TICINO
03 | 2026

VELO

Possibilità di ridurre la velocità sulle strade principali: necessaria una nuova perizia

Pagina 2

Paura del traffico?

Pagina 4

La promozione della bicicletta può avere una chance solo se pensata su larga scala

Pagina 6

PRO VELO
INSERTO REGIONALE

Possibilità di ridurre la velocità sulle strade principali: necessaria una nuova perizia

Dal 1° ottobre 2026 i Cantoni e i Comuni potranno ridurre la velocità (ad. es. a 30 km/h) sugli assi stradali principali presentando una perizia che dimostri che la misura non trasferisca traffico indesiderato nei quartieri. Questo requisito si aggiunge ad altri già in vigore. Lo ha deciso il Consiglio federale che ha adeguato in tal senso l'ordinanza sulla segnaletica stradale[1].

All'origine della modifica vi è la mozione presentata da Peter Schilliger (PLR/LU) nel 2024, che chiedeva sostanzialmente di mantenere il limite di 50 km/h sugli assi stradali principali, garantendo in tal modo la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori da essi. Secondo le norme della VSS[2], la gerarchia menzionata prevede che «le strade a prevalenza motorizzata servono a dirigere, collegare e raccogliere il traffico, mentre le strade residenziali hanno la funzione di raccolta e allacciamento». Ciò significa mantenere salda la regola della limitazione della velocità a 50 km/h per le strade orientate al traffico nei centri abitati con la possibilità di ridurre la velocità massima a 30 km/h sulle strade residenziali. La definizione della gerarchia e delle funzioni delle singole strade spetta essenzialmente all'autorità competente ai sensi del diritto cantonale e comunale, che può anche riclassificare una strada esistente assegnandola a un'altra categoria[3]. Ma l'argomento - di per sé valido - del Consiglio federale, secondo cui una gestione efficiente della viabilità riduce il traffico di deviazione nei quartieri, incrementandone la sicurezza stradale, non deve andare a scapito della sicurezza dei ciclisti e degli altri utenti più deboli sulle strade orientate al traffico (corsie ciclabili, attraversamenti pedonali).

Gerarchia rigida ma deroghe possibili

Con la revisione dell'articolo 108 cpv. 1 e 4 dell'ordinanza sulla segnaletica stradale l'accento è posto proprio sulla tutela della gerarchia della rete stradale. Una deroga è possibile su determinati tratti a condizione che le funzioni delle strade a prevalenza motorizzata[4] non siano compromesse. Attualmente per fissare un limite di velocità diverso sulle strade a prevalenza motorizzata è sempre necessario verificare se il provvedimento è adeguato e proporzionato o si debba ricorrere ad altre soluzioni. La verifica avviene tramite una perizia, che a seconda degli interventi (più o meno estesi) dovrà essere più o meno approfondita e particolareggiata. Sarà meno approfondita ad esempio in caso di ampliamento di un marciapiede o di una corsia ciclabile

Amsterdam, foto di Zion C su Unsplash

a scapito delle altre corsie. La riduzione della velocità su alcuni tratti non modifica tuttavia la destinazione d'uso dell'intera strada, purché non si preveda di realizzare dei dossi artificiali sulla carreggiata o di disporre parcheggi sfalsati[5] che rallentano la circolazione. La novità introdotta con la revisione è la verifica - da effettuare tramite una perizia - che la riduzione del limite di velocità non causi un riversamento del traffico sulle strade residenziali.

Adeguamento allo sviluppo della mobilità

La definizione della gerarchia e delle funzioni delle singole strade non risponde più alle nuove esigenze di una mobilità che negli ultimi anni ha vissuto uno sviluppo notevole.
Il traffico motorizzato privato è sì aumentato in corrispondenza dell'aumento della popolazione, soprattutto nel Ticino. Ma al contempo vi è stato un potenziamento dei trasporti pubblici, in particolare della ferrovia e delle reti di bus e autopostali. Si pensi all'apertura del tunnel di base del Gottardo che garantisce una connessione veloce e continua con la Svizzera tedesca, ma più vicino a noi, all'apertura della galleria del Ceneri, con l'aumento delle frequenze del TILO, che sulle linee Lugano-Bellinzona, Lugano-Locarno, Locarno-Bellinzona ha trasformato la ferrovia in una rete metropolitana veloce in grado di collegare in pochi minuti i poli urbani del Ticino. Oltre a questo sviluppo vi è stata anche l'estensione delle reti ciclabili che ha permesso di rafforzare l'ultimo anello della catena dei trasporti della mobilità multimodale, rendendo più sicuro e veloce il cosiddetto "ultimo miglio" (tradotto in chilometri può raggiungere 6-10 km, in ragione dell'uso sempre più diffuso dell'e-bike).

La nuova mobilità multimodale ha risolto in parte il problema del sovraccarico delle strade soprattutto nelle ore di punta, offrendo una valida alternativa all'automobile e in generale al traffico motorizzato. Chi oggi si sposta in automobile ha necessità particolari, legate sia allo stato di salute e di mobilità personale, sia a esigenze lavorative specifiche. Per il resto la scelta di spostarsi con questo mezzo di trasporto è dettata spesso da abitudini dure a morire che hanno conseguenze negative sulla salute, l'ambiente e, non da ultimo, ripercussioni sui costi individuali, ma anche indirettamente sull'economia in generale.

