



**Testo della mozione 7 dicembre 2011**

Lodevole  
Municipio  
6850 Mendrisio

Mendrisio, 7 dicembre 2011

**MOZIONE**

**Richiesta di introduzione della velocità a 30 km nel borgo di Mendrisio, dalla rotonda di Via Lavizzari fino all'incrocio con Via Industria come pure in via Turconi**

Egregio signor Sindaco, Egregi signori Municipali

da tempo il nucleo di Mendrisio richiede interventi di vivibilità. Ciò per realizzare concretamente uno dei marchi scelti dal Municipio e cioè quello di "città slow".

Il Gruppo liberale radicale già due anni fa ha introdotto la mozione denominata *restyling*. Tale mozione è stata successivamente approvata.

Tuttavia, allo stadio attuale, non si vede alcun risultato concreto di questa importante mozione, che mira, lo si ricorda, a migliorare la qualità di vita quotidiana dei cittadini.

Secluta C.C. del 12.12.2011 / denunciata  
Commissione delle Opere Pubbliche

E' giunto quindi il momento di iniziare a far qualcosa di concreto senza più attendere le lunghe e costose progettazioni in corso.

In effetti la sistemazione di Piazza del Ponte, con il grosso impatto finanziario della prevista costruzione della nuova torre, farà ancora scorrere molti fiumi di inchiostro e ci saranno ancora molte discussioni prima che si potrà decidere qualcosa in merito. Le relative misure di moderazione quindi, a non averne dubbio, slitteranno ancora di anni.

**In questo contesto si chiede, quale misura concreta e praticabile, l'introduzione della velocità a 30 Km nel borgo di Mendrisio sul tratto dalla rotonda davanti a Piazzale la Valle sino all'incrocio con Via Industria, come pure su via Turconi.**

Per quanto riguarda via Lavizzari, anche se si tratta di una strada principale (in ogni caso non ai sensi della legislazione federale), la stessa attraversa il cuore del Borgo, tagliandolo a metà. E` quindi elevato numero di pedoni che l'attraversano in prossimità di Piazzale alla Valle, della Posta, di Piazza del Ponte e del futuro Centro culturale, con annessa biblioteca e probabile ubicazione del Centro diurno per anziani.

Ovvie quindi le ripercussioni, positive, sulla sicurezza dei pedoni, ma anche ambientali, segnatamente con la riduzione del rumore notturno per chi vive nel centro di Mendrisio.

Analogo discorso deve valere per Via Turconi, che serve il Centro scolastico comunale, l'Ospedale regionale, la Casa Per Anziani e l'Accademia di architettura: il movimento di pedoni e veicoli è impressionante e quindi non possono che essere, anche in questo caso, positive le ripercussioni sulla sicurezza e sull'ambiente.

Si rileva che l'impatto sui tempi di attraversamento del centro, su via Lavizzari, non sarà, nei momenti di maggior traffico, rilevante, vista la velocità media, in tali circostanze,

necessariamente ridotta.

Ed una riduzione della velocità negli altri momenti della giornata, e di notte, non può che essere positiva, sia per la sicurezza dei pedoni, che per la vivibilità del centro, ma anche, non da ultimo, per la quiete notturna di chi vive nel centro.

La legislazione in materia (Ordinanza del 28 settembre 2001, RS 741.213.3) in ogni caso prevede una rivalutazione della situazione, dopo al massimo un anno dalla realizzazione della riduzione della velocità, ragion per cui potranno in futuro, se del caso, essere apportati i necessari correttivi, superata la prima fase di rodaggio.

Allego infine, quale complemento di informazione, copia del recentissimo opuscolo rilasciato dal UPI sul tema.

In conclusione si sottolinea come le questioni giuridiche e tecniche saranno senz'altro superabili.

Basta avere la volontà politica ed il buon senso di fare finalmente qualcosa di concreto per poter davvero chiamare Mendrisio CITTA` SLOW.

Con la massima stima.

*Per il Gruppo PLRT*

Avv. *Luca Maghetti*  
Consigliere comunale

Opuscolo tecnico

## Zone 30 all'ora



upi - Ufficio prevenzione infortuni



La velocità limitata a 30 km/h migliora la sicurezza e la qualità di vita nei quartieri. La velocità ridotta comporta uno stile di guida moderato, riduce le emissioni di gas di scarico e l'inquinamento fonico e diminuisce il traffico di transito. Il numero e la gravità degli incidenti diminuiscono, i percorsi casa-scuola sono meno pericolosi, e gli utenti più lenti si sentono più sicuri, senza grandi sacrifici in termini di tempo per i conducenti di veicoli a motore.

Con la presente guida l'upi, il centro di competenza per la prevenzione degli infortuni, intende aiutarvi a realizzare zone con limite di velocità di 30 km/h sulla base del suo modello 50/30. Saremo lieti di rispondere alle vostre domande. Non esitate a contattarci telefonicamente o tramite posta elettronica all'indirizzo [tecnicatrafico@upi.ch](mailto:tecnicatrafico@upi.ch)

## 30 all'ora: per più sicurezza nei quartieri

### Il modello 50/30

Svariati studi<sup>11)</sup> dimostrano che più ampie sono le zone con velocità limitata a 30 km/h al di fuori degli assi di traffico principali, maggiore è il rispetto portato a questa velocità massima consentita anche laddove l'utilizzo di elementi di moderazione del traffico è limitato. Secondo il modello upi 50/30, tutte le strade di un comune vengono assegnate all'uno o all'altro di questi due regimi di velocità massima. Le strade orientate al traffico (soprattutto strade principali e importanti strade di raccolta) sono generalmente segnalate con una velocità limitata a 50 km/h e integrate con



misure di sicurezza<sup>12)</sup> per gli utenti lenti. Le strade a funzione di servizio (si tratta di regola di strade di raccolta secondarie e di strade di accesso) sono destinate a zone con velocità massima limitata a 30 km/h dopo la verifica mediante perizia. Nel caso di mezzi finanziari limitati, è possibile introdurre questo regime anche progressivamente, ad esempio secondo l'importanza (dove la priorità va data ai quartieri che ospitano istituti dell'infanzia e scolastici).

