

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>[1]</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 segnate con una velocità limitata a 50 km/h e integrate con



misure di sicurezza<sup>[2]</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>[3]</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>[4]</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>[5]</sup>, va garantita la continuità. Questo è il caso se si inserisce tale strada principale in una zona 30 all'ora<sup>[6]</sup>.

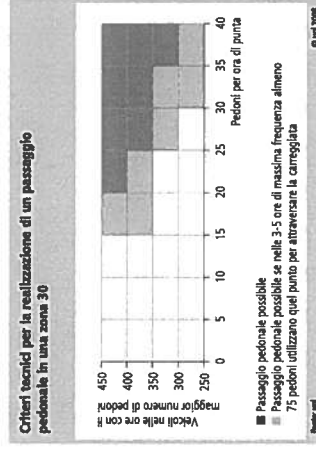
### Passaggi pedonali

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>[3]</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>[7]</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>[8]</sup>.

### Altro

Trovate altre disposizioni giuridiche nella Legge federale sulla circolazione stradale (LCSt) del 19 dicembre 1958<sup>[9]</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

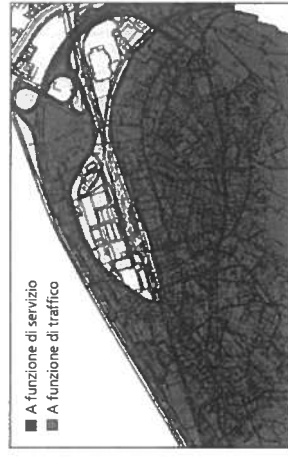
### 3.1 Descrizione degli obiettivi

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

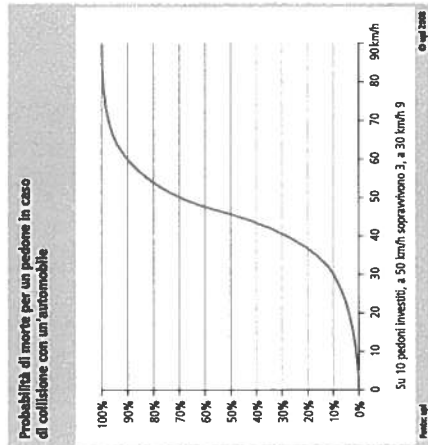
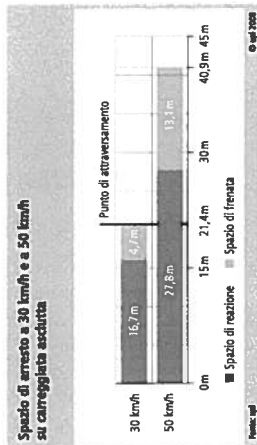
L'articolo 108 dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSSr)<sup>(4)</sup> prevede che l'introduzione di una zona con velocità massima limitata a 30 km/h sia motivata. A tale scopo si procede ad una valutazione in loco delle lacune di sicurezza esistenti, sulla base di statistiche sugli incidenti 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>[1][2]</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 (OSSStr) 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 (OSSStr) 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