



# Direttiva cantonale Moderazione del traffico all'in- terno delle località



approvata dal Governo il 30 settembre 2014

modificata per l'ultima volta con decreto governativo del 20 dicembre 2022

## Indice

1. Aspetti generali .....	3
1.1. Campo di applicazione .....	3
1.2. Oggetto .....	3
1.3. Scopo .....	3
2. Basi legali, norme .....	3
2.1. Basi legali federali.....	3
2.2. Ordinanze e istruzioni del DATEC .....	3
2.3. Basi legali cantonali .....	3
2.4. Norme dell'"Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS)" .....	3
3. Definizioni .....	4
3.1. Categorie di strade .....	4
3.2. Concezione dello spazio stradale .....	4
3.3. Moderazione del traffico .....	4
3.4. Velocità effettive .....	5
4. Introduzione di zone 30 e della velocità massima 30 km/h lungo strade orientate al traffico .....	5
4.1. Principio .....	5
4.2. Procedura .....	6
4.3. Contenuto della perizia .....	6
5. Introduzione di zone 30 e di zone d'incontro lungo strade non orientate al traffico .....	8
5.1. Procedura .....	8
6. Assetto e coordinamento delle misure .....	8
7. Verifica .....	9

## 1. Aspetti generali

### 1.1. Campo di applicazione

La presente direttiva vale per tutte le strade pubbliche nel Cantone dei Grigioni aperte al traffico motorizzato e che non sono di proprietà della Confederazione. Essa si applica per analogia anche per le limitazioni della velocità in relazione a progetti cantonali che necessitano un'approvazione da parte del Governo.

### 1.2. Oggetto

La presente direttiva stabilisce per quali tipi di strade e in presenza di quali condizioni quadro sono ammesse quali misure di moderazione del traffico (zona 30, velocità massima 30 km/h, zona d'incontro).

### 1.3. Scopo

La presente direttiva permette la progettazione e l'approvazione delle misure di moderazione del traffico soggette ad autorizzazione in conformità alla legislazione vigente e secondo i medesimi principi su tutto il territorio cantonale.

## 2. Basi legali, norme

### 2.1. Basi legali federali

- Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01)
- Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21)
- Ordinanza concernente le strade di grande transito (RS 741.272)
- Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01)
- Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA; RS 814.318.142.1)
- Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41)

### 2.2. Ordinanze e istruzioni del DATEC

- Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro (RS 741.213.3)
- Istruzioni del 13 marzo 1990 sul modo di fissare le deroghe alle limitazioni generali della velocità
- Istruzioni del 20 maggio 2020 concernenti speciali demarcazioni sulla carreggiata

### 2.3. Basi legali cantonali

- Legge stradale del Cantone dei Grigioni (LSTra; CSC 807.100)
- Ordinanza stradale del Cantone dei Grigioni (OSTra; CSC 807.110)
- Legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (LALCStr; CSC 870.100)
- Legge sulla giustizia amministrativa (LGA; CSC 370.100)
- Legge d'introduzione alla legge federale sulla protezione dell'ambiente (LCPAmb; CSC 820.100)
- Ordinanza cantonale sulla protezione dell'ambiente (OCPAmb; CSC 820.110)

### 2.4. Norme dell'"Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS)"

- 40 040b Progettazione, basi, tipi di strade
- 40 210 Concezione dello spazio stradale, procedura per lo sviluppo di progetti di assetto e di esercizio
- 640 211 Concezione dello spazio stradale, basi
- 40 212 Concezione dello spazio stradale, elementi di assetto

- 40 213 Concezione dello spazio stradale, elementi di moderazione del traffico
- 40 851 Demarcazioni particolari: campo d'applicazione, forme e dimensioni

