



COSA VUOI CHE SIANO 10 KM/H DI PIÙ O DI MENO?

Con il sostegno del



Gli effetti di piccole differenze di velocità
sulla sicurezza stradale e sul tempo di percorrenza

Per una mobilità
più sostenibile

ata

Indice

Premessa	3
Incidenti gravi all'interno degli abitati	5
+/- 10 km/h: la velocità quale indicatore	6
Percezione – chi guida piano vede meglio	9
Spazio di frenata – chi guida piano si ferma prima	11
Conseguenze degli incidenti – chi guida piano protegge i più deboli	13
+/- 10 km/h e il tempo di percorrenza	16
Tragitti di misurazione GPS con velocità 50 e 40	16
Perché c'è così poca differenza nel tempo di percorrenza?	18
1,5 minuti per la sicurezza stradale	18
Raccomandazioni alle automobiliste e agli automobilisti	19
1. Non superare la velocità segnalata	20
2. La scelta giusta	20
Basi legali	22
L'importante in un colpo d'occhio	23



Cara automobilista, caro automobilista,

all'interno delle località un'auto su cinque circola a una velocità superiore al consentito. Magari perché si è di fretta o per disattenzione. Quale conducente non ha mai preso una multa perché circolava a qualche chilometro all'ora di troppo? E poi: sono davvero così terribili 5 o 10 km/h di troppo?

Questo argomentario vi mostra che piccole differenze di velocità hanno conseguenze molto più gravi sulla sicurezza stradale di quanto generalmente si pensi. Le differenze nello spazio d'arresto sono infatti enormi. E all'interno degli abitati tutti – automobilisti, ciclisti, motociclisti, pedoni – condividono lo stesso spazio, spesso ristretto. 10 km/h in più raddoppiano il rischio di morire in un incidente per i pedoni che si muovono in questo spazio.

«Ho tutto sotto controllo»

Chi consapevolmente guida a una velocità eccessiva, generalmente si dirà: con la mia esperienza di guida ho tutto sotto controllo; mal che vada, il rischio d'incidente aumenta solo di poco: un po' più veloce = un pochino più pericoloso. Sbagliato! Care lettrici, cari lettori, in caso di collisione con un pedone potete raddoppiare le sue possibilità di sopravvivenza, se riducete la velocità di 10 km/h. Una piccola differenza che può salvare delle vite.

«Devo guadagnare tempo»

La fretta o la pressione del gruppo sono spesso il motivo per il mancato rispetto dei limiti di velocità. Si pensa di arrivare prima a destinazione. Nelle pagine seguenti vi mostriamo che questo calcolo teorico non funziona nella pratica. Al contrario: chi se la prende comoda e guida con velocità adeguata all'interno delle località, praticamente non perde tempo.

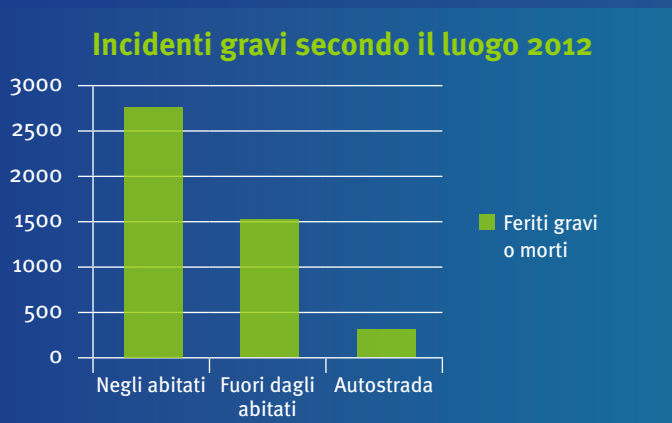
La vostra ATA Associazione traffico e ambiente
Michael Rytz, responsabile per la sicurezza stradale



Siete i più esposti ai pericoli negli abitati.

Incidenti gravi all'interno delle località

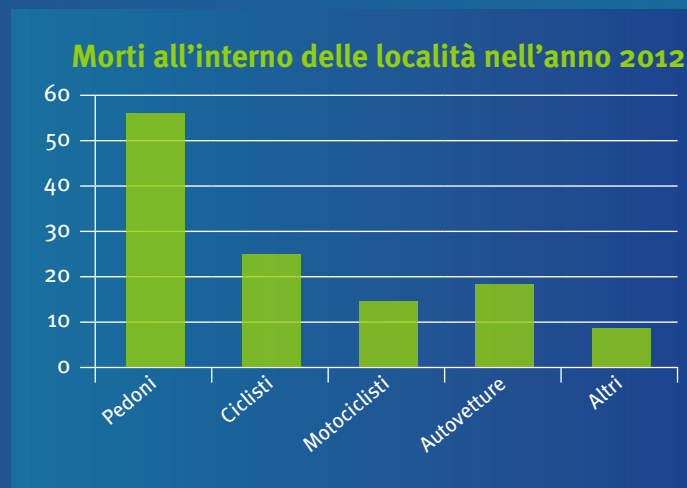
Sebbene negli abitati – nei paesi, in città o nell'agglomerato – si circoli molto più lentamente che sulle autostrade o fuori dagli abitati, la maggior parte degli incidenti capita proprio nelle zone abitate.



