



# Moderazione del traffico all'interno delle località



- nuova normativa
- molteplici opportunità
- facile realizzazione



## Indice

Prefazione .....	3	Misure di moderazione del traffico <b>senza</b> limitazioni della velocità	
Libertà di movimento .....	4	Altre misure con effetto di moderazione del traffico .....	28
Rispetto reciproco .....	6	<b>Allegato</b>	
Rivalutazione degli spazi .....	8	Basi giuridiche .....	30
Moderazione del traffico .....	10	Requisiti per la stesura di una perizia .....	31
Insieme per centrare l'obiettivo .....	11	Organi di contatto .....	32
Definire i compiti delle strade .....	12	Altre fonti di informazione.....	34
Spazio di arresto breve per una maggiore sicurezza .....	14	Impressum .....	35
Misure di moderazione del traffico e limitazioni della velocità			
Zone con limite di velocità di 30 km/h.....	16		
Zone d'incontro .....	18		
Misure obbligatorie e misure volontarie .....	20		
Segnaletica in zone intercalate .....	21		
Misure d'accompagnamento .....	22		
Verifica dei risultati .....	24		
Zone pedonali.....	26		

## «Il traffico al servizio dell'uomo e non viceversa»

Il legittimo desiderio di migliorare la qualità di vita nei centri urbani e in quelli rurali è strettamente connesso con una maggiore sicurezza della circolazione stradale e con la riduzione delle emissioni foniche e dei gas di scarico. Queste esigenze risultano compatibili con il forte bisogno di mobilità se si sfruttano adeguatamente le potenzialità della stessa e si ridimensionano i rischi connessi. Il traffico deve essere al servizio dell'uomo, senza però sopraffarlo. Nel contempo, non siamo disposti ad accettare quale tributo della società mobile l'incremento degli incidenti con gravi danni alle persone. Per tale ragione, la nuova politica della sicurezza stradale messa in atto dalla Confederazione si orienta verso una visione della circolazione stradale priva di morti e feriti gravi. In questo contesto, un importante contributo proviene dall'impiego più sostenuto delle misure di moderazione del traffico all'interno delle località.

In alcune zone delle città e dei centri minori, appare sempre più opportuno e necessario procedere a un adeguamento dell'organizzazione della circolazione stradale. Invece di differenziare gli utenti in gruppi, con la sistemazione delle aree di traffico e l'organizzazione della circolazione stradale è possibile realizzare una convivenza sicura di tutti gli utenti della strada oltre che un'elevata qualità abitativa e di vita per i residenti. Con la presente brochure l'USTRA, in veste di centro di competenze per la circolazione stradale, intende presentare alle autorità esecutive cantonali e comunali le possibili soluzioni per poter andare incontro e infine soddisfare le attuali esigenze della circolazione stradale.



Direttore dell'Ufficio federale  
delle strade  
Dr. Rudolf Dieterle



# *Libertà di movimento*

È un'esigenza più che ovvia. A piedi o con un mezzo, l'uomo vuole e deve spostarsi per raggiungere il posto di lavoro, fare acquisti o soddisfare esigenze del tempo libero. La circolazione stradale deve semplificare la vita di tutti i giorni. La strada è parte integrante della vita quotidiana e non è riservata soltanto al traffico motorizzato.



# *Rispetto reciproco*

**Ognuno di noi si attende e merita rispetto. E ciò vale anche nella circolazione stradale, indipendentemente dalla presenza di un handicap, dall'età e dal mezzo di trasporto utilizzato. Il rispetto reciproco influisce positivamente sulla sicurezza e contribuisce a creare un clima disteso. E questi, a loro volta, sono elementi importanti per migliorare la qualità di vita.**



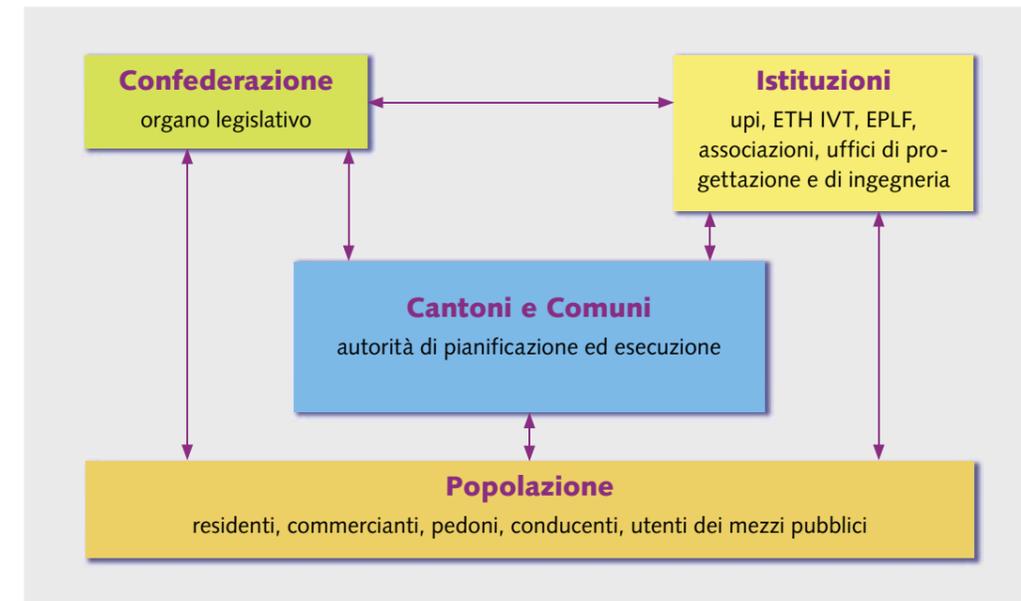
# *Rivalutazione degli spazi*

**Strade per tutti; no, non è una finzione, ma un obiettivo ambizioso in grado di aumentare non soltanto la qualità abitativa e di vita, ma anche di accrescere l'attrattiva economica di un luogo. Non soltanto i veicoli, ma anche l'uomo ha bisogno di spazi. Questi possono essere creati grazie a un'accorta organizzazione dello svolgimento del traffico e a un'adeguata sistemazione delle relative aree.**

