

# Messaggio

numero

**6680**

data

5 settembre 2012

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 8 maggio 2012 presentata da Lara Filippini e cofirmatari per il Gruppo UDC "Passaggio faunistico zona Taverne: maggiore attenzione ai cervi che ai ciclisti?"**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

prendiamo posizione sulla mozione in oggetto riguardo la sicurezza dei ciclisti in uscita dalla rotonda al Dosso di Taverne in direzione sud, in corrispondenza del costruendo passaggio faunistico, e la proposta di realizzare un apposito cunicolo a monte del nuovo manufatto da adibire al traffico lento.

La situazione è stata analizzata dai servizi del Dipartimento del territorio e si constata quanto segue.

### **1. PERCORSI CICLABILI E CONCEZIONE DELL'OPERA**

La rotonda in questione è interessata da due differenti tipologie di percorsi ciclabili, destinati a due categorie di utenza.

Si tratta da un lato del percorso ciclabile nazionale N3 (Basilea-Chiasso). Esso si rivolge prevalentemente al cicloturismo, alle famiglie e agli spostamenti sicuri tra località del Cantone. Si snoda pertanto, appena possibile, su strade di campagna o comunque poco trafficate o su apposite piste separate dal traffico veicolare. Nella zona del Dosso di Taverne questo percorso segue il corso del Vedeggio sul lato est della strada cantonale. Nella concezione del passaggio faunistico e della rotonda ci si è premurati di garantire la continuità di questo percorso attraverso un marciapiede ciclopedonale di larghezza sufficiente a garantire la circolazione delle biciclette nei due sensi senza venire in contatto con il traffico veicolare.

Il percorso ciclabile nazionale non è concepito per circolare a velocità elevata e pertanto non risponde alle esigenze dei ciclisti sportivi. Le biciclette da corsa raggiungono spesso velocità superiori ai 30 km/h e necessitano di una pavimentazione liscia e raggi di curvatura maggiori. Queste caratteristiche sono offerte in genere dalle strade cantonali, predilette dagli sportivi per gli allenamenti e gli spostamenti veloci. Per questo motivo, laddove le caratteristiche della strada lo permettono, le strade cantonali vengono munite di corsie ciclabili segnalate in giallo. A tal proposito, per citare un esempio in zona, ricordiamo la modifica stradale attuata nel giugno 2007 tra Sigirino e Taverne dove è stata soppressa la doppia corsia veicolare in direzione nord a favore dell'inserimento di due corsie ciclabili.

Il passaggio faunistico tiene conto delle esigenze dei ciclisti sportivi e, nel segno della continuità lungo tutto l'asse stradale, prevede corsie ciclabili da ambo i lati per chi desidera percorrere la strada cantonale in bicicletta. Sul lato est la corsia ciclabile (in direzione

nord) è combinata con il percorso nazionale, sul lato ovest (in direzione sud), la corsia ciclabile è demarcata in modo a sé stante.

A tal proposito questo Consiglio desidera evidenziare come, con 12.50 m di larghezza complessiva, il passaggio faunistico sia abbondantemente dimensionato, proprio per far fronte non soltanto alle esigenze del traffico motorizzato della strada principale, ma anche alle esigenze specifiche del traffico ciclistico, sia legato al percorso ciclabile nazionale, sia alla percorrenza della strada cantonale.

## **2. LA NUOVA ROTONDA**

Il Dipartimento del territorio ha verificato in dettaglio, sia sui piani che nel terreno, il progetto realizzato. La compatibilità della rotonda e del sottopasso stradale alle normative VSS di riferimento, in particolare alle norme SN 640 201 (profilo geometrico), SN 640 090 (visibilità) e SN 640 263 (rotonde), è accertata. Anche i sopralluoghi non hanno evidenziato carenze. I calibri stradali risultano confacenti alle esigenze in materia di tecnica e di sicurezza viaria.