Fonte: upi, stato 2013, rappresentazione ATA

Il motivo principale è l'uso in comune della strada da parte di utenti diversamente ben protetti o vulnerabili: pedoni, ciclisti, motociclisti, automobilisti, camion, tram e bus. Giovani e anziani, conducenti esperti e no, professionisti e principianti condividono lo spazio stradale per andare da A a B. I più vulnerabili sulle strade negli abitati sono i pedoni. Non hanno l'airbag né carrozzerie che attutiscono il colpo. Sono loro a correre il maggior

rischio di perdere la vita in un incidente. Nel 2010 646 pedoni hanno subito ferite gravi, 50 sono morti. Quasi sempre s'è trattato di una collisione con un'automobile. Anche i ciclisti e i motociclisti possono proteggersi solo parzialmente dalle conseguenze di un incidente, anche quando sono ben equipaggiati. Anche loro subiscono spesso ferite gravi – nei due terzi dei casi in seguito a collisioni, in un terzo dei casi in incidenti causati da loro stessi.



Fonte: upi, stato 2013, rappresentazione ATA

+/- 10 km/h: la velocità come elemento chiave

Dopo un incidente, nei rapporti di polizia se ne individuano le possibili cause. Per gli incidenti gravi del 2012 all'interno delle località le ragioni più spesso citate sono:

«Mancato rispetto del diritto di precedenza o della segnaletica» (27%)

«Distrazione e disattenzione» (18%)

«Condizioni della persona» (11%)

«Velocità non adeguata» (9%)

Vuol dire che guidare con velocità eccessiva è un problema solo in pochi casi?

No, perché tutte le cause citate hanno a che fare con la velocità eccessiva:

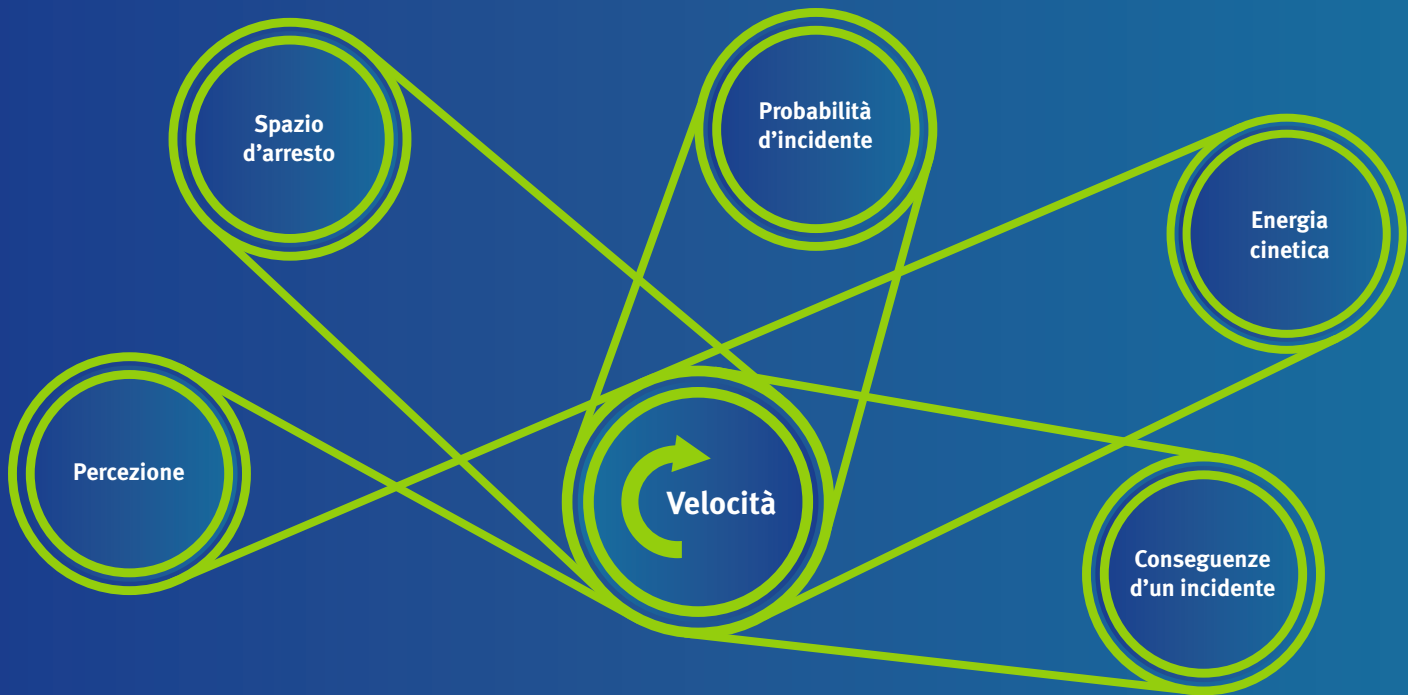
- Con velocità più bassa ci sono meno infrazioni al diritto di precedenza, perché c'è più tempo per valutare correttamente la situazione (cfr. grafico sulla disponibilità a fermarsi a pag. 11).
- Se viaggia più lentamente, anche un automobilista distratto ha ancora una possibilità di evitare un incidente.