# Moderazione del traffico

**La moderazione del traffico rappresenta uno strumento decisivo per raggiungere contemporaneamente due obiettivi, ovvero aumentare la sicurezza stradale e migliorare la qualità abitativa e di vita. Esiste un ampio ventaglio di possibili misure in grado di sostenere e promuovere la convivenza di tutti gli attori e utenti della strada.**

## Insieme per centrare l'obiettivo



*L'impiego ottimale degli efficaci strumenti di moderazione del traffico dipende dalla cooperazione tra le parti interessate.*

### **Contributi federali per provvedimenti**

*In virtù dell'ordinanza sui contributi per i provvedimenti resi necessari dal traffico stradale giusta l'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (RS 725.116.244), la Confederazione può versare contributi per i costi relativi alle misure destinate a eliminare o ridurre l'inquinamento dell'aria causato dal traffico stradale motorizzato, p. es. a favore delle zone 30.*

*Nel Messaggio relativo al programma di sgravio 2003 del budget della Confederazione, il Consiglio federale chiede però al Parlamento di sopprimere questi contributi. Pertanto, i Cantoni e i Comuni dovranno probabilmente accollarsi per intero il finanziamento delle zone 30 (stato: agosto 2003).*

Tutti desiderano vivere e lavorare in un ambiente gradevole. Per poter garantire agli utenti della strada e ai residenti una convivenza ottimale, è necessario impiegare congiuntamente le misure di moderazione del traffico della Confederazione, dei Cantoni, dei Comuni, delle istituzioni, degli studi di progettazione e di ingegneria e dei cittadini. Bisogna anche tenere conto delle esperienze già maturate. Lo scambio di informazioni e la consultazione rappresentano la base per un rapporto di fiducia che deve intercorrere tra i diversi attori. Valutando concretamente una situazione e attuando misure adeguate nei posti chiave, è possibile raggiungere gli obiettivi

prefissati. Scopo della presente brochure è informare, in particolare le autorità esecutive cantonali e comunali, riguardo ai presupposti e ai possibili mezzi di moderazione del traffico (per ulteriori informazioni vedi pag. 32 ss.).

## Definire i compiti delle strade

**Ai Comuni incombe il compito di provvedere alla sicurezza dei suoi abitanti. Questo riguarda anche tutte le misure destinate allo svolgimento e alla regolazione del traffico sulle strade e le piazze.**

### Le funzioni della strada

L'autorità deve stabilire tutte le funzioni che le strade, le piazze e le diverse zone di una località sono chiamate ad assolvere. È per questo che la rete stradale è suddivisa in categorie (vedi esempio a pag. 13). La valutazione delle misure di moderazione del traffico tiene conto soltanto di una suddivisione approssimativa in strade di collegamento principale e strade di interesse locale. Essa implica una ponderazione dei diversi interessi e delle esigenze dello spazio stradale. In particolare, è importante proteggere le zone residenziali dagli effetti dannosi o molesti.

### Strade di collegamento principale

Queste strade svolgono principalmente una funzione di transito e di collegamento e, in particolare, devono garantire efficienza ed economicità ai trasporti. In questa categoria rientrano soprattutto le strade principali (segnale 3.03) e le strade secondarie con diritto di precedenza (segnale 3.05).

### Strade di interesse locale

Oltre ad avere una funzione di accesso, queste strade svolgono spesso la funzione di luogo di sosta e di incontro. Di regola, si tratta di strade secondarie. In particolare, le strade di questa categoria si prestano alle misure di moderazione del traffico in forma di segnaletica per zone.



Di regola, nel quadro della pianificazione locale, viene elaborato un piano per le categorie delle strade, nel quale sono definite le funzioni delle singole strade e piazze. La suddivisione in strade

di collegamento principale (strade principali e in parte strade di raccolta) e strade di interesse locale (strade di collegamento e in parte strade di raccolta) risulta così notevolmente agevolata.

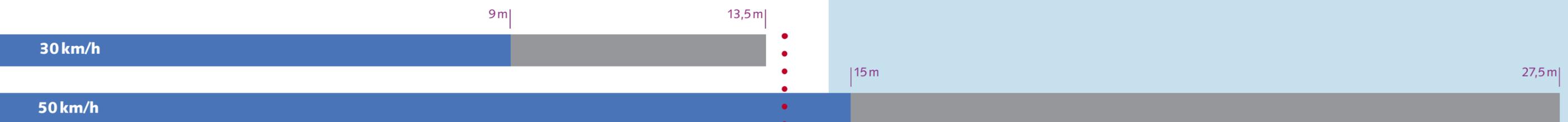
In particolare, le strade di interesse locale si prestano alle misure di moderazione del traffico in forma di segnaletica per zone.

## Spazio di arresto breve per una maggiore sicurezza

Lo spazio stradale all'interno delle località è teatro della vita di tutti i giorni. Di conseguenza è il luogo in cui si incontrano costantemente un elevato numero di utenti della strada. Pertanto è qui e non al di fuori delle aree urbane che si concentrano più frequentemente le situazioni di conflitto.

La statistica conferma che il numero degli incidenti e l'entità delle conseguenze stanno in rapporto diretto con la velocità del veicolo. Con una velocità di 30 km/h, lo spazio di arresto si dimezza rispetto a una velocità di 50 km/h. Le basse velocità

in concomitanza con altri fattori agiscono positivamente sul numero degli incidenti. La probabilità di un incidente mortale per i pedoni si riduce dall'85 al 10 per cento abbassando il limite di velocità da 50 a 30 km/h.



spazio di reazione  
+ spazio di frenata  
= spazio di arresto

Già una minima riduzione della velocità produce effetti positivi. Per questa ragione, l'introduzione dei 30 km/h è uno strumento efficace per aumentare la sicurezza. Se a distanza di 14 metri spunta improvvisamente un bambino su una strada, con una velocità di 30 km/h e in presenza di una reazione normale e di una frenata ottimale ci si può ancora fermare in tempo. Nella medesima situazione, ma con una velocità di 50 km/h, l'automobile investe a piena velocità il bambino. Soltanto dopo circa 14 metri dal luogo dell'impatto il veicolo si arresta.