### I vantaggi del modello 50/30 rispetto a zone 30 puntuali

- La realizzazione su larga scala del modello 50/30 comporta molteplici vantaggi:
- esigenze di tutti i residenti parimenti soddisfatte;
  - velocità massima vigente riconoscibile anche dall'aspetto della carreggiata;
  - procedura più economica che consente di evitare molti iter dissociati;
  - maggior rispetto della velocità massima consentita anche senza misure edili di rilievo.

## Basi legali

L'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro<sup>13)</sup> disciplina i particolari per la disposizione tecnica. Occorre rispettare le seguenti norme legali.

### Ubicazione

È consentito allestire zone 30 solamente all'interno delle località e, di regola, su strade orientate all'insediamento. Le strade principali secondo l'Ordinanza concernente le strade principali possono essere incluse in zone con limite di velocità massimo di 30 km/h solo in via eccezionale. Ciò è il caso in particolari situazioni locali, come ad esempio nei centri delle località e nei centri storici, se in quei luoghi sono dati i presupposti per la riduzione a 30 km/h della velocità massima consentita secondo l'articolo 108 dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)<sup>14)</sup>. Se vi è necessità di introdurre il regime di precedenza da destra, la strada principale deve essere declassata a strada secondaria. Altrimenti deve rimanere una strada con diritto di precedenza. Sulla tratta di strada principale è possibile allestire passaggi pedonali secondo le regole delle zone 30 o delle strade orientate al traffico. Nel caso di una strada principale indicata nell'Ordinanza concernente le strade di grande transito<sup>15)</sup>, va garantita la continuità. Questo è il caso se si inserisce tale strada principale in una zona 30 all'ora<sup>16)</sup>.

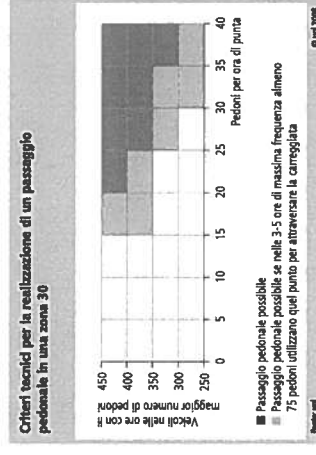
### Passaggi pedonali

Data la bassa velocità di circolazione, i pedoni devono poter attraversare la carreggiata laddove si sentono più al sicuro e dove ci sono le migliori condizioni di visibilità. In questo modo non sono costretti a fare percorsi alternativi visto che è obbligatorio usare il passaggio pedonale se questo si trova a meno di 50 m di distanza. Pertanto l'articolo 4, capoverso 2 dell'Ordinanza concernente le zone 30 e le zone d'incontro<sup>13)</sup> esige l'eliminazione dei passaggi pedonali. È possibile prevedere dei passaggi pedonali laddove per ragioni particolari si rivela opportuno attribuire il diritto di precedenza ai pedoni, in particolare in prossimità di scuole e ricoveri; l'upi ritiene che ciò debba valere anche sui percorsi casa-scuola molto frequentati. Ma dapprima occorre cercare di assicurare il punto di attraversamento mediante altre misure edili.

Un passaggio pedonale allestito in una zona con limite di velocità massimo di 30 km/h deve soddisfare i seguenti requisiti tecnici:

- disporre di una zona di attesa su entrambi i lati della carreggiata,
- le zone di attesa non devono essere carrozzabili,
- la visuale a sinistra e a destra delle zone di attesa dipende dalla velocità tenuta  $V_{st}$  (è la velocità non superata dall'85 per cento dei veicoli misurati), e deve essere di almeno 40 metri,
- l'illuminazione del passaggio pedonale deve soddisfare le norme dell'Associazione svizzera per la luce (SIG).

Il seguente diagramma, che si rifà ai principi di sicurezza stradale, illustra i criteri tecnici per passaggi pedonali collocati in zone con limite di velocità massimo di 30 km/h. Per la collocazione di un passaggio pedonale, i criteri d'impianto e di esercizio devono essere soddisfatti.



### Precedenza da destra

Una regolamentazione che deroghi alla precedenza da destra è ammessa soltanto se richiesta dalla sicurezza del traffico<sup>17)</sup>, ad esempio, laddove la visibilità è insufficiente o non può essere ottenuta con un onere ragionevole. Di regola, dove vige la precedenza da destra la visuale a sinistra e a destra dovrebbe essere di 25 metri (da una distanza di osservazione di 2,5 metri)<sup>18)</sup>.

### Altro

Trovate altre disposizioni giuridiche nella Legge federale sulla circolazione stradale (LCSt) del 19 dicembre 1958<sup>19)</sup> e nell'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr) del 5 settembre 1979<sup>10)</sup>.

# Realizzazione

## Procedura di attuazione

Per realizzare efficacemente una zona 30 occorre coinvolgere le persone giuste. Si consiglia di seguire la seguente procedura in cinque tappe:

- **progettazione:** l'idea del modello 50/30 è discusso da consiglio comunale, responsabile del progetto, residenti e autorità cantonale preposte alle autorizzazioni;
- **pubbliche relazioni:** la popolazione viene regolarmente informata al fine di ottenere un ampio consenso;
- **perizia:** la perizia realizzata da uno studio d'ingegneria o di progettazione serve da base decisionale per l'approvazione da parte dell'assemblea comunale e del cantone;
- **realizzazione:** segnalazione della zona 30 e attuazione delle misure decretate;
- **verifica dei risultati:** un anno dopo l'attuazione si procede a un'analisi dell'impatto della zona 30 secondo criteri predefiniti.

## 1. Progettazione

### L'impulso

L'iniziativa per la realizzazione di una zona con velocità massima limitata a 30 km/h giunge in genere dal consiglio comunale, ma può anche provenire dalla popolazione. Poiché concerne generalmente soltanto la propria zona residenziale, l'intero territorio comunale dovrebbe essere sottoposto a un'analisi generale secondo il modello 50/30.

