

# A.5

## La precedenza ai veicoli: modello upi 50/30 e zone 30

L'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro fissa le basi legali per la realizzazione delle zone 30 e zone d'incontro.

Su questa base l'upi (ufficio prevenzione infortuni) ha sviluppato un concetto generale d'intervento e di gestione del traffico all'interno delle località inteso a promuovere una coesistenza in sicurezza dei diversi vettori di mobilità e utenti, come pure un'elevata qualità di vita nei quartieri a carattere residenziale: il **"modello upi 50/30"**.

Questa scheda illustra dapprima tale modello e in seguito il concetto di zona 30.

### Modello upi 50/30

Dal punto di vista della prevenzione degli incidenti, della sicurezza e della riqualificazione generale degli spazi pubblici, il modello upi 50/30 regola in modo ideale le velocità di circolazione nell'abitato, distinguendo tra strade orientate al traffico e strade orientate all'insediamento.

Cfr. scheda A4 ◀

Sulle strade orientate al traffico si deve poter circolare a 50 km/h (limite generale di velocità). La sicurezza degli utenti della strada più deboli deve però essere garantita mediante adeguate misure di sistemazione e di moderazione/messa in sicurezza (passaggi pedonali sicuri, marciapiedi, corsie ciclabili).

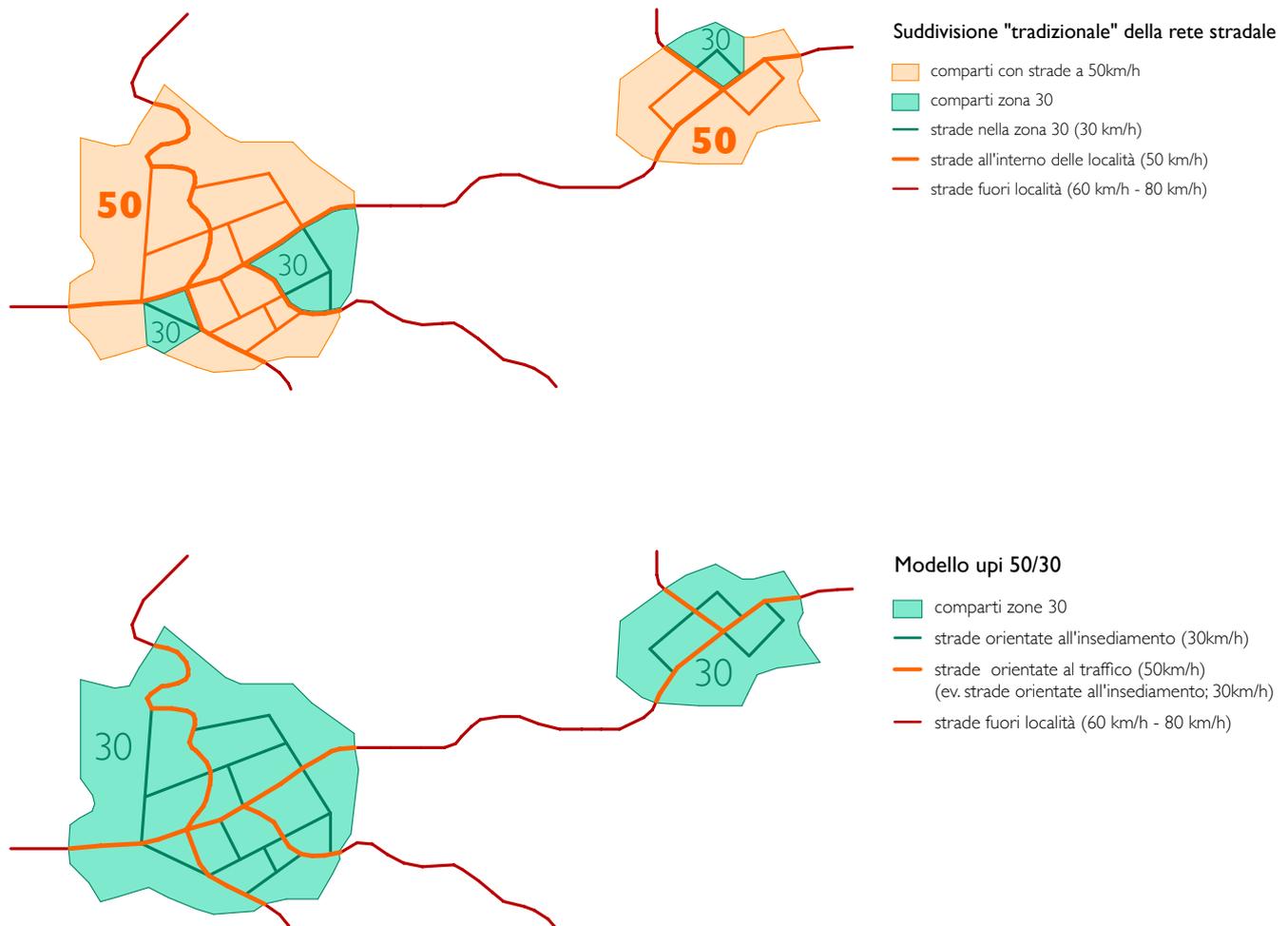
Le strade orientate all'insediamento sono destinate all'introduzione di zone 30 e all'uso misto dello spazio stradale.

