



Comunicato stampa

La velocità nelle località deve rispettare la gerarchia e le funzionalità della rete stradale

Berna, 11 gennaio 2022. Il TCS è favorevole a un regime differenziato della velocità nelle zone urbane. Se lungo le strade d'interesse locale può essere applicata un limite di 30 km/h, e addirittura di 20 km/h nelle zone d'incontro, sulle strade destinate alla circolazione generale vige il limite di 50 km/h. È infatti priorità assoluta rispettare la gerarchia della rete stradale e garantirne la funzionalità a livello svizzero. Del resto, secondo un sondaggio dell'istituto Link, questa distinzione è difesa dai tre quarti della popolazione svizzera. Il Servizio informazioni per il trasporto pubblico (LITRA), la Federazione svizzera dei pompieri (FSP) e l'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) si oppongono pure alla generalizzazione dei 30 km/h nelle località.

Dopo che il popolo svizzero si era chiaramente pronunciato contro la generalizzazione dei 30 km/h all'interno delle località (marzo 2001: 79,7% di contrari e nessun cantone favorevole), un recente sondaggio mostra che l'84% della popolazione rimane saldamente ancorata al regime di velocità attualmente in vigore nelle località. Questo è l'espressione di una volontà chiara che si contrappone alle iniziative isolate di alcune città e località, volte a generalizzare i 30 km/h.

Sebbene il limite dei 30 km/h possa essere opportuno nei quartieri residenziali e sulla rete stradale d'interesse locale, è imperativo garantire il rispetto della gerarchia della rete stradale, sottolinea **Peter Goetschi, presidente centrale del TCS**. "Ogni tipo di strada ha una funzione ben precisa che va rispettata, affinché la funzionalità della rete sia garantita nella sua totalità". Secondo questa logica, le strade destinate alla circolazione nei centri urbani (strade principali, strade di collegamento) devono, salvo eccezioni, mantenere il limite della velocità a 50 km/h. Le autorità devono avere la possibilità di ridurre il limite a 30 km/h o di introdurre zone 30 sulle strade di raccordo, di servizio e di quartiere, nonché di applicare i 20 km/h nelle zone di incontro.

Questo approccio differenziato che riguarda i regimi di velocità all'interno delle località permetterà di mantenere la funzionalità della rete nel suo complesso. Quest'ultima garantisce una buona coabitazione tra i diversi sistemi di trasporto (privato e pubblico) e consente a ciascuno di loro di rimanere attraenti. La stessa cosa vale per le biciclette elettriche veloci (45 km/h), che risulterebbero fortemente svantaggiate da un limite generale di 30 km/h, nonché per i quartieri residenziali, che non dovrebbero subire l'inevitabile spostamento del traffico, nel caso in cui il limite di velocità sugli assi principali fosse abbassato.

L'attuale sviluppo eterogeneo dei 30 km/h nelle località è contrario a uno sviluppo armonioso dei trasporti pubblici. Per **Martin Candinas, presidente di LITRA**, "una generalizzazione dei 30 km/h lungo gli assi principali delle città e degli agglomerati avrà un effetto nefasto sull'utilizzazione dei trasporti pubblici. I tram e i bus perderanno attrattività per l'utenza causando un trasferimento su altri mezzi di trasporto".

Secondo il punto di vista di **Laurent Wehrli, presidente della FSP**, un'introduzione generalizzata dei 30 km/h nelle città ridurrebbe l'efficienza dei servizi di emergenza (luci blu). "Nel nostro lavoro, ogni minuto conta per salvare vite umane e una generalizzazione a 30 km/h nelle località prolungherebbe inevitabilmente i nostri tempi d'intervento, in particolare per i vigili del fuoco volontari o professionisti chiamati fuori turno che non hanno mezzi prioritari per raggiungere la caserma. Tutto ciò a scapito delle vittime che fanno affidamento sui servizi di emergenza".

Ignorare la necessità di preservare il limite di 50 km/h sui principali assi di circolazione contribuisce a deteriorare le condizioni di approvvigionamento delle imprese locali e penalizza le piccole e medie aziende nelle zone urbane, sostiene **Fabio Regazzi, presidente dell'USAM**: "Gli abitanti delle aree urbane, dimenticano talvolta che i prodotti e servizi che acquistano in città vengono trasportati in gran parte sulla strada e che il tempo di consegna è un fattore decisivo per determinare il prezzo finale. La generalizzazione della velocità a 30 km/h nei centri urbani, associata ad altri ostacoli, come la soppressione massiccia di parcheggi, ha come conseguenza l'insediamento dei negozi al di fuori dei centri urbani".

