la misura alla fonte più importante per proteggere la popolazione dal rumore dannoso proveniente da tali strade. Inoltre, la posa di adeguate pavimentazioni antirumore sulle strade a prevalenza motorizzata dei centri abitati deve essere richiesta come misura preventiva, soprattutto perché gli immobili lungo gli assi stradali sono costantemente esposti a rumore.

Per determinate situazioni, in particolare in presenza di pendii o altitudini elevate, non sono tuttavia ancora disponibili pavimentazioni adatte. L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) è quindi espressamente incaricato di predisporre raccomandazioni sull'idoneità dei manti fonoassorbenti.

Nell'OSStr si crea un nesso con tale modifica stabilendo che sulle strade orientate al traffico una riduzione del limite di velocità può essere presa in considerazione per motivi ecologici solo se l'impatto ambientale negativo non può essere evitato adottando altre misure.

Quindi, il limite di velocità potrà anche in futuro essere ridotto per motivi di protezione acustica, in particolare se il rumore eccessivo sussiste malgrado la posa di un manto fonoassorbente o in mancanza di un rivestimento adatto alle condizioni locali. Si potrà inoltre valutare tale misura come soluzione temporanea sulle strade dotate di un rivestimento convenzionale finché l'autorità esecutiva non avrà la possibilità di sostituirlo, ad esempio nell'ambito di interventi di risanamento programmati. Come per tutte le attività amministrative, va rispettato il principio di proporzionalità: ad esempio, potrebbe non essere giustificato sostituire una pavimentazione di recente posa, mentre la valutazione sarebbe diversa nel caso di un manto stradale che deve essere comunque rinnovato.

Le riduzioni di velocità per motivi di sicurezza stradale (ad es. in caso di pericoli per gli utenti vulnerabili) o viabilità non sono interessate dalla proposta e potranno essere disposte secondo le norme vigenti; lo stesso vale per quelle volte a ridurre un inquinamento ambientale eccessivo causato da sostanze nocive (ad es. particolato).

La normativa proposta consente da un lato di ottimizzare e garantire al meglio la protezione della popolazione dal rumore stradale, dall'altro di assicurare una circolazione fluida sugli assi stradali.

### **1.3 Alternative esaminate**

#### **1.3.1 Esclusione di riduzioni del limite di velocità generale sulle strade a prevalenza motorizzata**

La mozione 21.4516 non intende escludere la possibilità di abbassare il limite di velocità sulle strade orientate al traffico, ma salvaguardare la gerarchia della rete viaria. Un'esclusione sarebbe tra l'altro incomprensibile e in contrasto con gli sforzi finora intrapresi a favore della sicurezza stradale. Ridurre i limiti di velocità può anche andare a diretto beneficio del traffico motorizzato, in particolare quando permette di prevenire incidenti o migliorare la viabilità. Tale provvedimento si è dimostrato un mezzo efficace per proteggere la popolazione da rumore eccessivo e dovrà continuare a essere applicabile anche a queste strade, in particolare se il problema non può essere risolto con un rivestimento fonoassorbente e la gerarchia della rete stradale rimane garantita.

#### **1.3.2 Definizione delle funzioni delle varie strade nel diritto della circolazione stradale**

Come già detto, la richiesta della mozione riguarda sia il diritto della circolazione stradale sia quello della costruzione e pianificazione. Nell'ambito della revisione dell'OSStr del 2022, il concetto di strade orientate al traffico utilizzato nella pianificazione territoriale è stato introdotto nella normativa stradale in modo da creare un chiaro punto di riferimento e un criterio di delimitazione adeguato per le agevolazioni riguardanti l'abbassamento dei limiti di velocità generali.