Segnaletica per limite di velocità a 50 km/h  
e zona a velocità limitata a 30 km/h  
(art.22 OSStr)



Il modello upi 50/30 presuppone pertanto la determinazione di **pochi assi stradali principali** di attraversamento del Comune quali strade orientate al traffico; il resto della rete (la maggioranza) è ritenuta come orientata all'insediamento. In questo modo si garantisce una netta distinzione tra strade di scorrimento veicolare e strade in cui la qualità di vita costituisce l'elemento caratterizzante.

Le figure seguenti illustrano la distinzione tra una concezione "tradizionale" della rete viaria all'interno di una località e un'applicazione coerente del modello upi 50/30.



Suddividendo la rete stradale all'interno delle località in strade orientate al traffico e strade orientate all'insediamento, il modello upi 50/30, determina le esigenze di tutti gli utenti della strada; in particolare:

- le strade orientate al traffico devono essere attrattive, funzionali e dimensionate adeguatamente affinché i conducenti non vengano invogliati a usare le strade orientate all'insediamento come scorciatoia; il limite di velocità è di regola 50 km/h e bisogna garantire la sicurezza stradale di pedoni e ciclisti;
- le strade orientate all'insediamento devono prevalentemente soddisfare le esigenze dei quartieri residenziali e il limite di velocità è di 30 km/h o 20 km/h (zone d'incontro); lungo questa rete viaria occorre prediligere un regime di traffico misto;
- il passaggio dalle strade orientate al traffico (50 km/h) a quelle orientate all'insediamento (30 km/h - 20km/h) deve essere chiaramente riconoscibile; le entrate e le uscite dalla zona 30 (rispettivamente dalle zone d'incontro) devono essere evidenziate in modo vistoso affinché ne risulti l'effetto di una porta e la transizione sia naturalmente percepibile dall'automobilista; più ampie sono le zone 30 al di fuori degli assi di traffico principali, maggiore è il rispetto portato a questa velocità ridotta, anche laddove l'utilizzo di elementi di moderazione del traffico è limitato.



## Zone 30

Le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro sono consentite solo all'interno delle località e, di regola, su strade orientate all'insediamento.

Le strade orientate al traffico possono essere incluse in zone 30 solo in via eccezionale, in particolari situazioni locali, come nei nuclei e centri storici, oppure in contesti urbani densamente abitati o particolarmente sensibili, se in quei luoghi sono dati i presupposti per la riduzione a 30 km/h secondo l'articolo 108 dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale.

Possono essere incluse inoltre nei casi 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 i flussi di traffico risultano particolarmente contenuti, così come laddove è presente un pericolo difficilmente o troppo tardi percepibile dal conducente e che non può essere eliminato altrimenti.



### Attuazione

L'introduzione di una zona 30 è subordinata all'allestimento di una **perizia** secondo l'art. 3 dell'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro; tale perizia deve comprendere:

- la descrizione degli obiettivi perseguiti;
- un piano indicante la gerarchia delle strade della località o di parti di essa stabilita in base al diritto di pianificazione del territorio;
- la valutazione delle lacune di sicurezza esistenti o prevedibili – come anche proposte intese a colmarle – e delle conflittualità, sulla base di statistiche sugli incidenti occorsi negli ultimi cinque anni e di carte dei punti nevralgici (con un occhio particolare ai punti d'incrocio) e/o dei percorsi casa-scuola (differenziati in traffico pedonale e traffico ciclistico);
- il monitoraggio del traffico, inteso a conoscere il comportamento degli utenti motorizzati lungo la rete viaria interessata dal progetto (rilevamento dei flussi di traffico TGM e delle velocità di percorrenza Vmax e V85);
- indicazioni circa la qualità esistente e quella auspicata per gli spazi abitativi, vitali ed economici;
- la valutazione della struttura e della gerarchia delle rete viaria e delle possibili ripercussioni conseguenti all'introduzione della limitazione; è importante che gli assi principali esistenti, dopo l'introduzione della zona 30, possano assorbire il traffico di transito che in precedenza percorreva le strade del comparto interessato dalla nuova regolamentazione;
- l'elenco e descrizione delle misure e dei provvedimenti tecnici necessari (misure di moderazione, di segnaletica ecc.) per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Cfr. scheda AI / Allegato I ◀

Nelle zone 30 vige la **precedenza da destra**. Deroghe sono ammesse solo se richieste dalla sicurezza del traffico.

L'allestimento di passaggi pedonali è vietato. Deroghe sono ammesse per ragioni particolari, per esempio sui percorsi casa-scuola o presso strutture sensibili, quali strutture sanitarie e per anziani.

In conclusione, non è solamente e semplicemente con la posa del segnale di zona 30 che si riesce a ridurre significativamente le velocità. Occorre configurare in modo adeguato la strada (tramite la segnalazione delle porte d'ingresso/uscita, la demarcazione della precedenza da destra ed eventualmente la posa di elementi di arredo e misure fisiche), coinvolgere e sensibilizzare l'utenza e infine effettuare dei regolari controlli di polizia. Questi fattori saranno tanto più efficaci e verranno recepiti adeguatamente dall'utenza, quanto più durante la fase di progetto la popolazione sarà coinvolta e informata su utilità e finalità della zona 30

### Controllo

Al più tardi dopo un anno dall'introduzione della zona 30, occorre verificare l'efficacia delle misure attuate. Se gli obiettivi perseguiti non sono stati raggiunti, vanno adottate misure supplementari.



Esempi



Gosca ◀  
segnaletica su strada orientata al traffico

Köniz (BE) ◀  
Zona 30 su strada cantonale





► Riva S. Vitale  
Zona 30 su strada cantonale



► Giubiasco  
Zona 30 in prossimità della stazione