La riduzione della velocità necessita oltre che di una segnaletica adeguata anche di misure d'accompagnamento. Per ogni situazione esistono metodi diversi che hanno già dato i loro frutti nella pratica.



## Zone con limite di velocità di 30 km/h

**Grazie a una zona 30 è possibile procedere a una moderazione del traffico sulle strade secondarie nei quartieri o nelle aree urbane senza sopprimere il diritto di precedenza del traffico motorizzato.**

Di regola, nelle zone 30 vige per i veicoli il diritto di precedenza da destra.

L'assenza di passaggi pedonali conferisce ai pedoni il diritto di attraversare in qualsiasi punto la carreggiata. Il diritto di precedenza per i veicoli previsto dalle norme della circolazione resta comunque valido. Laddove in presenza di esigenze particolari, p. es. in prossimità delle scuole, si riveli opportuno attribuire il diritto di precedenza ai pedoni, è possibile prevedere dei passaggi pedonali.

In via eccezionale, anche i tratti di strade principali possono essere sottoposti al regime dei 30 km/h. Ad esempio, nei centri delle località o in un centro storico, se sussistono i presupposti per una riduzione a 30 km/h del limite massimo di velocità.

Di regola, una riduzione della velocità comporta un aumento della sicurezza stradale. Di conseguenza, le strade acquistano maggiore attrattiva per quelle categorie più vulnerabili di utenti della strada, contribuendo altresì a migliorare la qualità abitativa e di vita.

La realizzazione di una zona 30 necessita di una semplice perizia (vedi l'allegato a pag. 31).



**«Meno comportamenti aggressivi grazie alla riduzione della velocità»**

«È ormai assodato che riducendo la velocità aumenta la sicurezza sulle strade. Per paura della circolazione stradale, molti genitori preferiscono accompagnare in automobile i propri figli a scuola. Il limite massimo di 30 km/h rappresenta uno strumento efficace per aumentare la sicurezza sul percorso strada-scuola e viceversa e per invogliare i genitori a mandare i bambini da soli a scuola. Il movimento e il gioco sono importanti per i bambini che sul percorso casa-scuola possono dare libero sfogo alle loro naturali tensioni interiori. L'esperienza dimostra che in questo modo diminuiscono i comportamenti aggressivi sui piazzali delle scuole.»

Robert Gerber,  
Comandante della Polizia  
comunale di Grenchen



Su tutta la superficie della località rurale di Guntmadingen vige il limite di velocità di 30 km/h.

Riducendo la velocità a 30 km/h, le strade diventano più attrattive e sicure per le categorie più vulnerabili di utenti quali i pedoni e i ciclisti. Inoltre, ne traggono beneficio anche la qualità abitativa e di vita.

## Zone d'incontro

**Le zone d'incontro rendono possibile la moderazione del traffico sulle strade secondarie delle zone residenziali e commerciali.**

Sull'intera superficie delle zone d'incontro la precedenza spetta di regola ai pedoni.

Il parcheggio è vietato al di fuori degli spazi appositamente contrassegnati da segnali o demarcazioni. Il parcheggio delle biciclette è consentito in conformità con la regolamentazione che disciplina i parcheggi.

L'attrattiva e la sicurezza delle strade aumentano sensibilmente ridefinendo i rapporti di precedenza tra pedoni e veicoli e riducendo a 20 km/h il limite massimo di velocità. E ciò in particolare poiché in questo modo è possibile:

- ponderare maggiormente gli scopi abitativi e commerciali rispetto alla funzione di traffico,
- migliorare le condizioni proprie del luogo di sosta e d'incontro e quelle della circolazione per i mezzi interessati dal traffico lento e
- migliorare le condizioni d'accesso agli stabili abitativi e commerciali.

La realizzazione di una zona d'incontro necessita di una semplice perizia (vedi l' allegato a pag. 31).

### Come conciliare il traffico motorizzato e quello pedonale

*In special modo nei centri medio-piccoli, non è sempre possibile allestire aree pedonali. Si impongono allora soluzioni capaci di migliorare in modo mirato le condizioni del traffico pedonale, senza però penalizzare quello motorizzato. Nell'interesse della sicurezza e dell'attrattiva di un'area, è però necessario introdurre una deroga alla normativa di base che prevede il limite massimo di 50 km/h. Nel 1996, con l'introduzione di una zona di passeggio, precorritrice delle odierne zone di incontro, nella località di Burgdorf è stato avviato un progetto pilota. Il rapporto d'esperti del dicembre del 2000 (vedi pag. 35 per le modalità di ordinazione) illustra i risultati conseguiti a Burgdorf e a St. Blaise: l'applicazione pratica ha dimostrato che mediante l'attuazione di adeguate condizioni quadro il traffico pedonale e quello stradale possono agevolmente condividere la stessa superficie stradale.*



### «La zona d'incontro ha rivalutato il centro città»

*«All'inizio regnava molto scetticismo. Se poi c'è stata un'inversione di tendenza, lo si deve agli effetti positivi ben presto divenuti visibili: il traffico motorizzato e quello pedonale potevano tranquillamente coesistere, a condizione però di limitare la velocità e di instaurare un regime di reciproco rispetto. Il nostro motto allora era "velocità ridotta, massimo rispetto e massima sicurezza". I risultati si sono manifestati in un "risveglio" tangibile del centro città, di cui tutti beneficiano: i commercianti, poiché la libertà di movimento a piedi porta clienti, la popolazione, poiché fare acquisti diventa più gradevole e tutti gli utenti della strada, poiché le condizioni del traffico sono migliorate.»*

**Kurt Schürch,** Città di Burgdorf, membro della direzione del progetto «Fussgänger und Velomodelldorf» (Città modello per il traffico pedonale e ciclistico).



Le zone d'incontro consentono a tutti gli utenti della strada di utilizzare l'intera superficie stradale. I pedoni hanno la precedenza sui veicoli.