A proposito delle rotonde in generale è utile precisare che questi impianti forniscono un utile contributo alla sicurezza degli incroci, in quanto:

- tutti i veicoli da ogni direzione perdono il diritto di precedenza,
- la conduzione del traffico è semplice (provenienza del traffico da un'unica direzione, sinistra),
- tutti i veicoli si muovono grossomodo alla stessa velocità (ridotta).

Riguardo a quest'ultimo punto, alla rotonda del Dosso di Taverne, si constata in particolare che la discesa con pendenza del 3-4% in direzione sud permette ai ciclisti di avere una velocità più simile a quella degli altri veicoli, e in particolare di quelli pesanti.

Va detto che la progressiva introduzione delle rotonde, in passato ha suscitato preoccupazione da parte dei ciclisti, che circolando sulla destra rischiavano di trovarsi a occupare l'angolo morto della visuale dei conducenti di veicoli a motore, esponendosi al rischio di essere investiti al momento che il veicolo a motore lascia la rotonda. Per questo motivo, nel 1994, l' Ordinanza sulle norme della circolazione stradale (RS 741.11) è stata modificata permettendo al ciclista di circolare al centro della carreggiata:

### **Art. 41b Aree con percorso rotatorio obbligato**

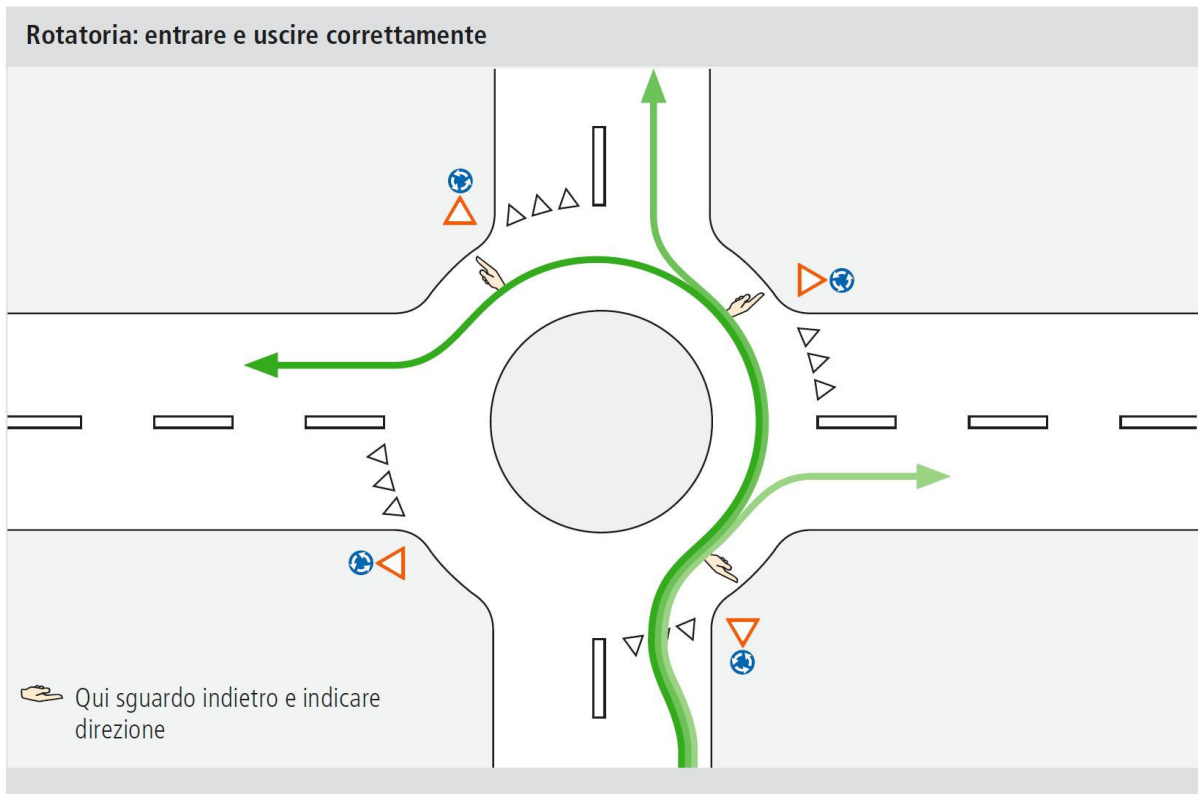
*(art. 57 cpv. 1 LCStr)*

<sup>1</sup>*Prima di entrare in un'area con percorso rotatorio obbligato (segnale 2.41.1 in relazione con il segnale 3.02), il conducente deve rallentare e dare la precedenza ai veicoli che arrivano da sinistra nella rotatoria.*