Le strade e con esse la loro gerarchia devono tenere maggiormente conto di questa evoluzione e integrare meglio la mobilità attiva. Lo spazio stradale, anche se ridotto, non deve più essere appannaggio di un traffico motorizzato individuale spesso superfluo, liberato dalla presenza di altri utenti della strada con provvedimenti comodi e rischiosi, quali ad esempio il trasferimento delle biciclette sui marciapiedi, in condivisione con i pedoni. Questo anche in considerazione del fatto che la diffusione della e-bike come mezzo di spostamento quotidiano, veloce e confortevole, è incompatibile con la presenza di utenti molto più lenti, bisognosi di sicurezza (anziani, bambini) sullo spazio ridotto loro dedicato.

La ridistribuzione dello spazio è una necessità riconosciuta anche in molti studi recenti[6] e in parte anche dai documenti strategici prodotti sul tema mobilità dal Cantone e dalle città (Programmi di agglomerato, Piani di azione comunale, ecc.).
Laddove lo spazio non permette soluzioni soddisfacenti, la misura più efficace è la riduzione della velocità, anche sulle strade a prevalenza motorizzata. In questo senso la gerarchia deve essere adeguata all'evoluzione e favorire il cambiamento e non ostacolarlo. Una decisione questa che rientra già oggi nelle competenze cantonali e comunali. La lungimiranza politica di oggi disegna la rete dei trasporti e la mobilità futura. OO

(Claudio Sabbadini, Presidente Pro Velo Ticino)

1 RS 741.11 - Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC) | Fedlex
2 VSS: Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti
3 V. Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale in attuazione della mozione Schilliger 21.4516, Commento
4 Il Consiglio federale attua la mozione Schilliger sulle zone 30
5 Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale in attuazione della mozione Schilliger 21.4516
6 Tra cui Radbest, Radverkehrsführung bei beengten Straßenverhältnissen, DACH 2022

Paura del traffico?

Molte persone utilizzerebbero volentieri la bici nel quotidiano, ma non lo fanno perché non si sentono sicuri. Una rinuncia che non si giustifica.

Yannick fa spesso un incubo: andando al lavoro in bicicletta rimane incastrato tra un autobus e un'automobile. Lo spavento è grande, ma svegliandosi si accorge con sollievo che è stato soltanto un brutto sogno. Al contempo però gli rimane l'amarezza della paura del traffico. Utilizza la bici solo durante il weekend, per pedalare in campagna. Invece della bici, Yannick utilizza tutti i giorni il bus per recarsi al lavoro, che lo porta sin davanti alla porta del suo luogo di lavoro, anche se per raggiungerlo il percorso è tortuoso. A Yannick piacerebbe fare più movimento e pedalare più spesso.
In realtà Yannick è un personaggio fittizio, ma la storia descrive bene l'immagine (v. destra) utilizzata per l'articolo. La sua paura esiste davvero. Lo dimostra anche il sondaggio di Prix Vélo Villes, in cui tutte le città, esclusa Winterthur, hanno ottenuto un voto insufficiente nelle categorie sicurezza nel traffico e confort. Anche il sondaggio «Barometro della Guida Responsabile» della Fondazione VINCI Autoroutes, cui hanno partecipato più di 12'000 automobilisti di undici Paesi europei, conferma che queste preoccupazioni non sono ingiustificate. Infatti l'88 per cento degli automobilisti ha ammesso di superare le velocità massime consentite, il 35 per cento di guidare in stato di sonnolenza, il 62 per cento di telefonare durante la guida e 36 per cento di usare lo smartphone al volante.

Visibilità nettamente limitata

Negli ultimi decenni le dimensioni delle automobili sono via via aumentate, ma la larghezza delle strade è rimasta la stessa. La giornalista investigativa Esther Chavannes ha fatto luce su questo fenomeno con una ricerca, pubblicata dalla società mediatica olandese Pointer, dal titolo «Un conducente di un carro armato vede i bambini che attraversano la strada davanti a lui molto meglio dei due modelli di Pick Up più amati nei Paesi Bassi e di cui ne sono messi in circolazione a migliaia». Inoltre, in Svizzera, a differenza di altri Paesi, la distanza minima di sorpasso di una bicicletta non è sancita per legge. La prassi dei tribunali interpreta l'articolo 35 della legge federale sulla circolazione che prescrive «una distanza sufficiente» come segue: con una velocità di 30-40 km/h la distanza laterale dovrebbe essere di almeno 90 cm. Con velocità superiori la distanza prevista sale ad almeno 1.5 m. L'impegno di Pro Velo affinché la distanza minima di 1.5 m sia prescritta nella legge – corroborato dalla campagna «Distanza non baldanza» - , finora non ha dato alcun risultato.