La velocità determina:

- se abbiamo abbastanza tempo per recepire tutte le informazioni e non lasciarci scappare nulla;
- la lunghezza dello spazio d'arresto;
- la gravità delle ferite in caso di collisione.



La velocità determina tanto la probabilità che avvenga un incidente quanto la gravità delle sue conseguenze. In certi casi, pochi chilometri all'ora in più o in meno sono decisivi perché un'incidente avvenga oppure no, se la collisione con un pedone abbia gravi conseguenze o meno, oppure se lo scontro abbia esito mortale.



La velocità è la rotellina centrale. Se la si gira, girano anche tutte le altre. Lo spazio di fermata aumenta, la percezione diminuisce...

Eppure: il vero problema non sono forse i pirati della strada? Sì e no. Per fortuna sono solo una piccola minoranza. Una

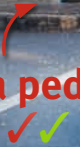
minoranza molto più grande non prende troppo sul serio il limite di 50 km/h. Secondo ricerche del Politecnico di Zurigo (dal 2004 al 2009) un automobilista su cinque supera questo limite di velocità. Nella somma il pericolo che deriva da questi piccoli superamenti è grande.



Pubblicità



Isola pedonale



Ciclista



Pedone



Ciclista



Automobile



Pedone



Demarcazione stradale



Percezione – Chi guida più lentamente, vede di più

Quanto è davvero impegnativo guidare un'auto all'interno dell'abitato?
E fino a che punto il cervello tiene il passo con la velocità?

Quando si guida un'automobile, la maggior parte delle informazioni è percepita con gli occhi. Il numero degli elementi che si riesce a vedere è limitato e dipende dal tempo disponibile. E l'elaborazione delle informazioni richiede anch'essa del tempo.

La ricerca scientifica ha mostrato che «di regola un conducente non può fare attenzione a tutti gli oggetti rilevanti antistanti. Con lo sguardo diretto percepisce solo le cose più importanti dalla sua prospettiva soggettiva, mentre il resto gli sfugge. La supposizione, secondo cui un conducente nello spazio dedicato al traffico può tenere tutto sotto controllo grazie all'aiuto della visuale periferica, non corrisponde al vero»¹

Durante la guida in città è praticamente impossibile tener d'occhio tutto ciò che potrebbe essere importante. Come automobilista bisogna considerare che – viaggiando di giorno – in media si percepiscono al massimo tre elementi al secondo, non di più.

¹Cohen, Amos S. (1997): *Möglichkeiten und Grenzen der Informationsaufnahme und -verarbeitung im motorisierten Strassenverkehr aus psychologischer Sicht (Possibilità e limiti dell'assunzione ed elaborazione d'informazioni nel traffico stradale motorizzato dal punto di vista psicologico)*.

Il percorso dal margine inferiore della foto fino al ciclista misura 30 metri. Con 53 km/h si percorre questa distanza in due secondi. In questo lasso di tempo si possono percepire 6 elementi diversi. Chi adegua la sua velocità e qui guida a 40 km/h riduce il rischio di non vedere qualcosa di importante. L'occhio riesce a percepire 8 elementi invece che solo 6.



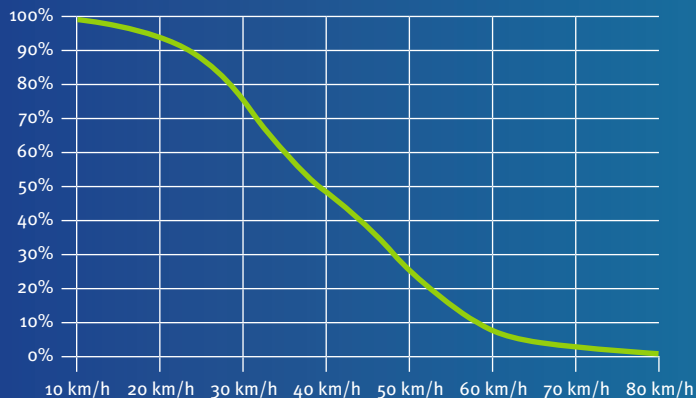
Più tempo per pensare e agire

I risultati delle ricerche sono univoci: non ci vuole molto prima che la rapidità mentale non sia più in grado di seguire la velocità di guida. Più della metà degli incidenti è probabilmente causata

dalla mancata percezione di un pericolo o da un ritardo nella sua percezione.¹ E la maggior parte degli altri scontri è dovuto a errori di valutazione, come succede spesso quando c'è poco tempo per decidere e si è sotto pressione. Gli esperti concordano che circa il 50% degli incidenti si potrebbe evitare, se le manovre di frenata e per schivare l'ostacolo cominciassero un secondo prima.²

Parte percentuale d'arresto e di riduzione della velocità

Disponibilità all'arresto dei conducenti di veicoli ai passaggi protetti non regolamentati secondo la velocità d'avvicinamento



Più tempo per comunicare ai passaggi pedonali

Chi guida più lentamente ha anche più tempo per percepire i pedoni e comunicare con loro quando vogliono attraversare la strada. Una ricerca condotta in Austria (cfr. grafico a sinistra) mostra chiaramente la relazione fra la velocità e il comportamento corretto ai passaggi pedonali.