### La pianificazione delle misure

Le misure necessarie alla realizzazione della zona con velocità massima limitata a 30 km/h sono elaborate dalle seguenti parti coinvolte nel progetto:

- il consiglio comunale veicola l'opinione politica e ancora il progetto nell'autorità politica;
- il responsabile del progetto di uno studio d'ingegneria o di progettazione contribuisce con il suo sapere tecnico. In caso di questi: inerenti alla sicurezza è possibile coinvolgere anche la sezione Upi Tecnica del traffico;
- rappresentanti selezionati della popolazione rappresentano i residenti;
- l'autorità cantonale preposta alle autorizzazioni fornisce le direttive cantonali e valuta la perizia.

## 2. Relazioni pubbliche

### Una comunicazione attiva

Durante la realizzazione di una zona con velocità massima limitata a 30 km/h, le relazioni pubbliche consentono di creare trasparenza, credibilità e fiducia. Prima si coinvolge la popolazione, maggiore sarà il grado di accettazione del progetto all'assemblea comunale. Si addicono la pubblicazione di articoli nell'organo comunale, l'apertura di un sito web o la realizzazione di un incontro dove informare sui vantaggi e sulle misure previste.

### Assemblea comunale

All'assemblea comunale occorre di regola l'approvazione della popolazione sia per l'attuazione di zona 30 su strade a funzione di servizio, sia per lo stanziamento del credito necessario. Gli argomenti tecnici sono forniti dallo studio d'ingegneria o di progettazione incaricato della pianificazione. È inoltre possibile richiedere all'upi una presentazione PowerPoint.

## 3. Perizia

### La perizia quale base

La perizia costituisce l'elemento principale nella realizzazione di una zona con velocità massima limitata a 30 km/h, conformemente alle basi giuridiche contemplate dall'articolo 3 dell'ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro, e comprende gli argomenti trattati qui di seguito<sup>1)</sup>. La soluzione migliore è quella di affidare la perizia a uno studio d'ingegneria o di progettazione. Nei comuni più grandi questo tipo di perizia è anche realizzato internamente da personale esperto appositamente formato. Serve da base per il voto all'assemblea comunale, o viene inoltrata alle autorità cantonali dopo l'assemblea comunale unitamente alle informazioni elaborate nel quadro delle attività di informazione al pubblico.

La perizia deve essere sottoposta all'autorità cantonale preposta alle autorizzazioni (di regola la divisione delle costruzioni o la polizia cantonale). L'autorizzazione segue dopo una valutazione da parte dell'autorità degli aspetti della perizia di cui ai punti 3.1 - 3.7. Se l'autorità cantonale richiede misure complementari, occorrerà integrarle nella progettazione. Una volta ottenuta l'autorizzazione, il piano dei provvedimenti è pubblicato all'albo comunale per un periodo che varia, da cantone a cantone, dai 20 ai 30 giorni.

Eventuali ricorsi devono essere valutati in base all'ammissibilità e all'inoltro entro i termini per poter giungere a un accordo. In caso contrario sarà l'autorità comunale competente a deliberare. Gli oppositori hanno allora la possibilità di rivolgersi a un'istanza superiore. La realizzazione della zona 30 può iniziare solamente una volta evasi tutti i ricorsi.

## Contenuto della perizia

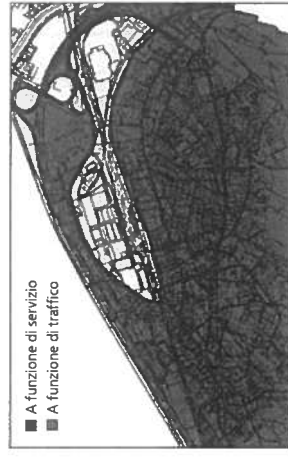
### 3.1 Descrizione degli obiettivi

La perizia descrive gli obiettivi perseguiti con la disposizione della zona con velocità massima limitata a 30 km/h a livello di sicurezza e di qualità di vita. Confronta il progetto con la velocità attualmente segnalata. Possibili obiettivi:

- più sicurezza per gli utenti del traffico lento, in particolare i bambini in età scolare e/o i residenti
- maggior qualità abitativa e di vita dei residenti
- riduzione delle emissioni nocive (rumore, sostanze inquinanti)
- fluidità del traffico con velocità limitata

### 3.2 Gerarchia delle strade

Su un piano ricapitolativo si procede alla suddivisione della rete stradale in strade a funzione di traffico e strade a funzione di servizio. Le strade a funzione di servizio sono in primo luogo destinate all'uso da parte dei residenti e si addicono pertanto all'inserimento in zone con velocità massima limitata a 30 km/h.



Esempio di suddivisione delle strade a St. Margrethen

### 3.3 Lacune di sicurezza esistenti o prevedibili

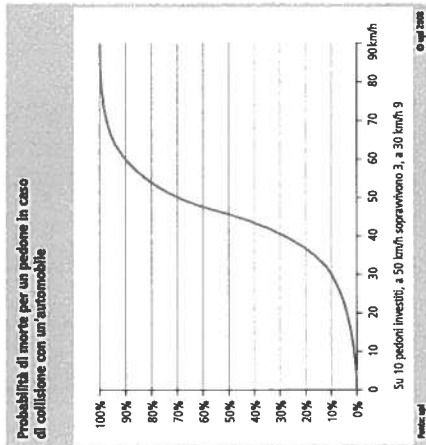
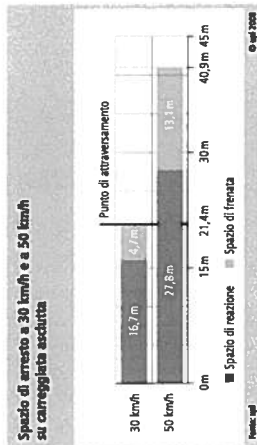
L'articolo 108 dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSSr)<sup>(4)</sup> prevede che l'introduzione di una zona con velocità massima limitata a 30 km/h sia motivata. A tale scopo si procede ad una valutazione in loco delle lacune di sicurezza esistenti, sulla base di statistiche sugli incidenti 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).