<sup>2</sup>*All'entrata nell'area con percorso rotatorio obbligato e, se non segue nessun cambiamento di corsia, all'interno della rotatoria il conducente non deve segnalare la direzione. Tuttavia deve segnalare la direzione quando lascia la rotatoria.*

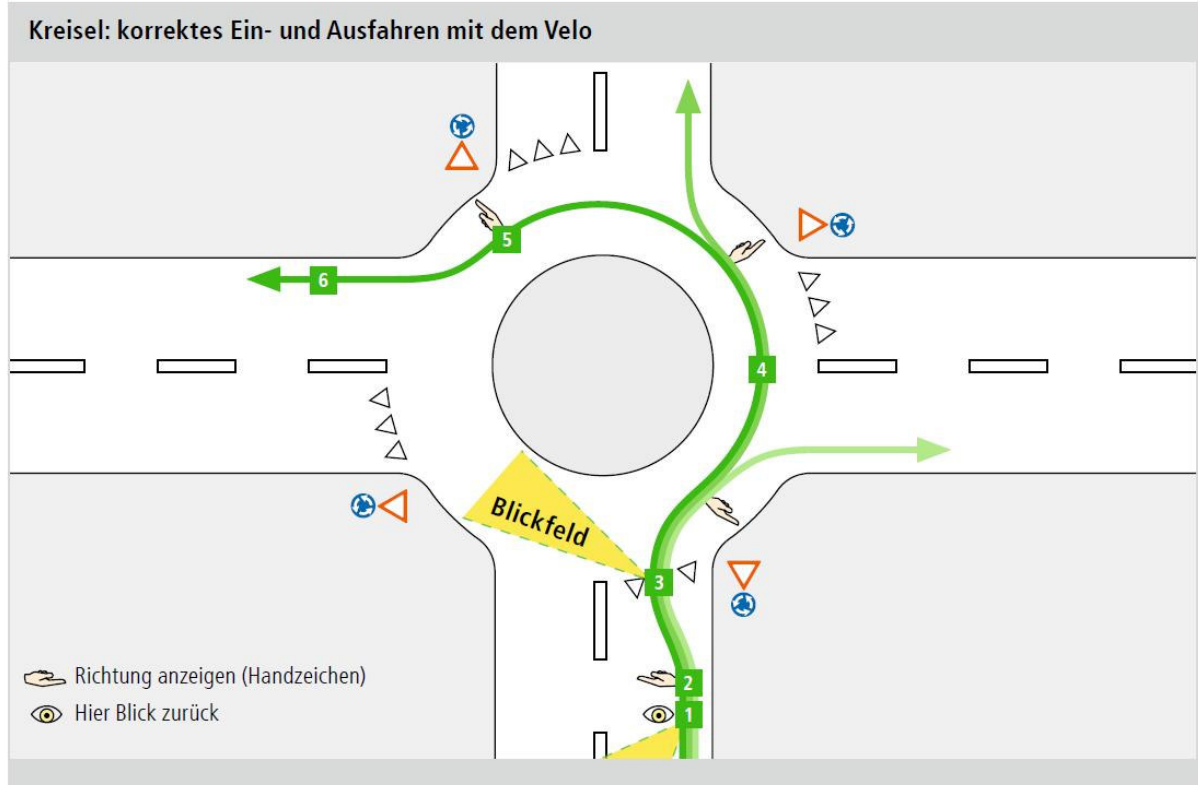
<sup>3</sup>*Nelle aree con percorso rotatorio obbligato senza suddivisione in corsie i ciclisti possono divergere dall'obbligo di circolare a destra.*

