



Municipio Ponte Capriasca

Municipio

MM no. 16/2018 – concernente la richiesta di un credito di fr. 60'000.00 per l'introduzione del limite di 40 km/h e sistemazione delle ringhiere dei ponti presenti sulla via Canavée.



<https://www.toutelasidegnalitique.com/exterieure/securite-exterieure/interdictions/588-panneau-pvc-rigide-diametre-300mm-40-km-h.html>

Pagina 1 di 4

Via alle Scuole 26
6946 Ponte Capriasca
Tel. +41 91 935 21 60
Fax +41 91 935 21 61

e-mail: municipio@pontecapriasca.ch
sito web: www.pontecapriasca.ch

Orari sportello
dal lunedì al venerdì 07:30 – 10:00
martedì e giovedì 15:30 – 18:00



Al
Consiglio comunale
Ponte Capriasca

Ponte Capriasca, ottobre 2018

Signor Presidente,
Signore e signori Consiglieri comunali,

vi sottoponiamo per esame e approvazione la presente domanda di credito relativa alla richiesta di posa della nuova segnaletica e la sistemazione delle ringhiere dei ponti presenti sulla strada di via Canavée.

Il Municipio, nel corso del 2016 aveva individuato nella via Canavée la possibilità dell'introduzione di una zona 40 km/h. Questo in quanto dopo aver commissionato una perizia finalizzata a verificare se il limite di velocità in vigore (80km/h – strada fuori località) fosse coerente con il tracciato, l'assetto e le funzioni svolte da via Canavée nel contesto della rete stradale di Ponte Capriasca.

La perizia sopracitata è stata svolta su incarico dallo Studio di pianificazione e tecnica del traffico Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA conformemente all' "Ordinanza federale concernente la segnaletica stradale (OSStr)"

La perizia che alleghiamo comprende:

- lo scopo dell'incarico;
- le basi giuridiche e tecniche;
- l'analisi della situazione (gerarchia e proprietà stradale, assetto della strada, tracciato orizzontale e verticale, limite velocità e visibilità, aspetti di sicurezza, ecc.);
- possibilità di risanamento (allargamento carreggiata oppure modifica del traffico oppure riduzione della velocità);
- conclusioni

La perizia ha evidenziato come l'introduzione della riduzione del limite di velocità nella via sia giustificata ai sensi dell'art. 108 OSStr e opportuna per garantire adeguate condizioni di sicurezza a tutte le categorie di utenti che percorrono via Canavée, coerentemente con le funzioni da essa sostenute.

Pagina 2 di 4



L'analisi della situazione evidenzia una chiara incongruenza tra il limite di velocità in vigore e i parametri geometrici della strada (sezione e tracciato). L'assetto stradale e i parametri di tracciamento rispettano infatti a mala pena le raccomandazioni delle norme per una velocità di progettazione di 40 km/h, mentre il limite in vigore è di 80 km/h.

La tortuosità del tracciato, la presenza di curve molto strette e le carenti condizioni di visibilità costringono quindi l'utente a ridurre la velocità lungo praticamente tutto il percorso come dimostrato dai livelli di velocità rilevati nella perizia allegata. La differenza tra la velocità consentita e quella che può essere mantenuta circolando in condizioni di adeguata sicurezza è elevata (circa 40 km/h).

Il preventivo di spesa, per le opere relative al presente progetto, è stato suddiviso in più parti e precisamente:

• Segnaletica verticale	fr.	3'000.00
• Prestazioni per gestione e introduzione zona 40	fr.	2'000.00
• Oneri per gestione traffico	fr.	5'000.00
• Rifacimento ringhiere ponti	fr.	50'000.00

TOTALE	fr.	60'000.00
---------------	------------	------------------

Il preventivo sopraesposto illustra i costi per le singole posizioni. Il Municipio, in fase esecutiva, valuterà attentamente le singole posizioni e verificherà la possibilità di effettuare con le proprie risorse determinate prestazioni, in particolare di monitoraggio del cantiere e di direzione lavori.

I passi successivi per l'introduzione della zona sono i seguenti:

1. Allestimento della documentazione necessaria per l'approvazione degli elementi di moderazione lungo via Canavée.
2. Pubblicazione del progetto a norma della Legge sulle strade.
3. Approvazione definitiva della segnaletica da parte dell'Ufficio Segnaletica cantonale.
4. Esecuzione dei lavori di moderazione.



Sostenibilità finanziaria dell'investimento

Tale investimento risulta essere sostenibile dalle finanze del Comune. Come si indica nella tabella sottostante. Secondo l'art. 164 b) LOC è fatto obbligo al Municipio di esporre le conseguenze finanziarie del credito sulla base annua:

Testo	Investimento netto	Costo
Ammortamento opere di moderazione del traffico e posa ringhiere (15%) art. 12 Regolamento sulla gestione finanziaria sulla contabilità dei Comuni 10-25%	Fr. 60'000.00	Fr. 9'000.00

L'onere d'ammortamento andrà a decrescere nel corso degli anni, considerato che la percentuale d'ammortamento è applicata sul valore residuo dell'investimento.

Visto quanto precede, si invita il Consiglio Comunale a voler approvare il seguente dispositivo di voto:

1. è approvata la richiesta del credito di fr. 60'000.00 per l'introduzione del limite di 40 km/h e sistemazione delle ringhiere dei ponti presenti sulla via Canavée;
2. il credito sarà considerato decaduto se i lavori non saranno iniziati entro due anni dalla sua concessione;
3. il credito sarà iscritto nel conto investimenti negli anni 2019, 2020, e ammortizzato al 15% per le opere di moderazione del traffico e posa ringhiere sulla via Canavée.