Le zone 30 su strade a funzione di servizio non possono essere giustificate con l'eccessivo traffico o la legittimazione in materia ambientale (art. 108 cpv. 2 lett. c e d OSSr<sup>(4)</sup>). Occorre far valere una situazione di pericolo percepibile difficilmente o troppo tardi che non può essere eliminato altrimenti e/o la necessità di protezione speciale di determinati utenti della strada non altrimenti conseguibile (art. 108 cpv. 2 lett. a e b OSSr<sup>(4)</sup>).

È possibile addurre i seguenti argomenti.

- **Perticolo specifico:** pericolo percepibile difficilmente o troppo tardi che non può essere eliminato mediante singoli provvedimenti con un onere proporzionale. Di regola non sono ancora avvenuti incidenti. Il pericolo deve riconoscersi e descrivere i pericoli. Singole misure supplementari devono, a dipendenza della situazione, contribuire a eliminarli. Esempi: dossi, curve con visibilità insufficiente (visibilità inferiore allo spazio di arresto), punti di attraversamento generali utilizzati dal traffico pedonale e ciclistico, vetture parcheggiate sulla carreggiata, sbocchi da abitazioni sulla strada poco visibili, traffico pedonale longitudinale critico.

- **Protezione particolare di determinati utenti ottenibile** solamente con l'introduzione di zone 30: si mira in particolare a proteggere i bambini e gli anziani, le cui capacità cognitive ridotte non consentono loro di reagire tempestivamente o correttamente ai pericoli del traffico motorizzato. Riducendo la velocità dello spazio di arresto si abbrevia, abbassando le probabilità di collisione. In caso di collisione, inoltre, a 30 km/h le probabilità di sopravvivenza di un pedone sono sensibilmente maggiori (vedi illustrazioni).



Per colmare le lacune di sicurezza esistenti occorre menzionare, oltre alla segnalazione della zona 30, le rimanenti misure architettoniche, d'esercizio o organizzative. Non devono tuttavia risultare nuovi deficit di sicurezza prevedibili.

### 3.4 Indicazioni riguardanti il livello di velocità esistente

L'esigenza di introdurre delle misure si definisce anche in base alla velocità attuale, determinata misurando per ogni zona almeno 100 veicoli nei 3 punti attraversati alla velocità più sostenuta. È possibile misurare solamente veicoli non influenzati; occorre pertanto escludere veicoli ad esempio incolonnati o che svoltano, e le biciclette. Il rilevamento è nascosto, e non è consentito l'impiego di strumenti di misurazione con indicazione della velocità («State viaggiando a ... km/h»).

La misurazione consente di determinare il valore  $V_{as}$ . Quantità e rilevanza degli elementi di moderazione del traffico architettonici sono definiti come segue:

- $V_{as} \% \leq 35$  km/h: nessuna ulteriore misura di moderazione del traffico necessaria.
- $V_{as} \% = 35-45$  km/h: segnaletica orizzontale necessaria giusta la norma svizzera VSS n. 640 851<sup>(1)</sup>, in caso di pressione a livello di zone di sosta, parcheggi tracciati in alternanza sui due lati e generalmente assicurati mediante provvedimenti architettonici ed elementi di assetto adeguati (ad esempio porta di entrata che si inserisce nella strada).
- $V_{as} \% > 45$  km/h: misure sopra indicate ed ulteriori elementi edili di moderazione del traffico.

### 3.5 Qualità esistente e auspicata per gli spazi abitativi, vitali ed economici

La qualità abitativa auspicata è in relazione proporzionale con la velocità del traffico motorizzato individuale e il traffico medio giornaliero. Entrambi i valori possono essere ridotti mediante l'introduzione di una zona 30. Aumenta la quota di traffico lento, dominante sulle strade a funzione di traffico. Di riflesso, aumenta in particolare la qualità abitativa e di vita.

### 3.6 Possibili ripercussioni

La perizia deve illustrare sia le ripercussioni delle misure previste sulla rimanente rete viaria della località, sia eventuali proposte atte ad evitare eventuali effetti negativi. Il traffico supplementare risultante dal diramamento su strade orientate al traffico non deve porre problemi. Allo stesso modo, la riduzione di traffico negli insediamenti deve essere accolta positivamente.

### 3.7 Elenco e descrizione delle misure necessarie

Un piano dei provvedimenti illustra gli strumenti architettonici e di esercizio progettati. Gli utenti della strada devono essere in grado di riconoscere la velocità massima vigente sulla base degli elementi di moderazione del traffico<sup>(2)</sup> e di arredo<sup>(3)</sup>. Il piano dei provvedimenti garantisce che gli elementi scelti sono fedeli al regime stabilito (vedi illustrazione degli elementi tipici). L'autorità cantonale preposta alle autorizzazioni valuta in seguito se essi sono sufficienti ed efficaci. Un piano a livello di progetto preliminare è sufficiente.



Esempio di piano dei provvedimenti (dettaglio)

## Per la tua sicurezza: il tuo upi.

### 4. Realizzazione

Se non vi sono ricorsi pendenti contro l'introduzione della zona 30, questa può essere realizzata. Gli abitanti del quartiere saranno felici di beneficiare di maggiore sicurezza e più qualità di vita!

### 5. Verifica dei risultati

Un anno dopo la realizzazione della zona con limite di velocità massimo di 30 km/h, l'autorità competente verifica il raggiungimento degli obiettivi formulati al punto 3.1<sup>[13]</sup>.

- Rilevamenti Vas: in caso di superamento del valore indicativo di 38 km/h, sarà necessario adottare ulteriori misure di moderazione del traffico.
- Analisi di possibili incidenti: il numero di incidenti con feriti gravi e morti dovrebbe essere diminuito.
- Rilevamenti della qualità abitativa e di vita.
- Determinazione di eventuali nuove lacune di sicurezza (ad esempio parcheggi alternati sui due lati che celano la visuale su bambini che attraversano la carreggiata), da colmare mediante misure adeguate.
- Determinazione delle ripercussioni sulla rete superiore; situazioni di traffico o lacune di sicurezza inaccettabili sulle strade orientate al traffico devono essere eliminate.
- Formulazione dell'esigenza di un eventuale potenziamento con elementi di moderazione del traffico.
- Analisi dei feedback della popolazione.
- Valutazione della verifica dei risultati.