### 3. Definizioni

#### 3.1. Categorie di strade

Quale novità, nel diritto in materia di circolazione stradale viene utilizzato e definito il concetto di «strada orientata al traffico» (art. 1 cpv. 9 OSStr). Le strade orientate al traffico sono tutte le strade destinate a soddisfare in prima linea le esigenze della circolazione dei veicoli a motore e destinate a un efficace scorrimento del traffico, consentendo trasporti sicuri, efficienti ed economici. Esse costituiscono la rete sovraordinata. Diversamente dal diritto in materia di costruzione e di pianificazione, il Consiglio federale rinuncia a utilizzare il concetto di «strade orientate all'insediamento». Nel diritto in materia di circolazione stradale è sufficiente utilizzare i concetti di strade «orientate al traffico» e «non orientate al traffico». Le strade di grande transito conformemente all'ordinanza federale concernente le strade di grande transito sono considerate orientate al traffico, le strade rimanenti sono considerate non orientate al traffico.

#### 3.2. Concezione dello spazio stradale

Con concezione dello spazio stradale si intendono tutte le misure edilizie relative a una strada che hanno l'obiettivo di adeguare lo spazio stradale alle esigenze di utilizzo nella zona edificata. Essa include i principi di assetto "effetto ingresso", compartimentazione dello spazio stradale e interconnessione delle aree laterali.

Quando si pianificano misure di moderazione del traffico è irrinunciabile procedere a un'analisi approfondita dello spazio stradale e a una concezione dello spazio stradale armonizzata alla situazione locale.

#### 3.3. Moderazione del traffico

Con moderazione del traffico si intendono misure organizzative, edilizie e segnaletiche con le quali si vogliono attenuare gli svantaggi derivanti dal traffico motorizzato individuale sulla dinamica di traffico, sulle aree urbanizzate e sull'ambiente.

In primo piano si trovano la riduzione della velocità, il miglioramento della sicurezza degli utenti della strada più deboli, la limitazione del traffico di transito nei quartieri residenziali, la riduzione dell'impatto ambientale causato dal traffico, l'adeguamento della concezione dello spazio stradale, il miglioramento della qualità abitativa, nonché la promozione del trasporto pubblico.

All'interno dell'abitato sono possibili le seguenti deroghe dalla velocità massima generale:



##### a) Zona 30 (art. 2a, art. 22a e art. 108 cpv. 5 lett. e OSStr)

Una zona con limite di velocità massimo di 30 km/h è caratterizzata da:

- velocità massima segnalata 30 km/h
- nessuna precedenza ai pedoni, di regola assenza di strisce pedonali
- strade non orientate al traffico; l'inclusione di tratti di strade orientate al traffico è possibile
- strutture dell'insediamento unitarie (prevalentemente a uso abitativo)
- più strade connesse con carattere possibilmente equivalente e passaggi chiaramente riconoscibili
- di regola precedenza da destra
- in caso di inclusione di tratti di strade orientate al traffico, su di esse le strisce pedonali vengono mantenute e le strade che vi sboccano rimangono soggette all'obbligo di dare

precedenza



**b) Velocità massima 30 km/h** (art. 108 cpv. 5 lett. d OSStr)

Un tratto di questo tipo è caratterizzato da:

- velocità massima segnalata 30 km/h
- di regola solo su strade orientate al traffico
- carattere eccezionale
- nessuna precedenza ai pedoni
- strisce pedonali ammesse
- ripetizione della segnalazione della velocità
- per quanto riguarda la precedenza da destra, valgono le disposizioni generali dell'art. 36 cpv. 2 LCStr e degli art. 1 cpv. 7, 37 cpv. 1, nonché 109 OSStr
- può essere incluso in una zona 30 (art. 2a cpv. 6 OSStr)



**c) Zona d'incontro** (art. 2a, art. 22b e art. 108 cpv. 5 lett. e OSStr)

Una zona d'incontro è caratterizzata da:

- velocità massima segnalata 20 km/h
- precedenza ai pedoni, che non possono tuttavia ostacolare inutilmente i veicoli
- molti pedoni
- necessità di attraversamento su una superficie estesa (ad es. zona commerciale)
- animazione da media a densa
- utilizzo da parte di tutti i tipi di traffico
- nei dintorni svariate utilizzazioni rilevanti ai fini dello spazio (aree fortemente diversificate)
- superficie mista, nessuna delimitazione della carreggiata
- breve tratto stradale (parte di un'arteria stradale)
- carattere equivalente e passaggi chiaramente riconoscibili
- parcheggio solo entro le demarcazioni

**3.4. Velocità effettive**

Nella valutazione di misure di moderazione del traffico vanno considerate le velocità effettive e il livello di velocità esistente.

È considerata  $V_{50}$  la velocità che non viene superata dalla metà dei veicoli misurati. È considerata  $V_{85}$  la velocità che non viene superata dall'85 per cento dei veicoli misurati.

**4. Introduzione di zone 30 e della velocità massima 30 km/h lungo strade orientate al traffico**

**4.1. Principio**

Le limitazioni generali della velocità possono essere ridotte solo se:

- è adempito almeno un presupposto dell'art. 108 cpv. 2 OSStr, ossia:
- un pericolo è percepibile difficilmente o troppo tardi e non può essere eliminato altrimenti (lett. a)
- determinati utenti della strada necessitano di protezione speciale non altrimenti conseguibile (lett. b)
- consentono di migliorare la fluidità del traffico su tratti molto frequentati (lett. c)

- emissioni eccessive a carico dell'ambiente (rumore, sostanze inquinanti) possono essere ridotte ai sensi della legislazione sulla protezione dell'ambiente. Occorre rispettare tuttavia il principio della proporzionalità (lett. d)
- ed è a disposizione una perizia (art. 32 cpv. 3 LCStr). La perizia deve esporre se un provvedimento è necessario, opportuno oppure se sono da preferire altre misure (art. 108 cpv. 4 OSStr).

#### **4.2. Procedura**

1. Se un comune intende introdurre sul proprio territorio una zona 30 o la velocità massima 30 km/h lungo una strada orientata al traffico, esso presenta una relativa domanda alla Polizia cantonale dei Grigioni, Servizio tecnico della polizia stradale.
2. In seguito si tiene un colloquio tra il comune e la Polizia cantonale, Servizio tecnico della polizia stradale. Se la misura interessa le strade cantonali, a questo colloquio partecipa anche l'Ufficio tecnico cantonale. Nel colloquio viene stabilito l'ulteriore modo di procedere, viene designato di comune accordo un perito qualificato e indipendente e viene formulato di comune accordo l'incarico al perito (attenzione: il perito non può aver assunto in precedenza una funzione di consulente). Nel quadro dell'incarico al perito vengono definite l'entità e il grado di dettaglio degli accertamenti della perizia.
3. Se per quanto riguarda il perito e il relativo incarico il comune e la Polizia cantonale non giungono a un accordo, la Polizia cantonale stabilisce il perito e definisce l'incarico con una decisione incidentale impugnabile dinanzi al Dipartimento di giustizia, sicurezza e sanità.
4. Il comune impiega il perito a proprie spese e gli attribuisce l'incarico.
5. La perizia va verificata dalla Polizia cantonale, Servizio tecnico della polizia stradale, con la cooperazione del comune e dell'Ufficio tecnico dei Grigioni (in caso di domande presentate in virtù dell'art. 108 cpv. 2 lett. d OSStr, dopo aver sentito l'Ufficio per la natura e l'ambiente). Se sono necessari completamenti o accertamenti supplementari, questi vanno disposti dal comune conformemente all'ordine della Polizia cantonale.
6. In seguito, il comune inoltra la sua domanda definitiva con le richieste alla Polizia cantonale, Servizio tecnico della polizia stradale.
7. Se la Polizia cantonale valuta la domanda in modo positivo, vengono stabilite insieme all'Ufficio tecnico dei Grigioni la segnaletica, la demarcazione e, se necessario, le misure edilizie.
8. Se la domanda viene approvata, la Polizia cantonale dispone e pubblica la misura di moderazione del traffico.
9. Se la domanda non viene approvata o viene approvata solo in parte, ciò viene comunicato al comune con una relativa motivazione. Contemporaneamente, il comune viene reso attento al fatto che può richiedere una decisione impugnabile alla Polizia cantonale entro 30 giorni. Se il termine decorre inutilizzato, la domanda viene considerata ritirata.
10. L'addebito dei costi per la procedura si orienta agli art. 72 segg. LGA.

