

Berna, 9 novembre 2023

**Comunicato stampa**

|              |                   |
|--------------|-------------------|
| Mittente     | Ufficio Media UPI |
| Telefono     | +41 31 390 21 21  |
| E-mail       | media@upi.ch      |
| Informazioni | upi.ch/media      |

# Forum dell'UPI sulla circolazione stradale

## Più tratti a velocità 30, più sicurezza per tutti

**In Svizzera sulle strade urbane con limite di velocità a 50 km/h muoiono ogni anno 80 persone e 1900 rimangono gravemente ferite. L'introduzione della velocità 30 ovunque la sicurezza lo richieda consentirebbe di evitare almeno un terzo degli incidenti gravi all'interno delle località. Davanti a queste cifre, l'UPI chiede un cambio di paradigma nella pianificazione del traffico. Al Forum sulla circolazione stradale tenutosi giovedì, ha spiegato come il modello 30/50 permette di raggiungere questo obiettivo.**

In Svizzera il 60% circa degli incidenti stradali gravi si verificano all'interno delle località. Sui tratti con limite di velocità a 50 km/h se ne contano ogni anno 1900, di cui 80 mortali. L'introduzione della velocità 30 è una delle misure più efficaci per prevenire gli incidenti gravi: ridurre la velocità massima da 50 a 30 km/h li fa diminuire di almeno un terzo. Tuttavia il grande potenziale di riduzione del numero delle vittime non è sufficientemente sfruttato. L'UPI chiede quindi un cambio di paradigma nella pianificazione del traffico.

### **30 km/h solo dove necessario**

«L'UPI non chiede l'introduzione generalizzata della velocità 30 nei centri abitati, ma in tutti i punti in cui la sicurezza lo richiede, quindi anche su tratti di strade orientate al traffico», ha sottolineato il direttore dell'UPI Stefan Siegrist al Forum dell'UPI tenutosi giovedì pomeriggio a Berna. Infatti, la maggior parte degli incidenti gravi si verifica su strade principali orientate al traffico e su strade secondarie con diritto di precedenza.

### **Modello 30/50 dell'UPI**

Per rendere possibile il cambio di paradigma nella pianificazione del traffico, l'UPI ha sviluppato il modello 30/50 con il quale propone di introdurre il limite di 30 km/h anche sulle strade orientate al traffico densamente edificate su entrambi i lati con un forte afflusso di pedoni e ciclisti. In fase di pianificazione è importante mantenere queste strade prioritarie per garantire la fluidità del traffico ed evitare deviazioni su percorsi alternativi. Su tutto il territorio comunale le strade non orientate al traffico, ad esempio nei quartieri residenziali, devono inoltre essere segnalate come zone 30.

### **I tre motivi principali per cui la velocità 30 salva vite**

Studi empirici dimostrano che a velocità inferiori gli incidenti sono meno frequenti e anche meno gravi. Il limite di 30 km/h produce effetti a tre livelli:

- **Meno errori di guida:** a velocità ridotta chi è al volante ha più tempo per elaborare le informazioni, farsi un quadro completo della situazione e reagire con la dovuta tempestività.

UPI, insieme per la sicurezza. Centro di competenza specializzato in ricerca e consulenza, l'UPI mira a ridurre il numero degli infortuni gravi in Svizzera. I suoi ambiti d'intervento sono la circolazione stradale, la casa, il tempo libero e lo sport. Opera su mandato federale dal 1938.

- **Maggiore riserva in caso di pericolo:** a 30 km/h lo spazio di arresto si dimezza rispetto a quando si circola a 50 km/h: un'automobile che si sposta a 30 km/h e frena bruscamente si ferma del tutto dove un'automobile che viaggia a 50 km/h è ancora in fase di reazione.
- **Minore forza d'impatto in caso di collisione:** più bassa è la velocità di collisione, minori sono la forza d'impatto e il carico biomeccanico. Il rischio per un pedone di perdere la vita in caso di urto con un veicolo è sei volte inferiore se quest'ultimo circola a 30 anziché 50 km/h.

#### **Nessun impatto significativo sulla fluidità del traffico**

I vantaggi del limite di 30 km/h in termini di sicurezza non vanno a scapito della fluidità del traffico e dell'efficienza delle strade: se il tratto interessato rimane prioritario, la riduzione del limite massimo di velocità non ha un impatto significativo sulla capacità di assorbimento degli assi principali e non provoca traffico parassitario.