L'upi è il centro svizzero di competenza per la prevenzione degli infortuni. Svolge ricerche negli ambiti della circolazione stradale, dello sport, della casa e del tempo libero e ne divulga i risultati attraverso consulenze, formazioni e campagne destinate tanto agli ambienti specializzati quanto al vasto pubblico. Il sito [www.upi.ch](http://www.upi.ch) offre maggiori informazioni.

### Ulteriori informazioni

L'upi consiglia anche le seguenti pubblicazioni:

- 3.003 «Zone 30 all'ora», pieghevole divulgativo upi
- 2.017 Prozessevaluation des bfu-Modells Tempo 50/30 innerorts, rapporto upi
- «Die Zukunft von Tempo-30-Zonen» (L'avenir delle zone 30), factsheet ATA 2007, [www.ata.ch](http://www.ata.ch) \*

**Le pubblicazioni dell'upi possono essere richieste gratuitamente o scaricate in formato PDF: [www.upi.ch](http://www.upi.ch). Per le altre pubblicazioni, rivolgersi direttamente al nostro rispettivo partner.**

### Fonti

- <sup>[1]</sup> Lindenmann, H.P., Koy, T., (2000). Beurteilung der Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit, FVS, Berna, 2000 \*
- <sup>[2]</sup> VSS SN 640 212, Entwurf des Strassenraumes, Gestaltungselemente
- <sup>[3]</sup> Ordinanza 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
- <sup>[4]</sup> Art. 108 dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSSSt) del 5 settembre 1979, RS 741.21, Deroghe alle limitazioni generali della velocità
- <sup>[5]</sup> Ordinanza del 18 dicembre 1991 concernente le strade di grande transito, RS 741.272
- <sup>[6]</sup> VSS SN 640 241, Fussgängerverkehr, Fussgängerstreifen
- <sup>[7]</sup> Art. 4 cpv. 1 di SR 741.213.3, Misure di diritto della circolazione
- <sup>[8]</sup> Eberling, P., Scaramuzza, G. (1999). Betrieb von Knoten mit Rechtsvortritt (Ricerca pilota upi). Berna: upi \*
- <sup>[9]</sup> Legge federale sulla circolazione stradale (LCSt) del 19 dicembre 1958, RS 741.01
- <sup>[10]</sup> Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSSSt) del 5 settembre 1979, RS 741.21
- <sup>[11]</sup> VSS SN 640 851, Besondere Markierungen; Anwendungsbereiche, Formen und Abmessungen
- <sup>[12]</sup> VSS SN 640 213, Entwurf des Strassenraumes, Verkehrsberuhigungselemente
- <sup>[13]</sup> Art. 6 dell'Ordinanza 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
- <sup>[14]</sup> BGE «Tempo-30-Zone» auf Teilstück der Ortsdurchfahrt Münsingen, Urteil 1c\_17/2010 vom 08.09.2010.

\* In tedesco, con riassunto in italiano

© upi 2011, riproduzione gradita con indicazione della fonte; stampato su carta certificata FSC



upi – Ufficio prevenzione infortuni, casella postale 8236, CH-3001 Berna  
Tel. +41 31 390 22 22, fax +41 31 390 22 30, [info@upi.ch](mailto:info@upi.ch), [www.upi.ch](http://www.upi.ch)

Esempi di elementi tipici per strade a funzione di traffico



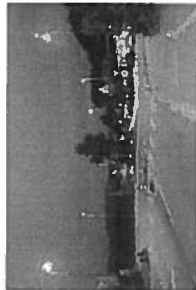
Corsia multiuso al centro della carreggiata



Carreggiata centrale ridotta



Isola pedonale



Rotatoria



Diritto di precedenza rispetto a strade secondarie



Impianto semaforico



Dentatura



Porta all'ingresso della località

Esempi di elementi tipici per strade a funzione di servizio



Ripetuta segnalazione sulla carreggiata della velocità massima consentita



Porta all'inizio della zona con limite di velocità di 30 km/h



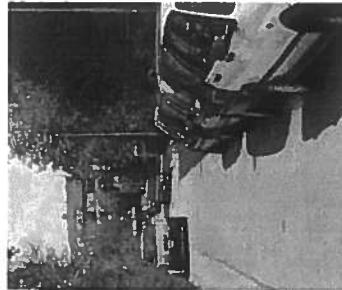
Nessun regime di senso unico



Rottura verticale (dosso artificiale)



Rottura orizzontale (sfasamento dell'asse della carreggiata)



Parcheggi alterni sui due lati



Precedenza da destra (ev. con segnaletica orizzontale speciale)



Incrocio lastricato



## **Rapporto preliminare del Municipio**

**RAPPORTO PRELIMINARE DEL MUNICIPIO SULLA MOZIONE  
DEL 7 DICEMBRE 2011 INOLTRATA DAL CONSIGLIERE  
COMUNALE LUCA MAGHETTI PER IL GRUPPO PLRT  
RICHIEDENTE L'INTRODUZIONE DELLA VELOCITÀ A  
30 KM/H SU VIA L. LAVIZZARI E VIA A. TURCONI NEL  
QUARTIERE DI MENDRISIO**

---

Al Lodevole Consiglio Comunale di Mendrisio,  
Signori Presidente e Consiglieri,

Ai sensi dell'art. 67 cpv. 2 lett. a LOC, il Municipio deve trasmettere il proprio preavviso sulla mozione citata, presentata durante la seduta del Consiglio comunale del 12 dicembre 2011 e trasmessa all'esame della Commissione delle Opere Pubbliche.

In data 20 dicembre 2011 il Municipio ha preso atto della mozione e, con risoluzione municipale n. 7473, l'ha demandata al Dicastero Sicurezza Pubblica per esame e preavviso (art. 67 cpv. 2 LOC).