**A 40 km/h un conducente su due ha rallentato o si è fermato.
A 60 km/h neppure uno su dieci ha rispettato il diritto di precedenza dei pedoni e s'è fermato.**

¹ Nagayama, Y. (1978), *Role of visual perception in driving*. IATSS Research

² Enke, 1979, cit. da Cohen, 1994. *Dossier Sicurezza upi n° 03, 2007, pag. 141*

Fonte: Dalla campagna austriaca «I limiti di velocità salvano vite», 2011
Passaggi protetti non regolamentati = strisce pedonali senza impianto semaforico

Spazio d'arresto – chi va piano, si ferma prima

C'è una lunga via prima di fermarsi quando si guida a 50 km/h. Le automobiliste e gli automobilisti hanno bisogno di una parte di questo percorso già solo per reagire. La seconda parte è lo spazio di frenata. Per fermarsi a 50 km/h ci vogliono circa 33 metri – se le condizioni stradali sono buone e con un tempo di reazione di 1,5 secondi. 10 km/h in più sul tachimetro possono avere conseguenze fatali: a 60 km/h lo spazio d'arresto si prolunga di ben dieci metri.

Supponiamo ora che un bambino si immetta improvvisamente sulla carreggiata a una distanza di 25 metri. Il grafico sottostante mostra le grandi e gravi differenze.

Laddove un'auto che viaggia a 40 km/h s'è già fermata, una lanciata a 60 km/h non ha neppure ancora avuto il tempo di frenare e viaggia ancora a 60 km/h. Le possibilità di sopravvivenza del bambino diminuiscono drasticamente.



Velocità	Spazio di reazione (con 1,5 secondi)	Spazio di frenata (strada asciutta)	Spazio d'arresto
60 km/h	29 m	18,5 m	43,5 m
50 km/h	20,8 m	12,9 m	33,7 m
40 km/h	16,7 m	8,2 m	24,9 m
30 km/h	12,5 m	4,6 m	17,1 m



Conseguenze degli incidenti – Chi guida piano protegge i più deboli

Tanto è più alta la velocità, tanto più gravi sono le conseguenze di una collisione. Non si scappa alle leggi della fisica: con l'aumento della velocità l'energia del movimento aumenta al quadrato. A 60 km/h è quattro volte maggiore che a 40 km/h (energia cinetica = $\frac{1}{2}$ massa per velocità al quadrato). Il rischio di subire gravi ferite in caso di collisione fra un'auto e un utente della strada non protetto aumenta corrispondentemente.

Una collisione a 50 km/h corrisponde alla forza d'impatto di una caduta libera da un'altezza di 10 metri.

Fonte: Rappresentazione dalla campagna di sicurezza <http://www.ata.ch/it/temi-federali/sicurezza-stradale/sicuri-a-piedi.html>



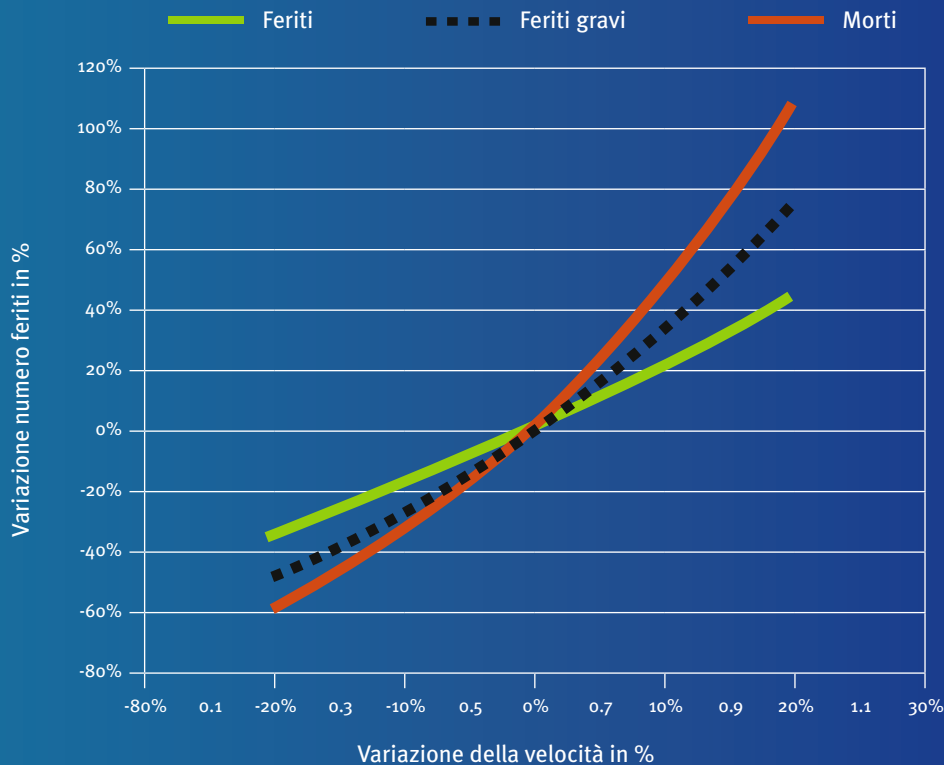
Il «modello power»

Con l'aumento della velocità diminuiscono rapidamente le chance di sopravvivenza delle vittime di collisione non protette. Al contempo, il tempo per reagire diminuisce e la distanza d'arresto aumenta. Queste circostanze agiscono sempre tutte insieme e i fattori di rischio si sommano. Che cosa vuol dire per i pedoni e per i ciclisti?