Menzionare le funzioni o eventualmente anche i tipi di strade nella legislazione in materia di circolazione stradale non fornisce lo stesso valore aggiunto del riferimento alle strade orientate al traffico. Come giustamente affermato dall'autore della mozione e stabilito nelle norme VSS, le strade a prevalenza motorizzata servono a dirigere, collegare e raccogliere il traffico, mentre le strade residenziali hanno la funzione di raccolta e allacciamento. Nella normativa stradale le singole funzioni non sono legate a specifici diritti e doveri, motivo per cui non vi sono integrate. Inoltre, a ciascun tipo di strada possono essere attribuite diverse finalità: una strada collettrice ha principalmente una funzione di raccolta, ma può anche svolgere una funzione di collegamento o allacciamento. La legislazione in materia stradale può quindi limitarsi all'obbligo di garantire la gerarchia della rete stradale e, ai fini dell'abbassamento del limite di velocità generale, a distinguere tra strade orientate al traffico e strade residenziali.

### **1.4 Adempimento di interventi parlamentari**

La proposta di adeguamento dell'OSStr, dell'ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro e dell'OIF soddisfa le richieste della mozione Schilliger 21.4516 Garantire la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori, di cui si può pertanto richiedere lo stralcio.

## **2 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo**

Nei Paesi europei il limite di velocità di 30 km/h nei centri abitati sta diventando sempre più frequente. Il motivo principale della sua diffusione risiede nel miglioramento della

sicurezza stradale, nella tutela della salute dei residenti e nella promozione della mobilità attiva grazie a un ambiente favorevole al movimento. Nelle maggiori città di Spagna, Francia, Italia, Belgio, Germania, Regno Unito e Finlandia<sup>12</sup>, il limite di velocità è stato in massima parte ridotto a 30 km/h; in altri Paesi, numerose città e Comuni hanno introdotto i 30 km/h su larga scala o addirittura su tutto il territorio; infine, l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) chiede che i 30 km/h diventino la norma nelle città di tutto il mondo<sup>13</sup>.

### 3 Commento ai singoli articoli

#### *Art. 108 OSStr*

Cpv. 1 e 4: si stabilisce che in caso di riduzione del limite di velocità sulle strade orientate al traffico deve essere garantita la gerarchia della rete stradale, verificando tramite perizia la soddisfazione di questo requisito. Le autorità responsabili della pianificazione mantengono la competenza per la gerarchizzazione della propria rete stradale così come la facoltà di riclassificare le strade esistenti (ad es. da orientate al traffico a residenziali).

Nella valutazione peritale devono essere esaminate le ripercussioni di una riduzione del limite di velocità, tenendo conto degli aspetti operativi e strutturali-organizzativi della strada in questione e di eventuali percorsi alternativi su strade residenziali. Inoltre, in relazione al rispetto della gerarchia della rete stradale, non ci si può concentrare solo sul tratto su cui si vuole disporre un limite inferiore, ma si deve considerare l'intera strada.

Cpv. 2 lett. d: poiché la riduzione del limite di velocità si è dimostrata una misura sostanzialmente efficace, si conferma la possibilità di valutarne l'applicazione su strade a prevalenza motorizzata qualora i valori limite della legislazione ambientale siano superati e ne derivi un impatto ambientale eccessivo. Tuttavia, come nel caso della sicurezza stradale (v. cpv. 2 lett. a), è ora espressamente stabilito che tale soluzione può essere adottata solo se l'inquinamento ambientale non può essere evitato con altri interventi sul tratto interessato. In questo modo si chiarisce il riferimento alla modifica dell'OIF secondo cui le strade orientate al traffico nei centri abitati devono essere dotate di un manto fonoassorbente.

Una riduzione del limite di velocità sulle strade a prevalenza motorizzata sarà ancora possibile, in particolare se il rumore eccessivo sussiste malgrado la posa di un manto fonoassorbente o in mancanza di un rivestimento adeguato alle condizioni locali. Si potrà inoltre valutare tale misura come soluzione temporanea sulle strade dotate di un

---

<sup>12</sup> [Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe](#) by G. Yannis & E. Michelaraki 22-05-2024

<sup>13</sup> [OMS: Campagna per l'introduzione dei 30 km/h](#)

rivestimento convenzionale finché l'autorità esecutiva non avrà la possibilità di sostituirlo, ad esempio nell'ambito di interventi di risanamento programmati.