# Misure obbligatorie e misure volontarie

## Hanno carattere obbligatorio...

- ... le porte ben evidenziate o segnalazioni simili che indicano il passaggio dalle strade di collegamento principale alle zone a traffico moderato.
- ... la precedenza a destra presso le intersezioni, eccetto i casi in cui per motivi di sicurezza sia necessaria una regolamentazione diversa mediante segnali. Una tale segnaletica va presa in considerazione solo se la realizzazione della precedenza a destra richiede adeguamenti sproporzionati (ad esempio l'abbattimento di un muro per ottenere la visibilità necessaria).
- ... la conseguente rinuncia alla realizzazione di passaggi pedonali nelle zone d'incontro. Nelle zone 30 i passaggi pedonali sono possibili – in particolare presso scuole o case di riposo – quando lo giustificano determinate esigenze di precedenza (ad esempio per quei pedoni più vulnerabili al traffico come i bambini e le persone anziane oppure nei pressi delle fermate di mezzi di trasporto pubblici, dove si concentra un gran numero di pedoni).

## Si deve rinunciare essenzialmente a...

- ... strisce longitudinali (linee di sicurezza, longitudinali e di margine)
- ... impianti di segnali luminosi

## Eventualmente possono essere necessarie...

- ... altre misure edilizie o di gestione del traffico volte a raggiungere l'obiettivo voluto. I Cantoni e i Comuni sono liberi di scegliere le misure più adatte fra le tante possibili (vedi capitolo «Misure d'accompagnamento» a pag. 22). Grazie a misure adeguate alla situazione specifica è possibile valorizzare le peculiarità della zona e agevolare il rispetto della velocità segnalata.



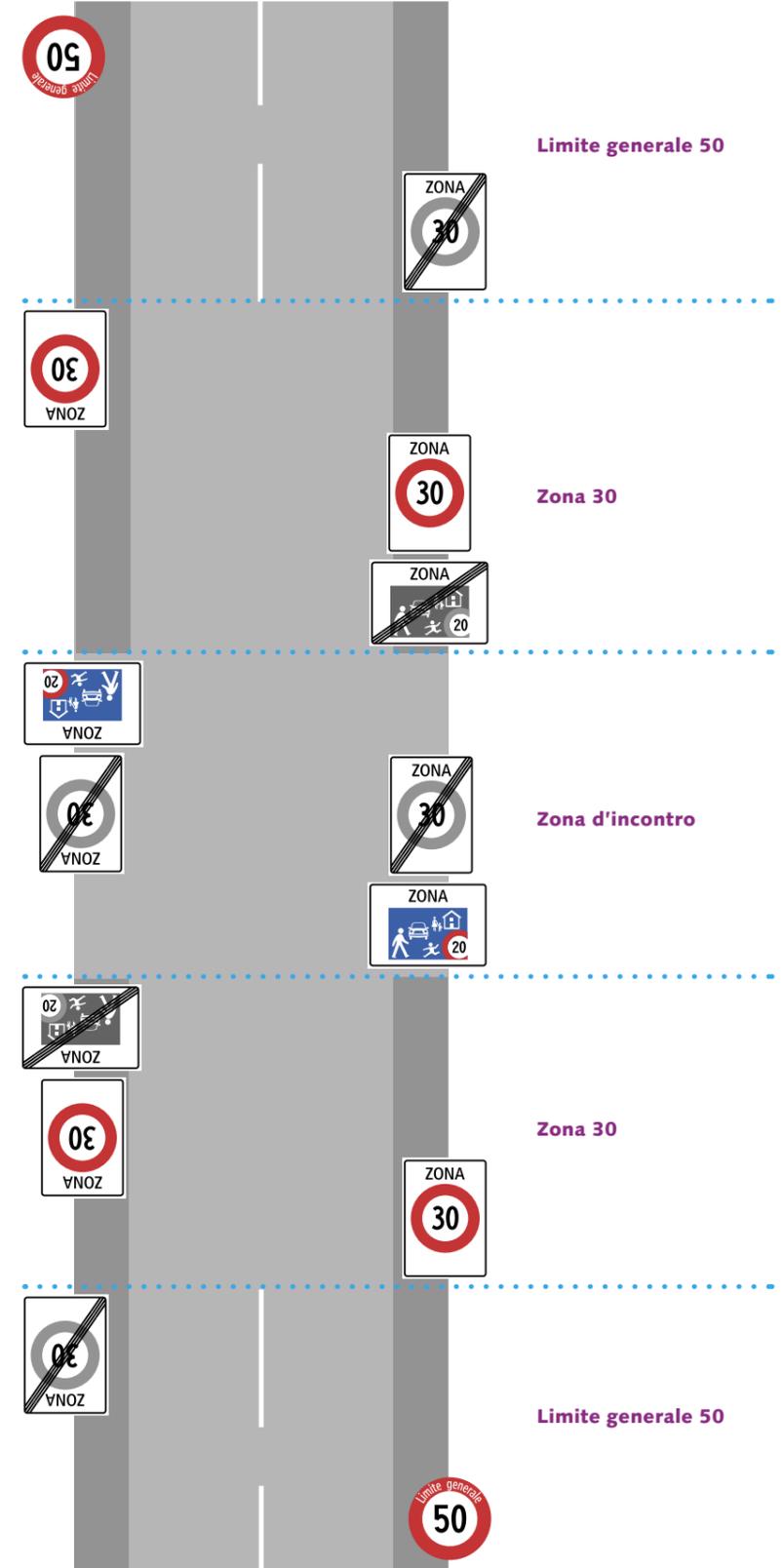
A seconda della situazione sono eventualmente necessarie importanti misure edilizie, che permettano la realizzazione di zone 30 attrattive.



Oltre alla segnaletica ordinaria, la segnaletica orizzontale serve ad indicare l'inizio di una zona.

# Segnaletica in zone intercalate

È possibile realizzare una determinata zona all'interno di un'altra («zone intercalate»). In questo caso occorre prestare particolare attenzione alla segnaletica. Il segnale di fine della zona indica che vigono nuovamente le norme di circolazione generali. Ad esempio, dopo il segnale «Fine della zona d'incontro» si applicano nuovamente la velocità massima consentita di 50 km/h e il diritto di precedenza dei veicoli. Se invece una zona 30 segue immediatamente una zona d'incontro o viceversa, in essa non si applicano le norme di circolazione generali, bensì quelle della zona in questione. In questi casi non occorre segnalare soltanto la fine di una zona, ma anche l'inizio della zona successiva.