Risultati del sondaggio: due terzi della popolazione non è d'accordo con la generalizzazione dei 30 km/h
Per poter conoscere l'opinione dei cittadini svizzeri sulla tematica della "velocità all'interno delle località", nel dicembre del 2021, il TCS ha incaricato l'istituto LINK di svolgere un sondaggio rappresentativo tra la popolazione svizzera.

I risultati sono chiari: quasi il 68% delle Svizzere e degli Svizzeri è contrario a una generalizzazione dei 30 km/h all'interno delle località. I risultati non mostrano differenze significative tra chi abita in città (68%) o in



campagna (71%). Nemmeno la proposta alternativa di introdurre questo limite soltanto di notte non raccoglie una maggioranza, visto che il 55% della popolazione la respinge, mentre il 38% la sostiene e l'8% non si esprime. Anche in questo caso, non è emersa alcuna differenza significativa tra città (circa il 54% di contrari) e campagna (circa il 57% di contrari).

Al contrario, la popolazione sostiene massicciamente la soluzione differenziata proposta dal TCS: infatti, quasi i tre quarti della popolazione (73%) auspica che il limite di velocità di 30 km/h sia riservato soltanto alle strade d'interesse locale (per esempio, quartieri residenziali). Sia gli ambienti urbani che rurali sostengono questa posizione nella misura di quasi il 73%.

Il sondaggio mostra pure i timori della popolazione per quanto riguarda un impatto negativo sulla fluidità del traffico (circa il 51%), mentre quasi il 25% ritiene il contrario. L'8% afferma di non sapere quali siano le conseguenze dei 30 km/h sulla fluidità del traffico. Il divario città-campagna non emerge in queste risposte, dato che i residenti delle regioni urbane e rurali ritengono, nella proporzione di circa il 51%, che una riduzione della velocità peggiorerebbe la fluidità. Si tratta di un risultato confermato anche dal fatto che la popolazione sostiene con una schiacciante maggioranza (84%) il sistema attuale che prevede un limite generale di 50 km/h sulla rete stradale all'interno delle località con eccezioni di 30 km/h. Sia le città (circa 84%) che le campagne (circa 87%) condividono la stessa punto di vista.

Oltre a ciò, il sondaggio mostra anche che tre quarti degli Svizzeri (circa il 73%) desiderano che nella Confederazione venga adottata una soluzione omogenea per definire i limiti di velocità all'interno delle località. Il 23% ritiene invece il contrario, mentre il 5% non si esprime. Tutte le regioni linguistiche – Svizzeri tedeschi (72%), Romandi (73%) e Ticinesi (75%) - concordano su questo punto, anche tra città (72%) e campagna (73%) non emerge una differenza importante.

La tematica delle biciclette elettriche raccoglie quasi l'unanimità, dato che circa il 93% delle persone interrogate afferma che, se fosse introdotto nelle zone urbane un limite generalizzato di 30 km/h, questa regolamentazione dovrebbe essere applicata anche alle bici elettriche veloci (45 km/h).

Inoltre, soltanto il 6% circa delle persone interrogate ritiene che la riduzione generale della velocità in zona urbana a 30 km/h si ripercuoterà positivamente sulla capacità di reazione e sulla velocità d'intervento dei servizi di soccorso (polizia, pompieri, ambulanza), mentre circa il 70% è del parere che questo provvedimento avrà un impatto negativo. È nella Svizzera romanda che questa proposta ha maggiore eco, visto che l'85% dei Romandi è convinto che il limite generalizzato di 30 km/h sarà nefasto per i servizi di soccorso, contro il 65% degli Svizzeri tedeschi.

Per quanto riguarda la domanda se nelle aree urbane esiste attualmente un numero sufficiente di zone 30, il 59% degli interpellati ha risposto che non ve ne sono abbastanza. Sono in particolare le donne (64%) e gli abitanti della campagna (66%) che ne vorrebbero di più. I meno convinti sono le persone di età compresa tra i 30 e i 44 anni (52%).

Informazioni relative al sondaggio

Le cifre riportate sono arrotondate. I dati esatti e i dettagli del sondaggio sono messi a disposizione su richiesta.

Il sondaggio è stato svolto dall'istituto LINK su incarico del TCS tra il 1° e il 7 dicembre 2021. A tale scopo, è stato interrogato un campione rappresentativo della popolazione svizzera di 1'163 residenti in età tra i 15 e i 79 anni. Nell'intento di massimizzare la validità dei risultati, due domande specifiche (introduzione generale dei 30 km/h, introduzione dei 30 km/h sulle strade secondarie e di quartiere) sono state combinate e ponderate con un valore di verità.

Contatti:

Peter Goetschi, presidente centrale del TCS, 079 247 23 04
Martin Candinas, presidente di LITRA, 078 841 66 86
Thomas Widmer, direttore a.i. della FSP, 031 958 81 23
Fabio Regazzi, presidente dell'USAM, 079 253 12 74