#### **4.3. Contenuto della perizia**

La perizia deve illustrare in modo oggettivo, comprensibile e privo di contraddizioni se e in che misura uno dei presupposti di cui all'art. 108 cpv. 2 OSStr è adempito e se le misure proposte sono necessarie e opportune.

La perizia va strutturata nel modo seguente:

1. Breve riassunto
2. Descrizione degli obiettivi perseguiti con la disposizione della zona e con la riduzione della velocità
3. Piano ricapitolativo indicante la gerarchia delle strade di una località o di parti di essa stabilita in base al diritto in materia di pianificazione del territorio, nonché indicazioni sulla larghezza delle strade
4. Descrizione delle lacune di sicurezza esistenti o prevedibili, di eventuali inquinamenti atmosferici e fonici eccessivi, come anche proposte intese a rimediarvi (art. 108 cpv. 2 lett. d OSStr)
  - Indicazioni sulla natura e la frequenza degli incidenti degli ultimi 3 anni, per poter riconoscere possibili punti neri
  - Indicazioni su percorsi casa-scuola, numero di allievi e ubicazioni di sedi scolastiche/scuole dell'infanzia
  - Indicazioni sulla situazione dei marciapiedi
  - Indicazioni sulla visuale (indicazioni sulla visibilità esistente in metri)
  - Indicazioni sugli immobili con accessi pericolosi dalla strada
  - Indicazioni sull'inquinamento fonico conformemente al catasto dei rumori delle strade dell'Ufficio per la natura e l'ambiente
5. Rilevamenti del livello di velocità
  - Indicazioni sul livello di velocità esistente (velocità 50 %  $V_{50}$  e velocità 85 %  $V_{85}$ ) nei punti determinanti
  - Le misurazioni sul lungo periodo devono durare da 4 a 6 giorni e notti, incl. un fine settimana, a seconda dello standard di costruzione delle strade interessate. Le misurazioni vanno concordate con la Polizia cantonale, Servizio tecnico della polizia stradale
  - Indicazioni sull'apparecchio di misurazione utilizzato e sull'ultima taratura/verifica (se necessaria una taratura dell'apparecchio)
  - Accertamento del tipo e della frequenza del traffico (ad es. traffico pesante, traffico individuale, trasporto pubblico, ecc.)
6. Considerazioni circa le possibili ripercussioni della misura prevista sull'intera località o su parti di essa, come anche proposte intese a evitare eventuali conseguenze negative
  - Per la zona interessata dalla riduzione della velocità, sulla base dei dati attuali relativi al traffico (ad es. modello di traffico dell'Ufficio per la natura e l'ambiente) sono necessarie delle affermazioni relative al flusso e alla densità del traffico.
  - Conseguenze per il traffico di transito
  - Presa di posizione scritta delle aziende di trasporto pubblico interessate
7. Elenco e descrizione delle misure necessarie per raggiungere gli obiettivi prefissati nonché una rappresentazione per mezzo di piani delle misure proposte
8. Documentazione fotografica della zona a circolazione lenta o di riduzione della velocità richiesta
9. Esame della proporzionalità
  - Spiegare se la misura è necessaria e opportuna, oppure se vanno preferite altre misure
  - Indicazioni in merito ad alternative (principio di sussidiarietà)

- In che misura l'obiettivo auspicato può essere raggiunto con una deroga alla limitazione della velocità massima