# Misure d'accompagnamento

## Parcheggi in alternanza su due lati

Una delle misure più efficaci e facili da attuare consiste nella realizzazione di parcheggi in alternanza su due lati. Ne conseguono un rallentamento del traffico e la disponibilità di parcheggi per i residenti.



## Demarcazioni concernenti il «diritto di precedenza da destra» nelle zone 30

Questa demarcazione permette di evidenziare il diritto di precedenza da destra in caso di intersezioni poco percettibili.



## Demarcazioni «Bambini»

Questa segnaletica orizzontale serve ad attirare l'attenzione dei conducenti circa la presenza di una scuola.



## Segnalazione della velocità massima consentita nelle zone 30 e nelle zone d'incontro

Questa segnalazione orizzontale (velocità di 30 km/h e di 20 km/h) serve a ricordare al conducente la velocità massima consentita in quella zona.



A pagina 28 sono illustrate le possibili misure di moderazione del traffico senza diminuzione della velocità massima consentita.

Nella maggior parte dei casi, per raggiungere l'obiettivo voluto, in particolare il limite di velocità stabilito, non basta la posa di segnali. Occorrono invece soluzioni più efficaci, come le misure d'accompagnamento, che vanno dosate e decise gradualmente in base a controlli successivi condotti nelle zone 30 e nelle zone d'incontro (vedi pag. 24).

A prescindere dai provvedimenti obbligatori di gestione del traffico e di arredo stradale (vedi pag. 20), i Cantoni e i Comuni sono liberi di scegliere le misure d'accompagnamento più idonee alla situazione nell'ampio ventaglio previsto dalla normativa in vigore. È importante che sulle strade in questione possano continuare a circolare anche tutti i veicoli che vi sono ammessi (vigili del fuoco, nettezza urbana, autobus, ecc.).

Le possibilità di segnalazione e di attuazione più efficace delle misure nell'ambito della circolazione stradale sono indicate tra l'altro nei testi seguenti:

- Norme VSS SN 640 211 fino a 213 (per la fonte vedi allegato a pag. 30)
- Istruzioni del DATEC del 19 marzo 2002 concernenti speciali demarcazioni sulla carreggiata e norma VSS complementare SN 640 851.



## Dossi artificiali

La sopraelevazione della carreggiata in determinati punti ha come effetto il rallentamento del traffico e nel contempo aumenta la sicurezza dei pedoni e degli altri mezzi del traffico lento che attraversano la strada.

## Sfalsamento dell'asse della carreggiata

Questa misura permette una suddivisione della sede stradale in spazi delimitati e produce un effetto ottico tale da aumentare l'attenzione da parte del conducente.

## Restringimenti laterali della carreggiata

Un restringimento puntuale della larghezza della carreggiata aumenta la sicurezza dei pedoni e del traffico ciclistico, ampliando la sede stradale destinata ad altri scopi.

I Comuni devono essere possibilmente liberi di determinare la sistemazione delle loro strade e delle loro piazze. Le norme hanno lo scopo di indicare i limiti e di evitare nuove fonti di pericolo.



## Verifica dei risultati

**Al più tardi un anno dopo la realizzazione di una zona 30 o di una zona d'incontro occorre verificare se gli obiettivi perseguiti sono stati raggiunti.**

La verifica dei risultati raggiunti dopo la realizzazione di una zona 30 o di una zona d'incontro avviene sempre secondo criteri qualitativi e quantitativi. L'osservazione del comportamento degli utenti della strada è importante quanto la misurazione della velocità.

Una volta realizzata una zona d'incontro, ci vuole tempo affinché ci si abitui ai nuovi diritti e ai nuovi obblighi che essa comporta. Ad esempio, se la zona è molto frequentata dai pedoni, va osservato con attenzione come i conducenti adeguano la velocità dei loro veicoli alle nuove circostanze e se rispettano i limiti di velocità imposti.

La verifica dei risultati raggiunti avviene in base ai seguenti punti:

- È stato rispettato il limite di velocità richiesto? È stato ponderato maggiormente lo scopo abitativo o commerciale rispetto alla funzione di traffico?
- Le regole vigenti (ossia il diritto di precedenza dei pedoni nelle zone d'incontro) vengono rispettate?
- Le lacune in materia di sicurezza (ad esempio possibilità di incidenti) sono state colmate?

Se gli obiettivi non fossero (ancora) stati raggiunti, occorre attuare altre soluzioni, traendo spunto dalle misure d'accompagnamento disponibili.





## Zone pedonali

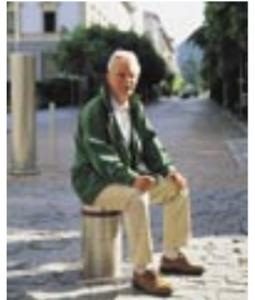
**La zona pedonale permette di moderare il traffico in maniera ottimale sulle strade secondarie. Essa può essere disposta senza alcuna perizia particolare e senza controlli successivi.**

La circolazione dei veicoli è ammessa solo in casi eccezionali e per un periodo limitato. Le eccezioni devono essere accordate in maniera molto restrittiva ed essere in sintonia con lo scopo della zona (eccezioni per residenti e carico e scarico di merci). I veicoli possono circolare soltanto a passo d'uomo. I pedoni hanno sempre il diritto di precedenza. Il parcheggio è consentito soltanto negli spazi appositamente contrassegnati da segnali o demarcazioni.

Anche le biciclette sono ammesse soltanto in via eccezionale e solo in presenza di una segnaletica specifica. Il loro parcheggio è ammesso ovunque lo consentano le norme generali in materia.

All'interno di una zona pedonale di norma non vengono apposti segnali o demarcazioni, eccetto per i veicoli in sosta.

All'interno della zona pedonale non sono necessarie particolari misure edilizie o di gestione del traffico. Tramite un'apposita segnaletica, i veicoli ammessi in via eccezionale devono essere resi attenti al fatto che in questa zona la precedenza assoluta spetta ai pedoni.