Con il cosiddetto «modello power» è stata rilevata statisticamente, sulla base dei dati di numerosi incidenti, la relazione fra le variazioni rispetto alla velocità media e la sicurezza. Dai dati si possono trarre le seguenti conclusioni: un aumento della velocità

di 10 km/h all'interno delle località comporta il raddoppio del rischio di mortalità per i pedoni. All'inverso, il rischio di morte può essere dimezzato, se si circola con 10 km/h di meno.





- 10 km/h più piano – Doppia sicurezza per i pedoni e i ciclisti
- 10 km/h più veloce – Doppio pericolo per i pedoni e i ciclisti.

Se il livello delle velocità scende del 20 per cento – cioè per esempio da 50 a 40 km/h – il numero dei morti diminuisce del 60 per cento e quello dei feriti gravi del 50 per cento.

Fonte: Nilsson G. Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety. Lund: Lund Institute of Technology and Society, Traffic Engineering; 2004. Bulletin 221. Rappresentazione ATA.

+ / - 10 km/h e il tempo di viaggio

A scuola impariamo i problemi a 3 variabili e il calcolo del tempo di viaggio in base alla distanza e alla velocità. 50% km/h sono il 25 per cento più veloce di 40 km/h. 60 km/h sono il 20 per cento più veloce di 50 km/h. In teoria, dunque, anche il tempo di viaggio fra A e B dovrebbe diminuire del 25 o del 20 per cento. Ma non sempre la pratica e la teoria coincidono. Quanto tempo perdo effettivamente se guido 10 km/h meno veloce? Percorsi test comparativi a 50 e a 40 km/h in condizioni realistiche hanno mostrato quale sia la realtà dei fatti.

Tragitti di misurazione GPS con velocità 50 e velocità 40

Nel marzo del 2012 lo studio d'ingegneria Rudolf Keller & Partner, ingegneri del traffico SA, hanno effettuato dei test con GPS su incarico dell'ATA. Se trattava di chiarire quali effetti sul tempo di viaggio avessero i due seguenti stili di guida:

- aggressivo, possibilmente sempre a 50 km/h (in parte sono anche stati superati per brevi periodi, quando il conducente seguiva veicoli che lo precedevano a velocità superiore al consentito);
- difensivo, al massimo 40 km/h.

I percorsi delle misurazioni: a) un tipico asse di penetrazione nell'agglomerato e b) un tragitto in zona cittadina, entrambi segnalati col limite generale di 50 km/h.

- agglomerato, 4080 m. 5 rotatorie, TGM (traffico giornaliero medio) 18'400 veicoli a motore/24 ore (percorso parziale 1) / TGM 12'100 veicoli/24 ore (percorso parziale 2)
- Città, 3760 metri, 12 impianti semaforici, 1 rotatoria, 11'900 veicoli/24 ore

I tragitti di misurazione sono stati fatti in due periodi differenti, l'uno con più, l'altro con meno traffico.

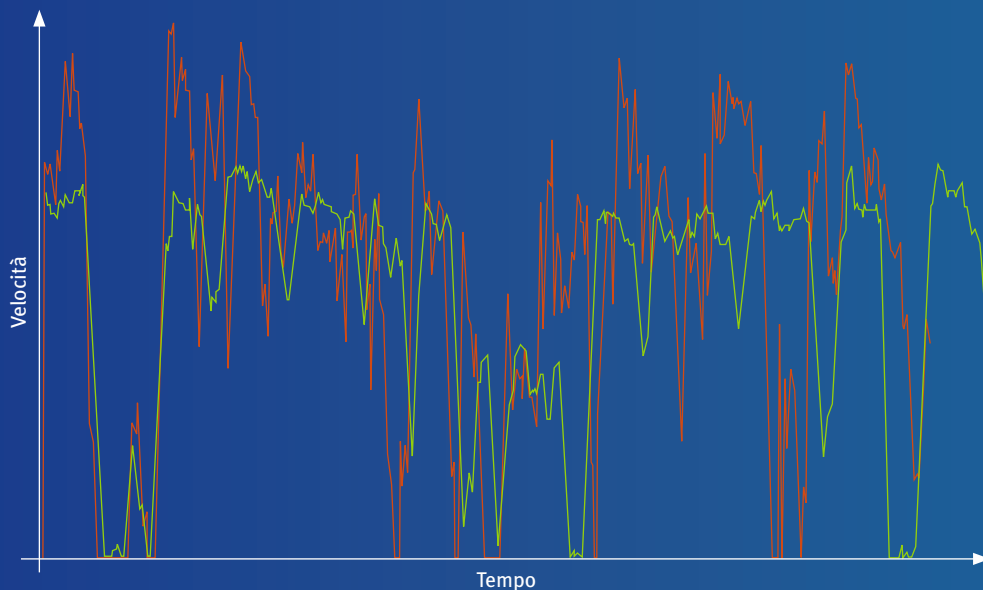
- ore 16.00 – 18.00, traffico intenso (periodo con il maggior numero di incidenti gravi),
- ore 09.00 – 11.00, traffico medio.