Come per tutte le attività amministrative, va rispettato il principio di proporzionalità: potrebbe infatti non essere giustificato sostituire una pavimentazione di recente posa, mentre la valutazione sarebbe diversa nel caso di un manto stradale che deve essere comunque rinnovato.

#### *Art. 1 Ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro*

Fondamentalmente si evince già dagli articoli 2a capoverso 5 e 108 capoverso 6 OSStr che l'ordinanza del DATEC non si applica alla riduzione del limite di velocità generale sulle strade a prevalenza motorizzata. A scopo di chiarimento, nella disposizione relativa al campo di applicazione si precisa che l'ordinanza non si applica alle strade orientate al traffico, neanche se parzialmente incluse in una zona 30.

#### *Art. 8a OIF*

L'integrazione dell'OIF, che tiene conto del principio di prevenzione, soddisfa la richiesta espressa nella mozione Schilliger 21.4516 e soprattutto nei dibattiti sulla modifica della LPamb ([22.085](#)) di ridurre l'inquinamento acustico sulle strade a prevalenza motorizzata principalmente attraverso misure diverse dalle limitazioni della velocità. Con la modifica proposta, l'applicazione di un manto stradale fonoassorbente diventa il principale provvedimento alla fonte per proteggere la popolazione dal rumore dannoso proveniente da tali strade. Il grado di riduzione del rumore è almeno pari a quello ottenuto portando il limite di velocità da 50 km/h a 30 km/h, in alcuni casi nettamente maggiore fino alla fine del ciclo di vita. Abbassando il limite di 20 km/h si può ridurre l'inquinamento acustico di circa 3 dB(A) per il livello sonoro continuo equivalente<sup>14</sup>. Tuttavia, per ottenere questo effetto occorre non solo modificare i segnali, ma anche ridurre effettivamente la velocità di guida. Sebbene con il passare del tempo i rivestimenti anti-rumore perdano parte della loro efficacia, alla fine del ciclo di vita riducono ancora le emissioni sonore di circa 3 dB(A). Contemporaneamente, quando sono nuovi hanno il vantaggio di ridurre il rumore rispetto ai manti convenzionali di circa 8 dB(A)<sup>15</sup>.

In seguito alle esperienze in Svizzera si ritiene che l'applicazione di manti stradali fonoassorbenti per ridurre l'inquinamento acustico su strade a prevalenza motorizzata nelle zone abitate sia tecnicamente e operativamente fattibile nella maggior parte dei casi. Su tali strade sta diventando la norma, mentre incontra dei limiti in particolare nelle zone in pendenza e ad alta quota. L'UFAM è quindi espressamente incaricato di redigere raccomandazioni per la posa di pavimentazioni idonee.

---

<sup>14</sup> [www.ufam.admin.ch](http://www.ufam.admin.ch) > Temi > Rumore > Traffico stradale > Riduzioni della velocità

<sup>15</sup> [www.ufam.admin.ch](http://www.ufam.admin.ch) > Temi > Rumore > Traffico stradale > Pavimentazioni stradali fonoassorbenti

## 4 Ripercussioni

### 4.1 Ripercussioni per la Confederazione

Per quanto riguarda le strade nazionali di terza classe, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) è interessato quanto i Cantoni (cfr. punto 4.2). L'USTRA installa già oggi manti fonoassorbenti nei centri abitati come misura preventiva. Non si prevedono pertanto costi aggiuntivi.

### 4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

Le autorità esecutive continueranno a disporre di tutti gli strumenti esistenti per proteggere la popolazione dall'inquinamento ambientale. Per quanto riguarda il rumore stradale, si attribuisce tuttavia la priorità agli interventi alla fonte.