In effetti la modalità di circolazione in rotonda corretta e sicura è da allora illustrata e insegnata dall'Ufficio prevenzione infortuni e dalle associazioni ciclistiche e del traffico. Essa consiste nel portarsi al centro della carreggiata prima di entrare in rotonda e circolare sull'anello al centro, in modo da obbligare gli altri veicoli a restare dietro. In questo modo si evita di trovarsi nell'angolo morto:



Fonte: Opuscolo "Bicicletta – Pedalare sicuri", UPI 2010 (www.bfu.ch).

Recentemente le associazioni specializzate hanno aggiornato queste direttive, suggerendo che è possibile lasciare la rotonda portandosi direttamente al bordo della carreggiata, ciò non avendo alcun influsso sulla propria sicurezza. Il seguente schema riporta la raccomandazione aggiornata, di prossima traduzione in italiano:



Fonte: Opuscolo "Radfahren - Sicher im Sattel", UPI 2012 (www.bfu.ch).

Premesso che alla base della concezione di un impianto per il traffico dev'essere assunto il corretto comportamento degli utenti, sia ciclisti che conducenti di veicoli a motore, nel caso in questione ci troviamo confrontati con una situazione di circolazione normale, che non presenta rischi accresciuti rispetto agli altri impianti a circolazione rotatoria.

### **3. LA PROPOSTA DI UN TUNNEL SEPARATO**

In generale, si sarebbe trattato di un intervento sproporzionato, soprattutto in considerazione del fatto che il percorso ciclabile nazionale, che si snoda in entrambe le direzioni sul lato est del manufatto, risponde pienamente alle esigenze dell'utenza più debole.

Il progetto, condotto da AlpTransit Gottardo SA, al momento della presentazione della mozione era già in avanzato stato di realizzazione e un blocco dei lavori avrebbe avuto gravi ripercussioni sui contratti con le ditte appaltatrici e quindi sui costi. Dal profilo tecnico la proposta di realizzare un tunnel separato per i ciclisti in direzione sud, sul lato ovest del passaggio faunistico, non sarebbe stata priva di difficoltà.

I costi sarebbe stati notevoli, l'accesso e l'uscita dal tunnel avrebbero dovuto essere accuratamente studiati e l'impianto avrebbe dovuto essere adeguatamente illuminato e mantenuto.

### **4. POSSIBILITÀ DI OTTIMIZZAZIONE**

Cionondimeno i sopralluoghi hanno permesso di evidenziare una possibilità di ottimizzazione della situazione attuale. In effetti, l'imbocco della galleria, in determinate condizioni ambientali, può presentare una particolare situazione di contrasto luminoso a 10 m di distanza dall'uscita della rotonda. In questi casi, la demarcazione della corsia ciclabile, che inizia secondo norma 20 m dopo l'uscita, rimane meno visibile, nonostante l'illuminazione della galleria. Ciò può indurre i conducenti a scorgere in ritardo la presenza dello spazio riservato ai ciclisti e condizionare quindi negativamente le manovre di uscita, inducendoli a tenersi eccessivamente sulla destra. Ne consegue anche una situazione di incertezza e quindi di disagio per i ciclisti.

Tale situazione potrebbe essere migliorata modificando la demarcazione della corsia, anticipandola a partire dal bordo della rotonda, in modo da rendere evidente da subito quale spazio è a disposizione dei veicoli motorizzati e quale è destinato ai ciclisti.

Tale soluzione rappresenta però una deroga delle norme sulla segnaletica stradale e pertanto dovrà essere attentamente ponderata in occasione della posa del manto definitivo della pavimentazione.