I risultati

- Nell'agglomerato durante il periodo di punta del traffico il conducente con uno stile di guida difensivo e velocità massima di 40 km/h perdeva solo 9 secondi al chilometro rispetto al conducente con guida aggressiva e veloci accelerazioni a 50 km/h.
- In media (considerando tutti i viaggi nell'agglomerato e in città) il tempo di viaggio su un percorso di 4 km aumenta di circa un minuto.
- Con uno stile di guida difensivo la velocità media in città e nell'agglomerato diminuiva di 2 fino a 3 km/h rispetto allo stile di guida più aggressivo.

Andamento delle velocità (tempo/velocità)

— velocità 40 — velocità 50



Esempio del percorso di misurazione del 29.3.2012, ore 16.36. L'andamento delle velocità sul tragitto «agglomerato»: un costante su e giù. I periodi di fermata diventano ancora più evidenti se sul percorso ci sono impianti semaforici.

Agglomerato
Zona di Basilea, orario 16.00 – 18.00
Lunghezza percorsa 4 km



Stile di guida:
aggressivo, possibilmente a 50 km/h
Tempo di percorrenza medio:
9 minuti 2 secondi



Stile di guida:
difensivo, al massimo 40 km/h
Tempo di percorrenza medio:
9 minuti 38 secondi

→ Differenza nel tempo di viaggio su 4 chilometri:
36 secondi

Ulteriori risultati delle misurazioni

Luogo e orario	Lunghezza del percorso (km)	Tempo medio del viaggio Velocità 50 (min:sec)	Tempo medio del viaggio Velocità 40 (min:sec)	Differenza del tempo di viaggio in secondi	Perdita di tempo per km in secondi	Velocità media con max. velocità 50 (km/h)	Velocità media con max. velocità 40 (km/h)
Agglo poco traffico	4,1	07:24	08:11	47	11	33	30
Agglo ora di punta	4,1	09:02	09:38	36	9	28	25
Città poco traffico	3,8	09:18	10:32	74	19	25	22
Città ora di punta	3,8	10:44	11:44	60	16	21	19

Nota: per ragioni di sicurezza stradale i percorsi di misurazione sono stati fatti a 40/50 km/h. Secondo gli ingegneri del traffico, se si fosse fatto un tentativo con 50/60 km/h, superando quindi i limiti di velocità consentiti, le differenze nei tempi di percorrenza sarebbero risultate ancora più ridotte.

Perché la perdita di tempo è così esigua?

Andare più piano eppure arrivare quasi allo stesso momento, com'è possibile?

Che la strada attraversi una località, che sia un importante asse dell'agglomerato o che ci si trovi in centro: sono tutti sistemi aperti e influenzati da altri fattori. Entrano in gioco le confluenze d'altre strade, gli incroci, i posteggi al lato della strada. La carreggiata è attraversata da pedoni, nel traffico si muovono anche dei ciclisti, più lenti delle auto. Quindi spesso bisogna frenare, accelerare, svoltare, sorpassare. Il piccolo guadagno di tempo che deriva dall'accelerare maggiormente per poi frenare va in parte perduto coi tempi d'attesa più lunghi. Con la sua velocità inferiore, ma più regolare, un conducente difensivo raggiunge quasi la stessa velocità media d'un conducente più aggressivo. Inoltre, chi guida senza accelerare e frenare spesso, risparmia anche carburante.

1,5 minuti per la sicurezza stradale

6 chilometri. Questa è la distanza media di un percorso in auto. La metà dei viaggi è ancora più corta.

Se su questo percorso di 6 km riducete la velocità di 10 km/h, perdetevi solo 1,5 minuti sul tempo di viaggio. Però offrite ai pedoni il doppio di sicurezza. Anche i ciclisti e i motociclisti sono meno in pericolo. Persino se un altro veicolo si scontrasse col vostro, gli occupanti ne approfitterebbero (di meno, perché i sistemi di sicurezza nelle auto sono oggi ben sviluppati).

1,5 minuti – è il tempo che si aspetta fermandosi una o due volte ai semafori, o per fare 100 metri a piedi.



Raccomandazioni alle conducenti e ai conducenti

Cosa significa la «giusta» velocità o una velocità «adeguata»?

La risposta non è sempre semplice e univoca.

- La cosa più importante è valutare correttamente le condizioni di guida. Vuol dire: anche 50 o 30 km/h all'interno delle località possono essere velocità eccessive. Per esempio se la situazione è complessa, c'è poca visuale, oppure quando piove o nevicata. Se all'uscita dal lavoro è già buio, se i veicoli che giungono in senso opposto ci abbagliano, oppure se c'è molto movimento in centro. Se siamo nelle vicinanze di scuole o case per anziani. Le situazioni che richiedono una velocità più bassa possono anche capitare molto spontaneamente.
- Una velocità adeguata è uno dei fattori di sicurezza più efficaci, perché aumenta la tolleranza degli errori. Che sia un bambino che inaspettatamente corre in strada, che sia un ciclista che curva, o che semplicemente siate disattenti per un attimo – con una velocità adeguata un errore ha molto meno velocemente gravi conseguenze.