**«Le zone pedonali sono molto apprezzate»**

«Grazie all'iniziativa del Consiglio comunale, è stata realizzata a Bellinzona una zona pedonale. In Piazza Nosetto, dove un tempo era collocato uno dei primi semafori del Cantone, oggi si erge un noce. I cittadini hanno accolto favorevolmente la novità. Per quanto concerne la consegna delle merci, è stato raggiunto un accordo con i commercianti interessati. Attualmente si discute ancora della possibilità di ripristinare una fermata per i mezzi di trasporto pubblici. A volte ci vuole tempo prima che tutto funzioni. Ma alla fine si rivela un intero centro cittadino.»

Marco Sailer,  
Amministrazione cantonale ticinese



**Diverse sfaccettature di una zona pedonale**

Spesso le zone pedonali sono parte integrante dei centri storici cittadini, ma possono rivelarsi una buona soluzione anche per le zone commerciali, tanto per la clientela quanto per i commercianti.

Nella zona pedonale l'intera superficie stradale è riservata ai pedoni. Questa zona si presta particolarmente ai giochi e all'impiego di attrezzi assimilabili ai veicoli. Il traffico motorizzato è ammesso solo in casi eccezionali e limitati.

# Altre misure con effetto di moderazione del traffico

Oltre alle misure già citate, che prevedono limitazioni della velocità consentita e hanno lo scopo precipuo di moderare il traffico, ne esistono altre aventi lo stesso effetto, come ad esempio i divieti totali o parziali di circolazione a tempo determinato o indeterminato, limitazioni di parcheggio o rotoarie.

## Divieti di circolazione

I divieti di circolazione sono disposti per ragioni di sicurezza o a protezione della popolazione residente e possono essere eventualmente accompagnati da un'indicazione supplementare riguardo alla loro applicazione a tempo determinato o in caso di servizio a domicilio. Ciò si rende necessario, ad esempio, quando un quartiere è attraversato da veicoli in transito o da mezzi pesanti che utilizzano le sue strade strette come scorciatoia, o durante la notte è esposto a rumore eccessivo. In questo contesto occorre valutare adeguatamente la situazione della strada rispetto all'intera rete. Per evitare uno spostamento indesiderato dei flussi di traffico a scapito di determinate zone urbane, è necessario valutare i diversi aspetti della pianificazione globale dei trasporti nonché l'opportunità delle misure previste.



Divieto di circolazione con autorizzazione per i residenti

Divieto di circolazione con autorizzazione di servizio a domicilio

Divieto di circolazione in determinate fasce orarie

## Limitazioni di parcheggio

I parcheggi non regolamentati attirano spesso veicoli di conducenti non residenti, soprattutto pendolari. Questo fenomeno comporta da una parte una carenza dei parcheggi disponibili e dall'altra un peggioramento della qualità di vita nei quartieri a causa per l'appunto del traffico supplementare. Grazie alla realizzazione delle zone blu, nelle quali i parcheggi sono a pagamento o a tempo limitato, è possibile ridurre efficacemente il traffico pendolare e aumentare la qualità abitativa nei quartieri. In base alla legislazione comunale, i residenti possono usufruire di parcheggi a tempo indeterminato nel loro quartiere.



Parcheggi a pagamento



Parcheggi con disco orario

Grazie alle limitazioni di parcheggio, il traffico supplementare generato dai non residenti in cerca di un posteggio può essere notevolmente ridotto, a vantaggio della qualità abitativa dei quartieri.

# Basi giuridiche

1. **Legge federale** del 19 dicembre 1958 **sulla circolazione stradale** (LCStr; RS 741.01)  
[www.admin.ch/ch/i/rs/7/741.01.it.pdf](http://www.admin.ch/ch/i/rs/7/741.01.it.pdf)
  - Art. 3, Competenza dei Cantoni e dei Comuni
  - Art. 32 cpv. 3, Perizia in caso di provvedimenti sulla velocità
2. **Ordinanza** del 5 settembre 1979 **sulla segnaletica stradale** (OSStr; 741.21)  
[www.admin.ch/ch/i/rs/7/741.21.it.pdf](http://www.admin.ch/ch/i/rs/7/741.21.it.pdf)
  - Art. 2a, Segnaletica per zone
  - Art. 18, Divieti generali di circolazione
  - Art. 19, Divieti parziali di circolazione, divieto per i pedoni
  - Art. 22a, Zona con limite di velocità massimo di 30 km/h
  - Art. 22b, Zona d'incontro
  - Art. 22c, Zona pedonale
  - Art. 48, Parcheggio
  - Art. 72, cpv. 3, Demarcazioni speciali
  - Art. 107 cpv. 5, Principio della proporzionalità
  - Art. 108 cpv. 4, Perizia in caso di provvedimenti sulla velocità
  - Art. 108 cpv. 5 lett. e, Velocità massima all'interno di zone 30 e di zone d'incontro
  - Art. 108 cpv. 6, Competenza del DATEC nel disciplinare i dettagli
3. Ordinanza del 25 aprile 1990 sui **contributi per i provvedimenti resi necessari dal traffico stradale giusta l'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico** (RS 725.116.244)  
[www.admin.ch/ch/i/rs/c725\\_116\\_244/index.html](http://www.admin.ch/ch/i/rs/c725_116_244/index.html)
4. Ordinanza del DATEC del 28 settembre 2001 concernente **le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro** (RS 741.213.3)  
[www.admin.ch/ch/i/rs/7/741.213.3.it.pdf](http://www.admin.ch/ch/i/rs/7/741.213.3.it.pdf)
5. Istruzioni del DATEC del 19 marzo 2002 concernenti **speciali demarcazioni sulla carreggiata**  
[www.astra.admin.ch/html/it/downloads](http://www.astra.admin.ch/html/it/downloads)
6. Nell'ambito delle misure di moderazione del traffico, **norme significative del VSS** (Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti, Seefeldstrasse 9, 8008 Zurigo; info@vss.ch; i testi sono disponibili solo in tedesco e francese):  
[norme a carattere vincolante come le istruzioni del DATEC:](#)
  - SN 640 241 Passaggi pedonali
  - SN 640 851 Demarcazioni particolari  
[norme con carattere di raccomandazione:](#)
  - SN 640 211 Progettazione della sede stradale; basi
  - SN 640 212 Progettazione della sede stradale; elementi di sistemazione
  - SN 640 213 Progettazione della sede stradale; elementi di moderazione del traffico

