

# A.6

## La precedenza ai pedoni: zone d'incontro

La zona d'incontro è una zona all'interno del tessuto urbano in cui:

- la velocità massima consentita è di 20 km/h;
- i pedoni possono utilizzare l'intera area di traffico e hanno la precedenza rispetto ai veicoli;
- i pedoni non possono ostacolare inutilmente la circolazione dei veicoli;
- il parcheggio è permesso unicamente nei luoghi designati e demarcati.

Vedi art.22b OSStr ◀

Lo scopo è moderare in modo incisivo il traffico veicolare senza tuttavia impedirlo del tutto.

L'approvazione e condivisione a livello federale di tale limitazione è il risultato di un'importante evoluzione nella gestione della mobilità all'interno delle località: in un contesto urbano particolare, caratterizzato dalla presenza di contenuti variati (abitazioni, attività commerciali, uffici, scuole, servizi ecc.) e da un'elevata presenza (anche potenziale) di pedoni, è possibile favorire la coesistenza tra i diversi vettori di mobilità e utenti, a vantaggio di una maggiore sicurezza e di una maggiore attrattiva e fruibilità dello spazio pubblico.

Segnaletica per zone d'incontro  
(art.2a e 22b OSStr.)



## Applicazione

L'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro disciplina e definisce nel dettaglio le disposizioni e i requisiti tecnici e legali necessari per la messa in opera di una zona d'incontro. Essa consente di introdurre limitazioni a 20 km/h all'interno delle località e, di regola, su strade di interesse locale (orientate all'insediamento), dove la necessità di relazioni trasversali alla strada è elevata e dove appare ampiamente giustificato favorire l'uso misto dello spazio stradale (per esempio in zone centrali o dove la presenza di pedoni è importante).

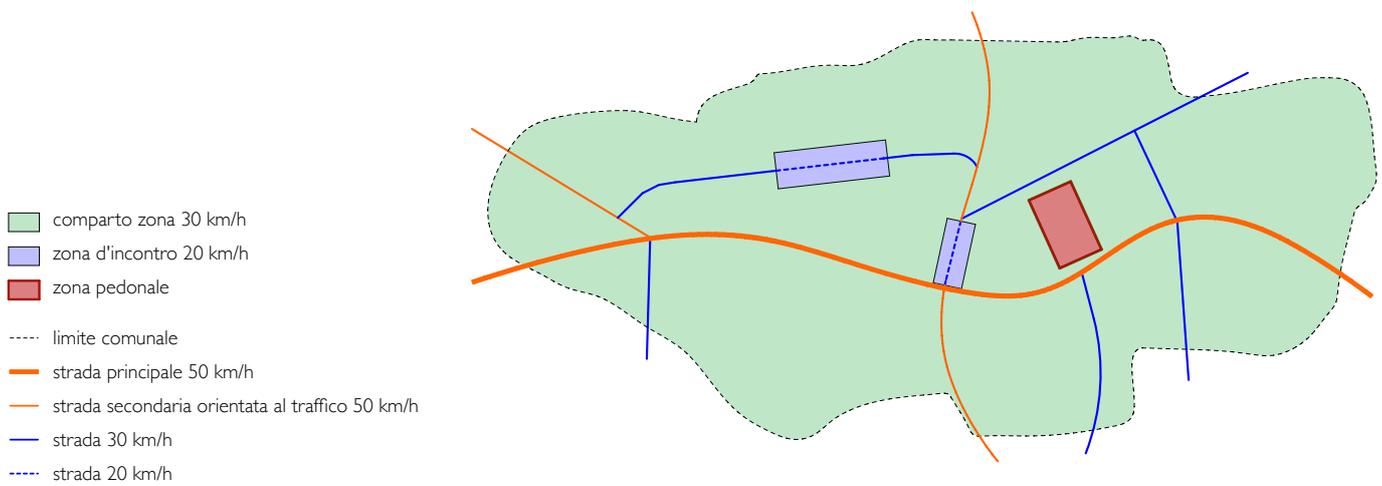
Le strade principali, prevalentemente orientate al traffico, possono essere incluse in zone d'incontro solo in via eccezionale, ad esempio:

- su strade dove i flussi di traffico sono contenuti e il traffico di transito può beneficiare di altri percorsi attrattivi e funzionali;
- in particolari situazioni locali, come nei centri delle località e nei centri storici;
- dove è presente un importante flusso di pedoni e dove la necessità di un utilizzo condiviso dello spazio pubblico prevale sulle necessità di viabilità, come ad esempio in corrispondenza di edifici di forte interesse e richiamo pubblico (stazioni, piazze, luoghi di aggregazione svago ecc.) oppure davanti a una scuola.

Si rileva che l'introduzione di una zona d'incontro su strade principali resta coerente con l'impostazione generale del modello upi 50/30, nel senso che tale modello lascia la possibilità di favorire la coesistenza tra utenti diversi dello spazio pubblico nei comparti o settori del tessuto edificato dove tale necessità è giustificata e riconosciuta, sia lungo strade di interesse locale, sia lungo strade principali.

► Cfr. scheda A5

L'introduzione di una zona d'incontro 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 gli elementi di cui alla scheda A5.



Occorre precisare che la zona d'incontro ha successo unicamente se la configurazione del luogo si presta allo scopo ricercato **già prima dell'introduzione della nuova segnaletica**; in particolare, l'esame funzionale del contesto e del comportamento degli utenti deve confermare quanto segue:

- il comparto interessato è chiaramente definito e fornisce l'immagine di un tessuto omogeneo sia nell'occupazione che nel funzionamento (ad esempio quartiere a carattere misto, con residenza, commerci, uffici e ristoranti ecc.); è ritenuta "definita" un'area in cui la struttura dell'insediamento costituisce un'unità; elementi delimitanti possono essere arterie principali, corsi d'acqua, foreste, zone verdi;
- le strade del comparto considerato hanno un volume di traffico simile, un orientamento pedonale marcato e presentano le stesse caratteristiche ottiche e funzionali;
- il comparto beneficia già prima dell'intervento di un numero importante di pedoni, sia longitudinalmente alla strada sia trasversalmente; l'eventuale presenza di pedoni che attraversano la carreggiata ovunque è un segno evidente della necessità di disporre di un fronte unico permeabile, dove l'utente possa sentirsi libero di passare, fermarsi e scegliere a piacimento il proprio itinerario.



## Attuazione

- Alle intersezioni, al fine di indurre il rispetto della limitazione di velocità, si applica di principio la regola della **precedenza da destra**; eccezioni possono essere accordate unicamente per motivi di sicurezza stradale (ad esempio un segnale STOP potrà essere posato in corrispondenza di uno sbocco dove la visibilità è particolarmente ridotta), oppure nel caso di uno sbocco laterale con flusso di traffico trascurabile (ad esempio innesto di una strada a traffico ridotto o consentito solamente agli aventi diritto);
- la posa della segnaletica di zona d'incontro deve essere accompagnata da un **riassetto qualitativo dello spazio stradale** (tramite la segnalazione delle porte d'ingresso/uscita, la riqualificazione della pavimentazione, la posa di elementi di arredo ecc.), con l'obiettivo di marcare e favorire il cambiamento di comportamento da parte di tutti gli utenti, evidenziando l'uso misto dello spazio pubblico ed evitando di separare i diversi flussi; è in effetti importante che, per favorire la coesistenza, i diversi vettori non vengano separati fisicamente; il pedone deve poter camminare lungo le strade e ha la precedenza sulla circolazione veicolare; la formazione di spazi pedonali o ciclabili protetti (marciapiedi, piste ciclabili, barriere) va pertanto evitata; in questo senso, anche la demarcazione di passaggi pedonali non è autorizzata.
- 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** sulla sua utilità e finalità.

## Controllo

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

Città di Locarno  
Città Vecchia

ZONA



La Carità

▶ Locarno  
Zona d'Incontro in Città Vecchia





► Schlieren (ZH)  
Zona d'incontro



► Bienne (BE)  
Zona d'incontro piazza centrale