Chi guida un'auto, decide continuamente a quale velocità viaggia, spesso senza nemmeno rendersene conto. Concedete a voi stessi e agli altri una maggior sicurezza, guidando con rispetto! I seguenti consigli possono aiutarvi a decidere la velocità più adeguata.

La legge stabilisce che la velocità «deve sempre essere adattata alle circostanze». La velocità massima segnalata è adeguata solo se «le condizioni della strada, della circolazione e della visibilità sono favorevoli».

1. Non superare la velocità massima segnalata

Non è sempre così facile come sembra. Perché:

Le automobili oggi sono più potenti e confortevoli rispetto al passato. Accelerano più rapidamente e il rumore nell'abitacolo è molto attutito grazie a motori migliori. Purtroppo questi progressi hanno anche un lato negativo: all'interno dell'auto si sente poco la differenza fra 40, 50 o 60 km/h. Spesso si supera il limite senza neppure rendersene conto. Se si proviene dall'autostrada o da una strada di collegamento, l'attraversamento di un paese col limite di 50 km/h può dare l'impressione di procedere a passo di lumaca. Eppure, a questa velocità non terrebbe il passo neppure Usain Bolt, l'uomo più veloce del pianeta.¹

La nostra personale percezione della velocità non basta. Per rispettare il limite, bisogna anche tener d'occhio il tachimetro. Oppure, ancora più semplice: ci si affida a sistemi d'assistenza, che avvertono quando il limite è superato.

¹Usain Bolt ha raggiunto quasi 45 km/h durante uno sprint sui 100 metri.

Ma attenzione: la velocità massima segnalata non è sempre anche la velocità adeguata.

2. La scelta giusta

Nelle seguenti situazioni all'interno degli abitati bisogna fare particolarmente attenzione ad adeguare la velocità:



Poca visibilità

Oscurità, pioggia, fari che abbagliano...

Più fa buio e più diventa difficile avvistare per tempo gli utenti della strada non illuminati. Dove manca l'illuminazione stradale, per l'automobilista un pedone vestito con un abito scuro è visibile solo da una distanza di circa 25 metri. Con una velocità di 50 km/h lo spazio d'arresto è però di 34 metri (con un tempo di reazione di 1,5 secondi, carreggiata asciutta e forte frenata), risp. un po' più lungo se non si reagisce prontamente e il fondo è bagnato. In questo caso la velocità adeguata è di 10 km/h inferiore al limite massimo consentito, vale a dire 40 km/h.

«Il conducente deve circolare a una velocità che gli permetta di fermarsi nello spazio visibile; se l'incrocio con altri veicoli è difficile, egli deve poter fermarsi nella metà dello spazio visibile.» (ONC art. 4, cpv. 1)

Situazioni con scarsa visibilità

Angolo d'una casa, curva, autobus fermo che toglie visibilità, colonna ferma, automobili posteggiate...

Un furgone parcheggiato troppo vicino al passaggio pedonale nasconde alla vista i pedoni, che sulle strisce hanno la precedenza; fra la colonna d'auto ferma potrebbe immettersi un bambino in bicicletta; nascosta dal tram una persona anziana cerca di attraversare la strada...

Chi fa attenzione, prevede i possibili pericoli e ha già rallentato, può disinnescare queste situazioni potenzialmente pericolose.



Spazi ristretti / traffico denso

All'interno degli abitati il traffico motorizzato condivide la strada anche con i ciclisti, un po' più lenti. Se lo spazio è ristretto e la distanza laterale non permette di sorpassare o incrociare, una velocità adeguata alla situazione è la premessa per convivere in sicurezza e in modo rilassato.

Bambini e persone anziane

I bambini e gli anziani – per ragioni diverse tra loro – arrivano spesso ai propri limiti nel traffico stradale. Con l'età diminuisce la prontezza dei riflessi. Ci vuole anche un po' più tempo per valutare correttamente cosa succede sulla strada. E la vista può diminuire in vari modi: minor acutezza della vista, campo visivo più ristretto, problemi a vederci col buio. I bambini non sono ancora in grado di valutare correttamente le velocità e gli spazi d'arresto, e sono facilmente distratti. «Egli deve ridurre la velocità, e se necessario, fermarsi, qualora fanciulli vicini alla strada o su di essa non prestino attenzione al traffico.» (ONC art. 4, cpv. 3)

Condizione della strada

A quale velocità sia possibile fermarsi nello spazio visibile, dipende anche dalla condizione della strada. Se la strada è bagnata lo spazio di frenata a 50 km/h si allunga di circa 2 metri, con la neve di 26 metri e con ghiaccio di 52.

«Egli deve circolare lentamente, se la strada è coperta di neve, di ghiaccio, di foglie bagnate o di ghiaietto, specialmente qualora il veicolo traini rimorchi.» (ONC art. 4, cpv. 2)

Regole di precedenza

Il mancato rispetto della precedenza è spesso la conseguenza d'una velocità non adeguata. Chi invece circola a una velocità adeguata non ha difficoltà a rispettare la precedenza da destra, la precedenza dei pedoni sulle strisce e quella nelle rotatorie.