# Requisiti per la stesura di una perizia

Grazie alla modifica della legislazione federale, nel 2002 la realizzazione di zone 30 e di zone d'incontro si è semplificata. Per la procedura di approvazione è sufficiente un breve rapporto accompagnato dai piani necessari. La perizia si basa essenzialmente sui seguenti punti:

- Situazione iniziale
  - Gerarchia delle strade comunali
  - Lacune di sicurezza nelle zone interessate
  - Incidenti nelle zone interessate
  - Dati in relazione ai livelli di velocità attuali ( $V_{50}$  e  $V_{85}$ ) nelle zone interessate
  - Esigenze in merito all'utilizzo di strade e piazze
  - Piani ricapitolativi
- Descrizione degli obiettivi e delle condizioni quadro
  - Riduzione della velocità per aumentare la sicurezza della circolazione stradale nonché la qualità abitativa e di vita
  - Misure più efficaci per la tutela degli utenti del traffico lento
  - Maggiore ponderazione dello scopo abitativo e commerciale rispetto alla funzione di traffico
- Misure e loro effetti (documentati con piani ed estratti di piani)
  - Misure a favore della sicurezza della circolazione stradale
  - Misure a favore della qualità abitativa e di vita
  - Misure a favore dei commercianti locali
  - Effetti
- Conclusioni

# Organi di contatto

## Confederazione

USTRA Ufficio federale delle strade, 3003 Berna,  
Divisione della circolazione stradale  
■ Settore norme della circolazione  
■ Settore traffico lento  
[info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)

## Cantoni

**AG** Baudepartement des Kantons Aargau,  
Unterabteilung Verkehrs- und Elektrotechnik,  
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau  
[hans.stadler@ag.ch](mailto:hans.stadler@ag.ch)

**AI** Kantonspolizei Appenzel Innerrhoden,  
Verkehrspolizei,  
Unteres Ziel 20, 9050 Appenzel  
[albert.ulmann@kapo.ai.ch](mailto:albert.ulmann@kapo.ai.ch)

**AR** Kantonspolizei Appenzel Ausserrhoden,  
Verkehrs- und Einsatzpolizei,  
Haus 5a, 9043 Trogen  
[kurt.lutz@kapo.ar.ch](mailto:kurt.lutz@kapo.ar.ch)

**BE** Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt,  
Verkehrstechnik, Schermenweg 5, 3001 Bern  
[beat.schweizer@pom.be.ch](mailto:beat.schweizer@pom.be.ch)

**BL** Polizei Basel-Landschaft, Hauptabteilung  
Verkehrssicherheit, Brühlstrasse 43, 4415 Lausen  
[hanspeter.roth@pol.bl.ch](mailto:hanspeter.roth@pol.bl.ch)

**BS** Hochbau- und Planungsamt Kanton Basel-  
Stadt, Hauptabteilung Planung,  
Rittergasse 4, Postfach, 4001 Basel  
[barbara.auer@bs.ch](mailto:barbara.auer@bs.ch)

**FR** Service des ponts et chaussées,  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg  
[guzzinatil@fr.ch](mailto:guzzinatil@fr.ch)

**GE** Office des transports et de la circulation,  
Rue du Stand 20, 1204 Genève  
[otc.secretariat@etat.ge.ch](mailto:otc.secretariat@etat.ge.ch)

**GL** Kantonspolizei Glarus, Verkehrstechnischer  
Dienst, Spielhof 12, 8750 Glarus  
[anton.landolt@gl.ch](mailto:anton.landolt@gl.ch)

**GR** Kantonspolizei Graubünden, Verkehrs-  
technik, Ringstrasse 2, 7000 Chur  
[guido.simeon@kapo.gr.ch](mailto:guido.simeon@kapo.gr.ch)

**JU** Service des Ponts et Chaussées,  
Rue St-Maurice 7b, 2800 Delémont 1  
[hubert.kottelat@jura.ch](mailto:hubert.kottelat@jura.ch)

**LU** Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons  
Luzern, Verkehrstechnik,  
Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens  
[ruedi.zobrist@lu.ch](mailto:ruedi.zobrist@lu.ch)

**NE** Service des ponts et chaussées, Bureau de  
signalisation et circulation, rue Pourtalès 13,  
Case postale 2856, 2001 Neuchâtel  
[patrice.blanc@ne.ch](mailto:patrice.blanc@ne.ch)

**NW** Verkehrs- und Sicherheitspolizei,  
Kreuzstrasse 1, 6371 Stans  
[othmar.achermann@nw.ch](mailto:othmar.achermann@nw.ch)

**OW** Kantonspolizei Obwalden, Verkehrs- und  
Sicherheitspolizei, Postfach 1561, 6061 Sarnen  
[urban.ming@ow.ch](mailto:urban.ming@ow.ch)

**SH** Tiefbauamt des Kantons Schaffhausen,  
Abteilung Strassen,  
Rosengasse 8, 8200 Schaffhausen  
[marcel.steinemann@ktsh.ch](mailto:marcel.steinemann@ktsh.ch)

**SG** Kantonspolizei St. Gallen, Verkehrstechnik,  
Klosterhof 12, 9001 St. Gallen  
[sepp.hutter@kaposg.ch](mailto:sepp.hutter@kaposg.ch)

**SO** Abteilung Verkehrsmassnahmen,  
Ambassadorshof, 4509 Solothurn  
[rolf.ziegler@ddi.so.ch](mailto:rolf.ziegler@ddi.so.ch)

**SZ** Tiefbauamt des Kantons Schwyz,  
Stab Kantonsingenieur, Bahnhofstrasse 9,  
Postfach 1251, 6431 Schwyz  
[elmar.schnellmann@sz.ch](mailto:elmar.schnellmann@sz.ch)

**TG** Tiefbauamt des Kantons Thurgau,  
Planung und Verkehr, Verwaltungsgebäude,  
Promenade, 8510 Frauenfeld  
[peter.staub@kttg.ch](mailto:peter.staub@kttg.ch)