I proprietari delle strade orientate al traffico (Confederazione, Cantoni, Comuni) saranno tenuti a utilizzare pavimentazioni fonoassorbenti nella costruzione di nuove opere, mentre per quelle esistenti quest'obbligo si applicherà nel momento in cui il manto stradale dovrà essere comunque sostituito. Per gli enti pubblici proprietari, l'utilizzo di tali rivestimenti (in alternativa a quelli convenzionali) su strade a prevalenza motorizzata, caratterizzate come previsto da elevati flussi di traffico, è economicamente sostenibile. Dall'ultima analisi dei costi del ciclo di vita (Lärmarme Strassenbeläge – Ökobilanz und Lebenszykluskosten, Arbeitsgemeinschaft LCA Strasse, 2024) emerge che, nonostante i rivestimenti antirumore durino meno a lungo di quelli convenzionali, sono nel complesso ecologicamente equivalenti ed economicamente vantaggiosi<sup>16</sup>.

Le pavimentazioni fonoassorbenti (materiale, fornitura, esecuzione) costano in media, considerati tutti i Cantoni, tra i 34 franchi al m<sup>2</sup> (senza sostituzione del binder) e i 54 franchi al m<sup>2</sup> (con sostituzione del binder) in più rispetto a quelle convenzionali. Richiedono gli stessi interventi di costruzione di quelle convenzionali, ma devono essere sostituite più spesso per mantenere le prestazioni acustiche. Lavori più frequenti comportano costi più elevati per il settore pubblico. Tuttavia, solo lo strato di usura ha una durata di vita più breve; tutti gli altri componenti sono installati come nelle pavimentazioni convenzionali. Alla fine del ciclo di vita si aggiungono i costi di smantellamento, riciclaggio o smaltimento in discarica. In seguito alla minore durata di un manto ad alta efficienza acustica (SDA 4), i costi di costruzione dell'intero sistema stradale aumentano in media del 2 per cento circa. I costi di progetto effettivi dipendono dalle condizioni locali: nei Cantoni che già utilizzano in larga misura pavimentazioni antirumore i costi di costruzione sono simili a quelli di un rivestimento convenzionale per via dei meccanismi di mercato, mentre in altri Cantoni si registrano tuttora costi più elevati. L'obbligo proposto di installare manti fonoassorbenti sulle strade a prevalenza motorizzata dei

---

<sup>16</sup> Lärmarme Strassenbeläge – Ökobilanz und Lebenszykluskosten, Arbeitsgemeinschaft LCA Strasse, 2024.

centri abitati dovrebbe influire sul mercato facendo calare i costi anche in questi Cantoni.

Con le modifiche alle norme della circolazione proposte, in caso di riduzione della velocità su strade orientate al traffico si dovrà fare esplicito riferimento alle ripercussioni di tale misura sulla gerarchia della rete stradale e, se del caso, verificare se sia possibile evitare in altro modo le ripercussioni sull'ambiente. La perizia, già oggi necessaria, dovrà considerare anche questi aspetti.

#### **4.3 Ripercussioni sull'economia**

Le misure di riduzione del rumore evitano costi sanitari e creano valore aggiunto per gli immobili interessati. Grazie alla minore resistenza al rotolamento sui manti SDA 4, gli utenti stradali potranno risparmiare in termini di carburante e usura degli pneumatici circa l'1 per cento dei costi totali. Secondo l'analisi attuale, un asfalto SDA 4 riduce i costi economici totali di circa il 6 per cento netto.

Inoltre, se le emissioni sonore possono essere sufficientemente ridotte con la posa di un manto stradale fonoassorbente, non è più necessario valutare un abbassamento del limite di velocità per motivi di protezione acustica evitando i costi associati ai tempi di percorrenza più lunghi per via delle velocità inferiori.

Nel complesso, i benefici economici della misura proposta superano i costi.