«Prima di entrare in un'area con percorso rotatorio obbligato (...), il conducente deve rallentare e dare la precedenza ai veicoli che arrivano da sinistra nella rotatoria.» (ONC art 41b, cpv. 1)

E – last but not least – una velocità adeguata s'impone sempre in vicinanza dei cantieri.

Guida bene chi sa quando 50 all'ora sono troppi!

Basi legali

(Passaggi con riferimento alla velocità adeguata)

Ordinanza sulle norme della circolazione stradale ONC art. 4°

Limitazioni generali della velocità; norma fondamentale

¹ La velocità massima generale dei veicoli può raggiungere, se le condizioni della strada, della circolazione e della visibilità sono favorevoli:

a) 50 km/h nelle località; b) 80 km/h fuori delle località, eccettuato sulle semiautostrade; c) 100 km/h sulle semiautostrade; d) 120 km/h sulle autostrade.

Ordinanza sulla segnaletica stradale OSStr art. 22

Velocità massima

¹ I segnali «Velocità massima» (2.30) e «Velocità massima 50, Limite generale» (2.30.1) indicano in km/h, la velocità che i veicoli non devono superare anche se le condizioni della strada, della circolazione e della visibilità sono buone.

Legge federale sulla circolazione stradale LCStr art.26

Norma fondamentale

¹ Ciascuno, nella circolazione, deve comportarsi in modo da non essere di ostacolo né di pericolo per coloro che usano la strada conformemente alle norme stabilite.

² Particolare prudenza deve essere usata verso i fanciulli, gli infermi e i vecchi e parimente quando vi siano indizi per ritenere che un utente della strada non si comporti correttamente.

LCStr art 32

Velocità

¹ La velocità deve sempre essere adattata alle circostanze, in particolare

alle peculiarità del veicolo e del carico, come anche alle condizioni della strada, della circolazione e della visibilità. Nei punti in cui il veicolo potrebbe intralciare la circolazione, il conducente deve circolare lentamente e, se necessario, fermarsi, in particolare dove la visibilità non è buona, alle intersezioni con scarsa visuale e ai passaggi a livello.

² Il Consiglio federale limita la velocità dei veicoli a motore su tutte le strade.

³ La velocità massima stabilita dal Consiglio federale può essere ridotta o aumentata, per determinati tratti di strada, dall'autorità competente soltanto in virtù di una perizia. Il Consiglio federale può prevedere eccezioni.

ONC art. 4

Velocità adeguata

¹ Il conducente deve circolare a una velocità che gli permetta di fermarsi nello spazio visibile; se l'incrocio con altri veicoli è difficile, egli deve poter fermarsi nella metà dello spazio visibile.

² Egli deve circolare lentamente, se la strada è coperta di neve, di ghiaccio, di foglie bagnate o di ghiaietto, specialmente qualora il veicolo traini rimorchi.

³ Egli deve ridurre la velocità, e se necessario, fermarsi, qualora fanciulli vicini alla strada o su di essa non prestino attenzione al traffico*.

⁴ Egli deve circolare in modo da non spaventare gli animali che incontra, trainanti veicoli o no.

⁵ Egli non deve senza motivi impellenti, circolare così lentamente da impedire un flusso uniforme del traffico.

ONC art. 41b

Arece con percorso rotatorio obbligato

¹ Prima di entrare in un'area con percorso rotatorio obbligato (...), il conducente deve rallentare e dare la precedenza ai veicoli che arrivano da sinistra nella rotatoria.

L'importante in un colpo d'occhio

Dieci di troppo è molto di troppo. 10 km/h di più sul tachimetro = doppio rischio di morte per i pedoni. Chi adegua la sua velocità ha più tempo per intendersi con gli altri utenti della strada e per reagire agli sbagli degli altri.

Perciò:

- Mai superare la velocità massima segnalata
- Non usare il telefonino in auto
- Accendere i sistemi d'assistenza per il rispetto della velocità massima / tenere d'occhio il tachimetro (in particolare dopo l'uscita dell'autostrada o dopo una strada di collegamento)
- Adeguare la velocità alla situazione rallentando, in particolare:
 - se c'è scarsa visibilità o con cattive condizioni stradali
 - vicino a bambini o persone anziane

Slow down – take it easy. O, come dice la The Royal Society for the Prevention of Accidents, Birmingham: «Give yourself time – there's no need to speed and you won't get there quicker.»

Grazie per il vostro interesse e per il vostro aiuto!



Editore

ATA Associazione traffico e ambiente
Aarberggasse 61
Casella postale 8676
3001 Berna
Tel. 031 328 58 58
www.ata.ch



www.slow-n-easy.ch

Impressum

© ATA, giugno 2014
Tiratura: 600
Testi: Urs Geiser, Michael Rytz
Traduzione: Werner Herger
Grafica e illustrazioni: SONNEN ecodesign
Stampa: Haller + Jenzer AG

Con il sostegno del

Fonds für Verkehrssicherheit
Fonds de sécurité routière
Fondo di sicurezza stradale



PRENDITI IL TEMPO CONCEDITI LA SICUREZZA

Per una mobilità
più sostenibile

ata