Indicazioni supplementari per richieste conformemente all'art. 108 cpv. 2 lett. d OSStr:

Se la riduzione delle emissioni a carico dell'ambiente (sostanze inquinanti, rumore) conformemente all'art. 108 cpv. 2 lett. d è il criterio determinante per una riduzione della velocità, la perizia va completata con le indicazioni e la documentazione seguenti:

- Numero di oggetti e persone che possono essere protetti da rumore eccessivo (superamento del valore limite) a norma dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; ad es. in conformità a un progetto di risanamento fonico)
- Valutazione qualitativa degli effetti della riduzione di velocità sull'inquinamento atmosferico (ad es. tramite la regolarizzazione del traffico)

## **5. Introduzione di zone 30 e di zone d'incontro lungo strade non orientate al traffico**

### **5.1. Procedura**

1. Se un comune intende introdurre sul proprio territorio una zona 30 o una zona d'incontro lungo una strada non orientata al traffico, esso presenta una relativa domanda alla Polizia cantonale dei Grigioni, Servizio tecnico della polizia stradale.
2. In seguito si tiene un colloquio tra il comune e la Polizia cantonale, Servizio tecnico della polizia stradale. Se la misura interessa le strade cantonali, a questo colloquio partecipa anche l'Ufficio tecnico cantonale. In tale occasione viene stabilito insieme al comune il perimetro della zona richiesta. Qualora a seguito di circostanze particolari appaia eccezionalmente necessario richiedere una perizia, quest'ultima può essere disposta secondo l'art. 3 cpv. 4 come nel caso di altre prescrizioni relative al traffico.
3. Il Servizio tecnico della polizia stradale esamina la richiesta e in seguito decide e pubblica la velocità massima divergente, qualora possa accogliere la domanda.
4. Se la domanda non viene approvata o viene approvata solo in parte, ciò viene comunicato al comune con una relativa motivazione. Contemporaneamente, il comune viene reso attento al fatto che può richiedere una decisione impugnabile alla Polizia cantonale entro 30 giorni. Se il termine decorre inutilizzato, la domanda viene considerata ritirata.
5. L'addebito dei costi per la procedura si orienta agli art. 72 segg. LGA.
6. La segnaletica viene posata da parte del comune in accordo con la Polizia cantonale dei Grigioni, Servizio tecnico della polizia stradale.

## **6. Assetto e coordinamento delle misure**

- L'assetto delle zone di moderazione del traffico dipende essenzialmente dalle peculiarità locali. Le norme (cfr. n. 2.4) e le istruzioni in materia vanno rispettate.
- In caso di misure edilizie lungo strade cantonali, il comune deve presentare per approvazione il progetto di dettaglio delle misure edilizie alla Polizia delle costruzioni stradali dell'Ufficio tecnico dei Grigioni.
- La segnaletica, la demarcazione e le misure edilizie possono essere realizzate solo dopo essere state concordate con la Polizia cantonale, Servizio tecnico della polizia stradale, e dopo che la decisione della Polizia cantonale nonché quella della Polizia delle costruzioni stradali sono diventate esecutive.
- Il comune deve notificare alla Polizia cantonale, Servizio tecnico della polizia stradale, la posa e l'attuazione di tutti i segnali, le demarcazioni e le misure edilizie proposti nella perizia



e approvati.

- Le spese per le misure di moderazione del traffico (segnaletica, demarcazioni, misure edilizie) lungo strade cantonali si orientano alla legislazione stradale cantonale.

## **7. Verifica**

La Polizia cantonale può procedere in autonomia alle verifiche in caso di presunto mancato rispetto del limite di velocità. Se ne risulta una riduzione insufficiente della velocità, la Polizia cantonale può disporre delle misure. Queste ultime devono essere attuate dalla parte richiedente.

La presente direttiva sostituisce quella del 21 dicembre 2021 ed entra in vigore il 1° gennaio 2023.