**TI** Divisione delle costruzioni,  
Via Ghiringhelli 19, 6502 Bellinzona  
[michele.raggi@ti.ch](mailto:michele.raggi@ti.ch)

**UR** Amt für Tiefbau, Stab Kantonsingenieur,  
Verkehrswesen, Klausenstrasse 2, 6460 Altdorf  
[beat.planzer@ur.ch](mailto:beat.planzer@ur.ch)

**VD** Service des routes, Division trafic et Service  
de l'aménagement du territoire,  
Avenue de l'Université 3, 1014 Lausanne  
[franz.gerber@sr.vd.ch](mailto:franz.gerber@sr.vd.ch)

**VS** Kantonale Kommission für Strassensignalisa-  
tion / Commission cantonale de Signalisation  
Routière, Rue des Iles, Les Ronquoz, 1951 Sion  
[freddy.aymon@admin.vs.ch](mailto:freddy.aymon@admin.vs.ch)

**ZG** Zuger Polizei, Dienstleistungszentrum  
Verkehr, Verkehrstechnik, An der Aa 4, 6300 Zug  
[hansruedi.gadient@polizei.zg.ch](mailto:hansruedi.gadient@polizei.zg.ch)

**ZH** Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische  
Abteilung, Postfach, 8021 Zürich  
[weis@kapo.zh.ch](mailto:weis@kapo.zh.ch)

## Organizzazioni del settore, associazioni del traffico e politecnici

**ACS** Automobil Club Svizzero,  
Wasserwerkstrasse 39, casella postale,  
3000 Berna 13  
[acszv@acs.ch](mailto:acszv@acs.ch)  
[www.acs.ch](http://www.acs.ch)

**upi** Ufficio svizzero per la prevenzione degli  
infortuni, Laupenstrasse 11, casella postale 8236,  
3001 Berna  
[info@bfu.ch](mailto:info@bfu.ch)  
[www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)

**EPFL** Ecole polytechnique fédérale de Lausanne,  
Laboratoire dynamiques territoriales,  
1015 Losanna  
[dominique.vondermuehl@epfl.ch](mailto:dominique.vondermuehl@epfl.ch)  
<http://ladyt.epfl.ch>

**ETH** Eidgenössische Technische Hochschule  
Zürich, Institut für Verkehrsplanung und  
Transportsysteme IVT,  
ETH Hönggerberg, 8093 Zurigo  
[sekretariat@ivt.baug.ethz.ch](mailto:sekretariat@ivt.baug.ethz.ch)  
[www.ivt.baug.ethz.ch](http://www.ivt.baug.ethz.ch)

**Mobilità pedonale Svizzera**  
Klosbachstrasse 48, 8032 Zurigo  
[info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)  
[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

**GI Bici Svizzera**  
Bollwerk 35, casella postale 6711, 3001 Berna  
[info@igvelo.ch](mailto:info@igvelo.ch)  
[www.igvelo.ch](http://www.igvelo.ch)

**SVK** Conferenza Velo Svizzera,  
Rothstrasse 5, 8057 Zurigo  
[info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)  
[www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch) (sito in costruzione)

**TCS** Touring Club Svizzero,  
Sicurezza stradale, arredo stradale  
Chemin de Blandonnet 4, casella postale 820,  
1214 Vernier  
[sro@tcs.ch](mailto:sro@tcs.ch)  
[www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

**ATA** Associazione Traffico e Ambiente,  
Aarberggasse 61, casella postale, 3000 Berna 2  
[consulting@verkehrsclub.ch](mailto:consulting@verkehrsclub.ch)  
[www.vcs-ate.ch](http://www.vcs-ate.ch)

# Altre fonti di informazione



## 30 km/h nei quartieri

Una scheda informativa concisa ma chiara, destinata ai pianificatori e alle amministrazioni, che spiega come possono essere attuate le ordinanze riviste e semplificate del 1° gennaio 2002. Il documento può essere ordinato all'indirizzo: [http://shop.bfu.ch/pdf/684\\_43.pdf](http://shop.bfu.ch/pdf/684_43.pdf) upi, Laupenstrasse 11, casella postale, 3001 Berna, tel. 031 390 22 22, fax 031 390 22 30



## Come realizzare facilmente zone d'incontro e zone 30

In collaborazione con l'Associazione Traffico e Ambiente (ATA), il Fondo di sicurezza stradale ha preparato una documentazione sulla procedura da seguire per la realizzazione di zone con limitazioni di velocità.

[www.tempo30.ch](http://www.tempo30.ch)

La documentazione è disponibile in tedesco e in francese nel formato PDF.



## Sicurezza nei quartieri

Una documentazione completa su come migliorare la sicurezza nelle strade di quartiere. Numero di ordinazione A13.541.600.3 presso il Touring Club Svizzero (TCS), Chemin de Blandonnet 4, casella postale 820, 1214 Vernier/Ginevra, tel. 022 417 27 27, fax 022 417 20 20

## Impressum

### Editore:

Ufficio federale delle strade (USTRA)  
©2003, USTRA, Berna  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)

### Testo:

Redazione a cura di un gruppo di lavoro interno dell'USTRA sotto la direzione di Peter Friedli, Settore norme della circolazione

### Ideazione e grafica:

Bruckert/Wüthrich, Olten

### Redazione:

Aebi, Schlup & Partner AG, Grenchen

### Traduzione:

Traduzione italiana a cura dei Servizi linguistici della Segreteria generale del DATEC

### Fotografie:

Tutte le fotografie non contrassegnate sono state realizzate da Markus Senn, Evillard

### Ordinazione:

UFCL  
Distribuzione pubblicazioni  
CH-3003 Berna

[www.bundespublikationen.ch](http://www.bundespublikationen.ch)

Numeri di ordinazione:

italiano 308.954.i  
tedesco 308.954.d  
francese 308.954.f

### Download:

[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)

08.03 500 96334

**Ordinazione del rapporto di esperti «Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im innerortsbereich»**

presso il Servizio documentazione dell'USTRA, 3003 Berna



Bundesamt für Strassen  
Office fédéral des routes  
Ufficio federale delle strade  
Uffizi federal da vias

libertà di movimento  
rispetto reciproco  
rivalutazione degli spazi  
moderazione del traffico