In data 2 maggio 2012 il Municipio ha preso atto del verbale del Dicastero Sicurezza Pubblica e con risoluzione municipale n. 8543 ha risolto di ratificarne i contenuti e le conclusioni e, avvalendosi della facoltà di allestire un preavviso entro il termine di sei mesi (ai sensi dell'art. 67 cpv. 2 LOC), di esporre il presente rapporto preliminare.

#### **I CONTENUTI DELLA MOZIONE**

Ricordiamo in estrema sintesi che il mozionante perora, con il suo atto parlamentare, la concretizzazione dell'introduzione della velocità a 30 km/h nel Quartiere di Mendrisio, più precisamente:

1. *Mendrisio, dalla rotonda di Via L. Lavizzari fino all'incrocio con Via Industria/Via Pozzi;*
2. *Mendrisio, Via A. Turconi.*

Richiamate tutta una serie di considerazioni e motivazioni preliminari, alcune delle quali si rifanno tra l'altro alla mozione denominata "*restyling*" ed a ripercussioni positive sulla sicurezza nell'ambito della circolazione stradale segnatamente nel contesto di ridurre il carico ambientale, si auspicano interventi concreti anche da rapportare tangibilmente Mendrisio con il simbolo adottato e riconosciuto di "*cittàslow*".

#### **DISPOSIZIONI PER L'INTRODUZIONE DI ZONE 30**

Le condizioni per la creazione di strade con deroghe inferiori alle limitazioni generali di velocità sono regolamentate dall'art. 108 dell'Ordinanza federale sulla segnaletica stradale; tali disposizioni prescrivono che, per le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e per le zone d'incontro, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ne disciplina i particolari e ne fissa le condizioni. In questo senso il DATEC ha emanato l'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro, del 28 settembre 2001 (Stato 22 gennaio 2002).



I Comuni che prevedono di introdurre nei quartieri residenziali zone con limite di velocità massima di 30 km/h devono considerare che queste sono subordinate a condizioni che molte volte sono oggetto di interpretazioni diverse. A seguito di ricorsi, una decisione del Tribunale federale ha dettato in maniera definitiva i criteri per la costituzione di queste zone; in base a ciò gli ingegneri del traffico e gli uffici che si occupano di realizzare queste zone sono tenuti a presentare i necessari dati di supporto, perizie e la relativa documentazione.

E' possibile inoltre disporre riduzioni di velocità se determinati utenti della strada necessitano di protezioni speciali, se tali provvedimenti consentono di migliorare la fluidità del traffico su tratti molto frequentati oppure se emissioni eccessive a carico dell'ambiente (rumore, sostanze inquinanti, ecc.) possono essere ridotte ai sensi della legislazione sulla protezione dell'ambiente.

A questo proposito, un parametro di riferimento importante nell'ambito della pianificazione stradale e della circolazione è la "velocità V85", ovvero la velocità non superata dall'85% dei veicoli. Difatti, se la velocità dell'85% dei veicoli rientra già nei limiti di 30 km/h l'introduzione di misure restrittive sono superflue; non possono essere considerati i superamenti effettuati dal rimanente 15%.

La gerarchia delle strade nonché la destinazione del territorio inserite nei PR, devono essere considerate per una valutazione d'insieme. Per un buon funzionamento delle zone 30 è indispensabile che la rete viaria di base sia efficiente. I problemi di circolazione possono in effetti trovare delle soluzioni diverse; la zona a velocità ridotta non è sempre la panacea.

In molti casi altri interventi permettono di raggiungere un risultato migliore.

#### **GLI STUDI EFFETTUATI E IN ATTO**

Il Municipio tramite questo rapporto vuole informare di quanto già considerato in ambito di studi e di soluzioni concordate con il Cantone proprio nei sensi della mozione qui in esame.

#### Via L. Lavizzari – Piazza del Ponte – Via Industria/Via Pozzi

Nel corso degli anni 2005 e 2006 vi sono state le trattative con la Divisione delle costruzioni, Area del supporto e del coordinamento di Bellinzona, per rielaborare il progetto di moderazione del traffico della strada cantonale Via L. Lavizzari – Piazza del Ponte – Via Industria, che teneva conto di varie misure strutturali fra cui:

- la realizzazione di una rotonda a raggio limitato all'intersezione di Via Industria – Via Pozzi;
- la sistemazione della Piazza del Ponte.

Il preventivo di massima elaborato a suo tempo ammontava a Fr. 720'000.-- (di cui Fr. 500'000.-- per la nuova rotonda). Su questa base il Cantone avrebbe confermato il proprio contributo, trattandosi di strade cantonali.

Tale progetto, tutt'oggi valido e confermato, ha dovuto essere temporaneamente accantonato per i seguenti motivi:

- la mancata approvazione della sistemazione definitiva di Piazza del Ponte proposta a suo tempo dal Municipio, tuttora in fase di sviluppo e progettazione;
- il rinvio della realizzazione da parte del Cantone del marciapiede su Via Pozzi (territorio di Castel San Pietro e solo parzialmente di Mendrisio), già preavvisato favorevolmente dal Municipio e opera che si inseriva nella realizzazione della nuova rotonda all'intersezione di Via Industria – Via Pozzi.



Si considera tuttavia che l'opera di moderazione del traffico non prevedeva comunque l'introduzione di una zona limitata a 30 km/h, ma unicamente opere strutturali intese a migliorare la sicurezza viaria, pedonale e quindi anche un abbassamento della velocità di transito dei veicoli. Il Cantone non avrebbe comunque accolto la proposta di una Zona 30 per il fatto che l'asse stradale in questione è considerato asse principale con punte giornaliere di circa 15'000 veicoli.

#### Via A. Turconi

Nel 2002 il Municipio ha avviato gli studi concernenti una riqualifica viaria e l'introduzione di una Zona 30 nonché altre misure di moderazione del traffico sul comparto di Via A. Turconi, con specifico mandato a uno studio d'ingegneria.

Questo progetto, con la collaborazione del Dipartimento del territorio, era stato inserito nell'elenco dei sussidi federali per misure a favore della qualità dell'aria quali le Zone 30 e la moderazione del traffico, che prevedeva un consistente contributo federale corrispondente al 55% della spesa prevista.