Quando l'autocarro fa paura

L'angolo morto negli autocarri costituisce un motivo in più di preoccupazione. Nel 2025 il Consiglio federale ha respinto l'intervento parlamentare della presidente di Pro Velo e Consigliera nazionale Delphine Klopfenstein Broggini, che chiedeva che gli autocarri all'interno delle località procedessero a passo d'uomo in caso di svolta a destra nel caso in cui il veicolo pesante non sia dotato di assistenza alla svolta, come avviene già in Germania e in Austria.

Contro la paura non c'è alcun rimedio: è un sentimento soggettivo. Tuttavia è possibile acquisire fiducia in sé stessi nell'andare in bicicletta senza per forza diventare un ciclista sportivo. Per questo Pro Velo contribuisce con valide offerte, come i corsi guida per tutti, il programma online LEVEL UP YOUR RIDE, senza dimenticare i corsi bici organizzati da città, Comuni e partner esterni, che trasmettono preziose conoscenze e permettono di conseguire esperienze pratiche. Tuttavia queste offerte non possono certo supplire alle necessarie infrastrutture. «Per convincere il maggior numero possibile di persone a utilizzare la bici non ci sono 10'000 soluzioni», spiega Ursula Wyss, membro della direzione di Pro Velo. «Sono necessarie vie ciclabili separate dal resto del traffico. Solo così è possibile trasmettere il senso di sicurezza cui si ambisce. Grazie ad esse spostarsi in bicicletta non è più un'avventura ma una normale attività». OO

(Pro Velo Magazin, n.2 2026. Autrice: Ariane Gigon. Illustrazione: Sophie Gagnebin, traduzione: Claudio Sabbadini)

Foto di copertina, Berlino, di Kseniia Poroshkova su Unsplash

CAMBIAMENTO DI PARADIGMA IN MATERIA DI MOBILITÀ CICLABILE

La promozione della bicicletta può avere una chance solo se pensata su larga scala

Come si presenterebbe la situazione se la bicicletta fornisse un contributo importante alla mobilità? Se andare in bicicletta dovesse fortemente influenzare il nostro modo di spostarci nel quotidiano e lo stile di vita nelle nostre città e nei nostri Comuni? Se l'automobile a volte fosse considerata soltanto come una buona alternativa alla bicicletta?

Impensabile? Il problema sta proprio qui. La «motonormatività» è il termine utilizzato dalla scienza per definire il nostro comportamento con il quale consideriamo un mondo a misura di auto come la normalità. Un concetto che potrebbe essere anche tradotto in «autonormatività», dove lo spazio per la bicicletta è concesso solo laddove non disturba. Ad essere pensate per le auto non sono solo le strade: anche i dibattiti sul futuro della mobilità sono incentrati su di esse. Quando si decide sulle strategie del traffico, sulle prognosi e sui grandi progetti – come attualmente di nuovo nel rapporto «Trasporti '45» (DATEC, 28 gennaio 2026) - la bicicletta non trova alcuno spazio. Ma anche a livello locale ci si perde in quisquilie legate alla promozione della mobilità ciclabile, nonostante il fatto che il 73 per cento dei votanti ha chiesto più infrastrutture per le biciclette.

Una chiave per cambiare questa tendenza è attribuire finalmente alla bicicletta il ruolo che si merita. I Paesi Bassi sono un esempio di come una mobilità basata sulla bicicletta possa essere efficace e migliorare la qualità di vita, e come le connessioni con la ferrovia e una rete di vie ciclabili estesa a tutto il Paese possano conferire alla bicicletta importanza a livello nazionale. Ma i Paese Bassi non sono un'eccezione: infatti sempre più città in tutta l'Europa seguono questa tendenza. Va ritenuto che è necessario agire con maggiore consapevolezza e una visione chiara di ciò che si può raggiungere in materia di mobilità lenta. Chi pianifica soluzioni di nicchia ottiene soluzioni di nicchia. Chi invece considera la bicicletta un pilastro importante della mobilità costruisce città e Comuni migliori per tutti. La promozione della bicicletta ha successo se è il frutto di una riflessione su larga scala. *oo*

(Fonte: Pro Velo Magazin, n. 2, 2026; autori: Ursula Wyss e Michael Liebi traduzione: Claudio Sabbadini)

Impressum Pro Velo Magazin

Terzo anno 2026, tiratura: 28'000
Il magazine di Pro Velo per i soci è pubblicato quattro volte all'anno.
Scadenze inserti: n. 4/2026: 5 ottobre
Redattore ed editore: Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern | Tel: 031 318 54 11, info@pro-velo.ch
Redazione generale della rivista Pro Velo:
Cynthia Khattar (Svizzera occidentale),
Corinne Päper (Svizzera tedesca)
magazin@pro-velo.ch
Stampato in Svizzera, carta riciclata al 100%, FSC Recycled, Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, casella postale, 3001 Bern

Il supplemento regionale in italiano è pubblicato sul sito web di PRO VELO Svizzera come allegato al Magazin.

Caporedattore e traduttore:
Claudio Sabbadini | Pro Velo Ticino
Impaginazione: Toast Communication Lab | toastlab.ch

Vantaggi per i membri:

Codice di accesso agli sconti Publibike e Carvelo: velorution

Per altre informazioni in merito a questo inserto contattare: laura@proveloticino.org