

# A.4

## Strade orientate al traffico e strade orientate all'insediamento

Ai sensi della norma VSS 640 040b, le strade possono essere raggruppate in due tipologie distinte:

- **strade orientate al traffico**
- **strade orientate all'insediamento**

Cfr. AI, punto I.3.1 ◀

Definire la tipologia di una strada è un passo fondamentale nella concezione dello spazio stradale. Per farlo devono essere tenuti in considerazione i seguenti aspetti:

### I - Categoria della strada

In base alla norma citata, le strade possono essere suddivise nelle seguenti categorie:

- autostrada
- strada principale
- strada di collegamento
- strada di raccolta
- strada di servizio

Cfr. Direttive Piani Regolatori  
Linea guida Piano e  
Programma urbanizzazione

([http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/direttive/DT\\_DSTM\\_SST/pr/Linea\\_guida\\_Piano\\_e\\_programma\\_urbanizzazione\\_2015.zip](http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/direttive/DT_DSTM_SST/pr/Linea_guida_Piano_e_programma_urbanizzazione_2015.zip)) ◀

Tale suddivisione avviene nel Piano direttore cantonale e nei piani regolatori comunali. Di principio **le autostrade, le strade principali e le strade di collegamento sono orientate al traffico** mentre le strade di raccolta e di servizio sono orientate all'insediamento.

### II - Volume di traffico

Il volume di traffico medio, giornaliero o all'ora di punta, costituisce un altro criterio determinante. Le strade con un volume **inferiore a 5'000-8'000 veicoli/giorno** possono essere considerate orientate all'insediamento; quelle con un volume superiore sono invece di principio orientate al traffico.

Cfr. norma VSS 640 212 e 213 ◀

### III - Caratteristiche dello spazio stradale

Il contesto attraversato può influenzare l'attribuzione di una strada alla tipologia di riferimento. Nel caso di quartieri **particolarmente sensibili** (perché molto densi, caratterizzati da grandi flussi pedonali, inseriti nell'inventario ISOS ecc.), una strada orientata al traffico in base alla categoria o al volume di traffico può essere rivalutata.

### IV - Obiettivi di sviluppo

Specifici indirizzi pianificatori o altre misure di intervento (es. Programmi di agglomerato) sia a livello di insediamenti sia di mobilità, possono assumere una valenza tale da costituire un importante criterio di ponderazione per l'attribuzione di una strada a una tipologia piuttosto che all'altra.



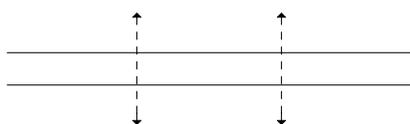
## Strade orientate al traffico

Le strade orientate al traffico, il cui TGM è maggiore di 8'000 veicoli al giorno, formano la rete superiore e consentono trasporti sicuri, efficaci ed economici. Devono garantire in primo luogo la **circolazione privata e pubblica** nelle migliori condizioni di sicurezza e capacità, tenendo comunque conto delle esigenze di tutti gli utenti della strada, pedoni e due ruote comprese. Servono pure ad assicurare il collegamento alla rete gerarchicamente superiore (rete nazionale).

Su queste strade possono essere introdotte misure di moderazione e arredo urbano allo scopo di riqualificare lo spazio stradale, migliorare la sicurezza generale, in particolare per la mobilità lenta, e favorire la qualità di vita e la fruibilità del tessuto edificato adiacente, senza con ciò ostacolare le normali condizioni di circolazione.

Di regola valgono i seguenti principi di intervento:

- velocità 50 km/h (limite generale);
- separazione dello spazio attribuito alla circolazione da quello adiacente ad uso urbano;
- permeabilità limitata della strada (chiara identificazione dei punti di attraversamento);
- limiti di velocità più ridotti, per esempio 30 km/h, sono di regola esclusi in quanto incompatibili con gli obiettivi della rete viaria principale; in casi particolari tuttavia, dove l'integrazione della strada e la riqualificazione generale dello spazio pubblico assumono un'importanza rilevante e comprovata rispetto alle condizioni di viabilità e dove occorre segnalare la presenza di un contesto sensibile (centro storico, edificio pubblico di forte richiamo, scuola, piazza principale, casa anziani, stazione ecc.), è possibile derogare a questo punto se la riduzione della velocità a 30 km/h è accompagnata da misure di moderazione e disciplinamento del traffico maggiormente incisive ed elementi qualificati di arredo urbano: illuminazione pubblica, alberature, rivestimento diversificato della pavimentazione ecc.



## Strade orientate all'insediamento

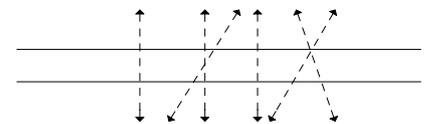
Le strade orientate all'insediamento, di regola con TGM inferiore a 8'000 veicoli al giorno, formano la rete secondaria e capillare di servizio alle singole proprietà. Devono essere strutturate in modo da favorire velocità di circolazione contenute, la corretta accessibilità ai fondi e la coesistenza tra i diversi vettori e utenti.

Lungo tali strade è possibile intervenire a livello strutturale, con misure di riqualificazione, moderazione e arredo, onde favorire un comportamento adeguato, maggiore sicurezza e una migliore **qualità di vita** per chi risiede o fruisce del tessuto edificato adiacente.

Di regola valgono i seguenti principi di intervento:

- velocità 30 km/h (zona 30); in contesti particolarmente sensibili (per esempio lungo percorsi casa-scuola) e all'interno di zone residenziali con presenza di pedoni e relazioni trasversali alla strada elevate, è possibile introdurre limitazioni a 20 km/h (zona d'incontro);
- priorità alla valorizzazione dell'immagine d'insieme dello spazio stradale, a beneficio della vivibilità e dell'attrattiva dei quartieri attraversati e del benessere degli utenti dello spazio pubblico;
- integrazione e uso misto dello spazio stradale (convivenza delle circolazioni);
- convivenza con altri utenti;
- grande permeabilità stradale (possibilità d'attraversare in ogni punto).

► Cfr. Schede A5 e A6



In definitiva, più una strada è orientata all'insediamento e più aumentano le possibilità di intervento con misure incisive di riqualificazione e moderazione del traffico. Si tratta di un principio generale, che merita tuttavia di essere verificato caso per caso, in considerazione del contesto specifico, delle esigenze di mobilità locali e delle peculiarità dell'asse stradale.

In generale vale la regola che la valorizzazione dell'**immagine d'insieme** dello spazio stradale, a beneficio della vivibilità e dell'attrattiva dei quartieri attraversati e del benessere degli utenti dello spazio pubblico, è **altrettanto importante** dell'adozione di misure infrastrutturali di moderazione del traffico volte a migliorare la **sicurezza**.



ZONA  
30

Benvenuti a Canobbio

ZONA

30

+8m+

fuori dagli stalli demarcati