Il progetto definitivo che considerava anche tutte le indicazioni fornite dalla Sezione dei trasporti per quanto concerne il transito dei trasporti pubblici e che prevedeva due varianti per una spesa di Fr. 4,7 Mio (Variante A) e Fr. 4,25 Mio (Variante B) è stato trasmesso al Dipartimento del territorio il 18 settembre 2003 per la richiesta definitiva dei sussidi federali allora riconosciuti per le riqualifiche viarie che si inserivano nelle misure che concorrevano a diminuire le emissioni nell'aria del traffico motorizzato.

Tutto il lavoro e le buone intenzioni del Municipio dovettero essere accantonate quando il Dipartimento del territorio con lettera del 20 aprile 2004 ha comunicato che nell'ambito delle misure urgenti inerenti il programma di sgravio delle finanze federali, l'Assemblea federale ha deciso, in data 19 dicembre 2003, che la Confederazione avrebbe erogato i contributi per provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico realizzati unicamente lungo le strade nazionali e principali. Ciò significava che, da parte della Confederazione, non veniva più sussidiato alcun intervento su strade comunali o cantonali, sia esso già eseguito o già preavvisato favorevolmente. Il Dipartimento precisava che questa decisione, del tutto indipendente dalla volontà cantonale, non metteva in discussione l'opportunità di realizzare gli interventi previsti; si trattava, per i Comuni interessati, di rivalutare tali progetti in considerazione delle proprie possibilità finanziarie.

Il Municipio ha quindi valutato la questione, giungendo alla decisione che da solo non poteva affrontare un investimento di tale portata ancorché il progetto avrebbe rivalutato un comparto particolarmente sensibile per la presenza di scuole, ospedale, casa per anziani, istituti privati, ecc.

La decisione di accantonare tale progetto (non considerato prioritario) fu anche supportata dall'avvio della procedura di costruzione del nuovo stabile dell'Accademia d'architettura di Viale Canavée e da vari progetti ancora in fase di elaborazione e di studio quali il Museo dell'Architettura, la Biblioteca cantonale, la sistemazione del comparto di Villa Argentina, ecc. Non da ultimo sono stati nel frattempo avviati gli studi per l'elaborazione del Piano generale di smaltimento (PGS) che confermano la necessità di intervenire sulle canalizzazioni di Via A. Turconi.

Ovviamente il Municipio condivide che Via A. Turconi sia in futuro oggetto di un riesame di progetto di moderazione del traffico, come già confermato nelle osservazioni alla mozione "restyling".



### Studi in atto

In data 15 aprile 2008 il Municipio ha risolto per l'allestimento di un primo rapporto tecnico e riassuntivo sulle possibilità tecniche e strutturali di intervento in ambito di moderazione del traffico e di Zone 30.

Il 30 gennaio 2009 l'Ufficio tecnico comunale e la Polizia comunale hanno presentato un rapporto preliminare ed un piano indicativo di lavoro che considera le zone di Mendrisio dove è possibile avviare le analisi per introdurre Zone 30 o altre misure di moderazione o di limitazione del traffico.

Il Municipio ha fatto proprio tale rapporto preliminare ma, dopo la fase aggregativa 2008, ha chiesto ai servizi interessati di estendere lo studio a tutti i Quartieri della Città di Mendrisio. L'Ufficio tecnico comunale e la Polizia comunale, in data 10 febbraio 2011, hanno presentato il "Rapporto tecnico e di indirizzo per l'introduzione di Zone 30, misure di moderazioni del traffico o limitazioni di velocità sul territorio della Città di Mendrisio" con i piani generali. Tuttavia prima di attribuire un incarico ad uno specialista per l'allestimento della perizia ai sensi dell'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro del 28 settembre 2001, citata in ingresso, ha deciso di procedere ai necessari rilevamenti mirati e sistematici del traffico e della velocità dei veicoli e di allestire in questo ambito la documentazione dettagliata prescritta a norma di legge.

I vari rilevamenti tecnici sono terminati lo scorso mese di gennaio. Gli stessi sono tuttora all'esame dell'Ufficio tecnico comunale e della Polizia comunale per una valutazione preliminare; un rapporto è previsto per la fine del mese di maggio 2012. Questa valutazione dovrà tener conto ed essere coordinata con i progetti stradali già in corso o per i quali sono già state prese decisioni di principio da parte del Municipio e del Cantone.

Solo in seguito potrà essere attribuito un mandato ad un ingegnere del traffico per l'elaborazione degli approfondimenti necessari e, se fattibile, di una proposta operativa (perizia, progetto e relativi costi) per una o più Zone 30 o zone da moderare tramite altri interventi strutturali.

Resta inteso che questi interventi devono essere considerati nell'ambito delle priorità del Piano finanziario e del Piano delle opere.

### **PRIMA RISPOSTA ALLE RICHIESTE DELLA MOZIONE**

Possiamo affermare che è del tutto palese che il Municipio sia favorevole a sostenere gli obiettivi della citata mozione, ovvero la creazione di Zone 30 o zone con moderazione del traffico non solo limitate a Via L. Lavizzari e Via A. Turconi, ma estese a tutto il territorio attuale e futuro della Città di Mendrisio.

Ciò crediamo debba però avvenire con alcuni distinguì rispetto alle richieste formulate dal mozionante, più precisamente:

- che le misure proposte siano valutate nel contesto della pianificazione stradale coordinata a livello regionale quali il PTM e il PAM 2 (nuovo svincolo autostradale, nuovo assetto delle strade di competenza cantonale, nuovo assetto viario comunale compreso il comparto di San Martino);
- che gli interventi previsti siano considerati nell'ambito delle priorità del Piano finanziario e delle opere prioritarie;
- che i progetti che saranno resi esecutivi tengano conto di una ripartizione di priorità nell'ambito dei vari quartieri attuali e nuovi della Città di Mendrisio.