#### **4.4 Ripercussioni sulla società**

Attraverso la posa di manti fonoassorbenti sulle strade a prevalenza motorizzata la popolazione sarà maggiormente e meglio protetta dalle conseguenze del rumore sulla salute. Il nuovo obbligo di tenere conto della gerarchia stradale può contrastare il maggior rischio di riversamento del traffico nelle aree residenziali ed è pertanto in linea con gli interessi della collettività.

#### **4.5 Ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull'ambiente**

L'obbligo di pavimentazioni fonoassorbenti consente di ridurre efficacemente le emissioni acustiche del traffico stradale nei centri abitati. Il limite di velocità generale potrà comunque essere ridotto secondo le disposizioni vigenti, purché necessario e opportuno dal punto di vista della sicurezza stradale e dell'ambiente.

## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità**

L'articolo 82 capoverso 1 della Costituzione federale del 18 aprile 1999<sup>17</sup> (Cost.) prevede che la Confederazione stabilisca prescrizioni sulla circolazione stradale. Secondo l'articolo 74 capoversi 1 e 2 Cost., la Confederazione emana prescrizioni relative alla tutela dell'essere umano e del suo ambiente naturale da effetti nocivi o molesti e si adopera per impedire tali effetti.

In virtù dell'articolo 182 capoverso 2 Cost., il Consiglio federale provvede all'esecuzione della legislazione e in virtù del capoverso 1 emana norme di diritto sotto forma di ordinanza nei limiti previsti dalla Costituzione o dalla legge. In riferimento alla circolazione stradale, tale autorizzazione è contenuta nell'articolo 106 capoverso 1 LCStr; per quanto riguarda la protezione ambientale fa fede l'articolo 39 capoverso 1 della legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione ambientale (legge sulla protezione dell'ambiente, LPAmb). Il progetto risulta pertanto essere costituzionale.

Ad eccezione delle strade di grande transito e nazionali, la pianificazione e la costruzione stradale sono di competenza dei Cantoni ed eventualmente dei Comuni, enti cui spetta anche la gerarchizzazione della propria rete. Il progetto non intacca queste competenze. In particolare, Cantoni e Comuni mantengono la facoltà e possibilità di riclassificare le strade esistenti. Si prescrive unicamente di mantenere la gerarchizzazione della rete viaria anche in caso di riduzione del limite di velocità. Le autorità esecutive continuano a usufruire di tutti gli strumenti esistenti per proteggere la popolazione dall'inquinamento ambientale. Per quanto riguarda il rumore stradale, si privilegiano tuttavia gli interventi alla fonte. Sulle strade a prevalenza motorizzata sarà ancora possibile abbassare il limite di velocità, in particolare se il rumore eccessivo sussiste malgrado la posa di un manto fonoassorbente o in mancanza di un rivestimento adeguato alle condizioni locali. Si potrà inoltre valutare tale misura come soluzione temporanea sulle strade dotate di un rivestimento convenzionale finché l'autorità esecutiva non avrà la possibilità di sostituirlo, ad esempio nell'ambito di lavori di risanamento programmati. Come per tutte le attività amministrative, va rispettato il principio di proporzionalità. Il margine di discrezionalità di Cantoni e Comuni non è quindi limitato al punto da rendere necessaria una regolamentazione a livello legislativo.

### **5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

La competenza di stabilire i limiti di velocità generali e la possibilità di abbassarli su determinati tratti nonché l'obbligo di applicare manti fonoassorbenti sulle strade orientate al traffico nei centri abitati non sono limitati dagli obblighi internazionali della Svizzera e sono quindi con essi compatibili.

---

<sup>17</sup> RS 101

### **5.3 Subordinazione al freno alle spese**

Il progetto non introduce nuove disposizioni in materia di sovvenzioni, né nuovi crediti d'impegno o limiti di spesa.

### **5.4 Delega di competenze legislative**

Il progetto non contiene deleghe di poteri legislativi.