### **5. CONCLUSIONE**

Alla luce di quanto evidenziato, segnatamente:

- l'esistenza di una valida alternativa alla corsia ciclabile sulla strada cantonale data dal percorso nazionale N3,
- la differenza di velocità minima tra veicoli a motore e biciclette durante il transito nella rotonda,
- il corretto comportamento dei ciclisti nell'affrontare una rotonda,
- la conformità di rotonda e sottopasso alle vigenti normative tecniche di riferimento,
- l'assenza di una situazione contestuale di angolo morto,

il Consiglio di Stato non ha ravvisato oggettivi e concreti motivi per procedere alla realizzazione di un cunicolo ciclabile a ovest del sottopasso stradale, ritenendola una misura sproporzionata. Ritiene per contro utile approfondire le possibilità di adattamento della segnaletica orizzontale. Si segnala infine che la segnaletica direzionale relativa al percorso nazionale sarà migliorata al termine dei lavori di costruzione.

Ciò considerato si raccomanda di respingere la mozione.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Borradori

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 8.5.2012

## MOZIONE

### **Passaggio faunistico zona Taverne: maggiore attenzione ai cervi che ai ciclisti?**

dell'8 maggio 2012

Quando si apprende tramite i media di un nuovo incidente stradale, siano coinvolti automobilisti, ciclisti o pedoni, ci si domanda sempre se non si sarebbe potuto far qualcosa per evitare che ci "scappasse il morto", eppure ogni anno le statistiche e la cronaca ci lanciano messaggi d'allarme che dovremmo sapere cogliere.

Secondo i dati 2011 dell'USTRA, rispetto al 2010 si è verificato un aumento del numero di ciclisti rimasti vittime di incidenti stradali. I decessi sono addirittura aumentati del 15%, mentre 32 sono i feriti gravi in più, che passano così da 835 a 867.

Per la prima volta l'USTRA ha rilevato le cause principali degli incidenti. Al primo posto la negligenza dei conducenti: in oltre un quarto dei casi non è stata rispettata la precedenza. Seguono la disattenzione e la distrazione (15 per cento dei casi) mentre il terzo e il quarto posto sono occupati rispettivamente dalle condizioni del conducente e da altri tipi di manovra; ma al di là del fatto che ognuno di noi dovrebbe essere maggiormente responsabile quando è alla guida di un mezzo (sia esso a due o quattro ruote) non dovremmo rendere le strade più sicure per gli utenti?

Un esempio lampante della scarsa sicurezza sulle nostre strade è sicuramente il mal concepito passaggio faunistico in zona Taverne. Dalle foto allegate si può vedere che i ciclisti della tratta Lugano verso Rivera hanno un marciapiede rialzato all'interno del sottopassaggio e per proseguire possono decidere di: oltrepassare la rotonda, proseguendo sulla strada cantonale, oppure imboccare la strada che costeggia il fiume Vedeggio evitando così il traffico automobilistico.

I ciclisti provenienti da Rivera che si dirigono verso Lugano invece riscontrano i problemi dell'assenza di una sorta di marciapiede all'interno del tunnel e di uno scarso raggio d'azione per imboccarlo, con la conseguenza che i conducenti di camion con rimorchio, in special modo quelli lunghi ad assetto variabile, potrebbero non intravedere il ciclista e letteralmente schiacciarlo all'angolo provocandone il ferimento o addirittura la morte.

Non dimentichiamoci poi che, secondo i dati del "Rapporto Qualità dell'Aria 2010" (presentato a giugno 2011) proprio nella tratta tra Rivera e Manno si denota un aumento esponenziale di traffico, 45'918 passaggi medi giornalieri nella zona del quartiere di Camignolo (Comune di Monteceneri), il che ci impone una maggiore attenzione alla sicurezza stradale.

Chiediamo pertanto al Consiglio di Stato:

- di voler approvare un nuovo credito per la modifica del passaggio faunistico ponendo a lato, in direzione (Nord-Sud), una struttura ad L o un tubo da cantiere di 2 metri di diametro con relativa illuminazione prima del suo completamento con riempimento di terra, affinché i ciclisti possano superare indenni l'ostacolo e senza pericolo per la loro vita.

Per il Gruppo UDC:

Lara Filippini

Chiesa - Del Don - Mellini - Pinoja