## CONCLUSIONI

Pertanto visto quanto sopra esposto e fatte salve le riserve appena ricordate, il Municipio ritiene di poter accogliere la mozione citata e più precisamente:

- a) che la possibilità di introdurre una Zona 30 o altre misure di moderazione su Via L. Lavizzari, tratto dalla rotonda con Via Zorzi e Via Praella fino all'incrocio con Via Industria/Via Pozzi sia tenuta in considerazione come priorità, ed eseguita in concomitanza con la sistemazione definitiva di Piazza del Ponte;
- b) che la possibilità di introdurre una Zona 30 o altre misure di moderazione su Via A. Turconi, almeno sul tratto Ospedale – Casa per Anziani prima degli interventi di PGS, sia tenuta in considerazione come priorità.

Con osservanza.

Per la Municipalità:

Il Sindaco:

*Lic.oec.HSG C.Croci*

Il Segretario:

*Lic.Rer.Pol. M.Demenga*



**Rapporto della Commissione delle  
Opere Pubbliche**

Mendrisio, 28 agosto 2012

**RELAZIONE SUL RAPPORTO PRELIMINARE DEL MUNICIPIO DEL 4.5.2012:  
Mozione del 7.12.2011 inoltrata dal Consigliere Comunale Luca Maghetti per il  
gruppo PLR richiedente l'introduzione della velocità**

Egregio Signor Sindaco

Egregi Signori Municipali

La Commissione delle opere pubbliche (COP) si è riunita il 23 aprile 2012 e il 13 giugno 2012 per discutere la mozione presentata dal Consigliere Luca Maghetti e il rapporto municipale citato.

In occasione della prima riunione era presente l'avv. Maghetti che ha avuto modo di argomentare le sua proposta e di rispondere alle numerose domande.

La Commissione costata che il Municipio ha condiviso, fondamentalmente, la mozione presentata in data 7.12.2011; in particolare è accettato l'obiettivo di rendere più sicure per i pedoni i tratti di strada su Via Lavizzari/Piazza del Ponte/Via Industria/Via Pozzi e su Via Turconi.

Si apprende anche che da molti anni sono in corso studi e progettazioni (10 anni per via Turconi e 7 anni per via Lavizzari) e che le basi legali per l'introduzione delle zone 30 sono date. In particolare si segnala la necessità di allestire da parte di uno studio d'ingegneria o di progettazione una perizia quale elemento principale nella realizzazione di una zona con velocità massima limitata a 30 km/h. Tale perizia dovrà quindi essere sottoposta all'autorità cantonale preposta.

Si prende anche atto delle considerazioni di questi studi, seppur non condividendo il fatto che per Via Lavizzari *"il Cantone non avrebbe accolto la proposta di zona 30 per il fatto che l'asse stradale in questione è considerato asse principale con punte giornaliere di circa 15'000 veicoli"*.

Al contrario, da informazioni assunte, le due Vie in questione non sono considerate strade di alto scorrimento secondo le disposizioni dell'ordinanza del 18 dicembre 1991 concernente le strade di grande transito, RS 741.272.

Per quanto riguarda invece Via Turconi, si condivide la conclusione, ovvero che la strada *"sia in futuro oggetto di un riesame di progetto di moderazione del traffico"* e che il Cantone *"non mette in discussione l'opportunità di realizzare gli interventi previsti; si tratta per i Comuni interessati, di rivalutare tali progetti in considerazione delle proprie possibilità finanziarie"*.

Infine si prende atto che ad inizio 2011 il Municipio ha deciso di *"procedere ai necessari rilevamenti mirati e sistematici del traffico e della velocità dei veicoli e di allestire la documentazione dettagliata prescritta a norma di legge"* e che i vari rilevamenti tecnici sono terminati in gennaio 2012.

Si nota altresì che un rapporto sui rilevamenti dei passaggi avrebbe dovuto essere in possesso del Municipio da fine maggio 2012, ma al momento la Commissione ignora se lo stesso sia già stato consegnato all'esecutivo.

Ciononostante si ritiene opportuno non attendere oltre e procedere con la stesura del presente rapporto per consentire una rapida (si auspica) presa di posizione del Municipio.

### Proposte della COP:

Alla luce del rapporto municipale, nonché delle considerazioni di cui sopra, la Commissione auspica in generale che il progetto di zona 30 per i due tratti di strada presi in considerazione sia considerato prioritario e che possa vedere la luce al più presto.

La Commissione ritiene che i tempi per gli studi siano terminati e che siano maturi quelli per una rapida realizzazione. Perciò si invita in maniera convinta l'esecutivo ad incaricare al più presto un'ingegnere del traffico competente per i tratti di strada di cui si auspica la moderazione.

I commissari non ritengono peraltro di legare la realizzazione di queste due zone 30 ad altri tratti del territorio attuale e futuro della Città di Mendrisio, come non si vorrebbe valutare nuovamente le misure proposte nel contesto della pianificazione stradale coordinata a livello regionale.

Tantomeno la Commissione non ritiene di attendere la sistemazione definitiva di Piazza del Ponte per organizzare la moderazione su Via Lavizzari, tratto dalla rotonda con Via Zorzi e Via Praella fino all'incrocio con Via Industria/Via Pozzi.

La Commissione vede invece favorevolmente la possibilità di attuare concrete misure di attuazione di due zone 30 anche provvisorie e per un periodo di prova di un anno, in modo di consentire una verifica dell'efficacia di tali misure prima di investire in strutture definitive.

### Conclusioni:

La Commissione delle Opere pubbliche ribadisce la soddisfazione nel constatare che il Municipio condivide i contenuti della mozione ma chiede di intervenire al più presto in punti del quartiere di Mendrisio che sono colpiti da molto traffico, cresciuto in maniera decisamente esponenziale nel corso degli ultimi anni, sia su Via Lavizzari/Industria che su Via Turconi.

Infine i commissari, tenuto conto delle considerazioni espresse dal rapporto municipale, accolgono all'unanimità le richieste presentate dalla mozione "Introduzione della velocità 30 km/h del 7.12.2012" e demandano al Municipio il compito di intraprendere la procedura di attuazione delle zone 30.

Con stima

Nicola Rezzonico (relatore comm. opere pubbliche)