PER IL MUNICIPIO
Il Sindaco
Pietro Lisdera
Il Segretario
Daniele Piccaluga

Allegato: perizia studio Brugnoli e Gottardi Ingegneri e consulenti SA

Risoluzione municipale no. 418 del 29.10.2018
Per analisi e rapporto

Commissione della gestione	Commissione petizioni	Commissione opere pubbliche
X		X

Pagina 4 di 4



COMUNE DI
PONTE CAPRIASCA

Via Canavée

Introduzione del limite di 40 km/h Perizia ai sensi dell'articolo 108 OSSTR

Brugnoli e Gottardi

Ingegneri consulenti SA
Via Pracdo 5 - CP 310
CH-6908 Massagno

tel. 091 922 04 33
fax 091 922 52 89
e-mail: ufficio@beg-ingegneri.ch

Pianificazione dei trasporti
Infrastrutture e tecnica del traffico
Consulenze ambientali

Febbraio 2016

Indice

	Pagina
1. Scopo dell’incarico.....	1
2. Basi giuridiche e tecniche	2
2.1 Basi giuridiche.....	2
2.2 Basi tecniche	5
3. Analisi della situazione	6
3.1 Gerarchia e proprietà stradale.....	6
3.2 Contesto territoriale	6
3.3 Funzioni assicurate dalla strada.....	6
3.4 Assetto della strada	7
3.5 Tracciato orizzontale.....	7
3.6 Tracciato verticale	7
3.7 Limite di velocità	7
3.8 Gestione della circolazione.....	8
3.9 Limiti di visibilità	8
3.10 Velocità caratteristica.....	8
3.11 Intensità del traffico.....	9
3.12 Aspetti di sicurezza	9
3.13 Stato della pavimentazione.....	9
3.14 Equipaggiamento	9
3.15 Valutazione della situazione	9
4. Possibilità di risanamento	11
4.1 Allargamento della carreggiata	11
4.2 Modifica del regime di traffico	11
4.3 Riduzione della velocità.....	11
5. Conclusioni	12

Allegati

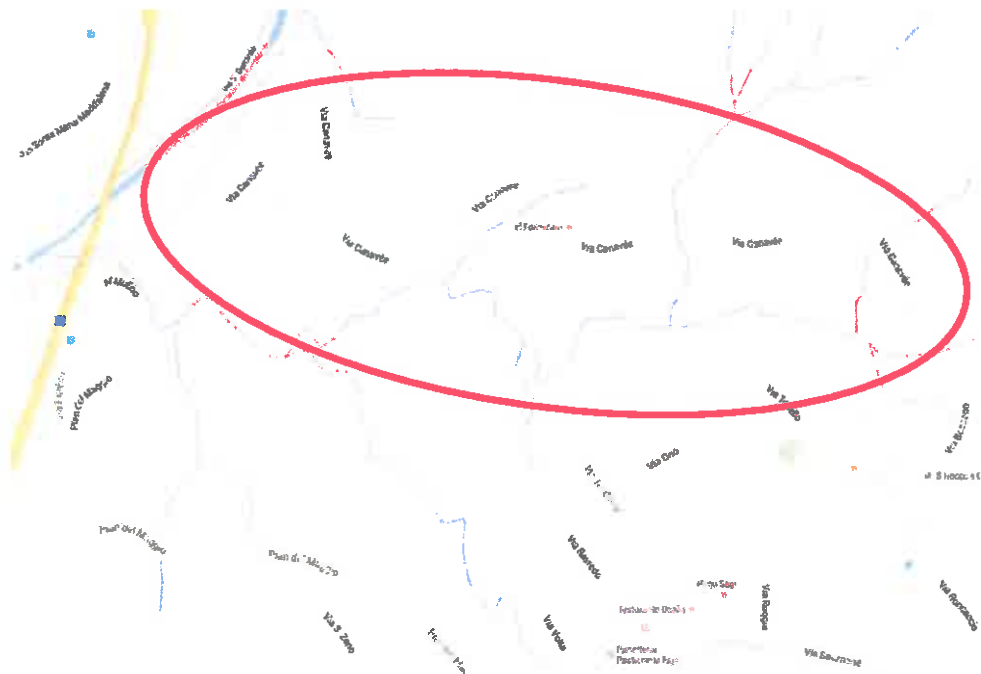
1. Scopo dell'incarico

A fronte di alcune richieste per la riduzione della velocità lungo via Canavée, il Municipio di Ponte Capriasca ha commissionato la presente perizia, finalizzata a verificare se il limite di velocità in vigore (80 km/h – strada fuori località) è coerente con il tracciato, l'assetto e le funzioni svolte da via Canavée nel contesto della rete stradale di Ponte Capriasca.

In caso contrario, la perizia deve indicare la velocità adeguata all'assetto stradale, del quale non si prevedono modifiche, e fornire le giustificazioni che ne consentano l'introduzione ai sensi dell'articolo 108 dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr).

Questa verifica si iscrive nel contesto di uno studio generale sul limite di velocità sul territorio comunale, che ha individuato le tratte stradali idonee all'introduzione del regime di zona 30 o di zona d'incontro, nel cui ambito via Canavée non figura nell'elenco delle strade idonee non già per ragioni di opportunità e/o utilità, bensì per motivi formali legati alla sua posizione fuori dalle zone abitate.

Figura 1-1: Tratta in esame



2. Basi giuridiche e tecniche

2.1 Basi giuridiche

2.1.1 Competenze

Le competenze per la definizione dei limiti di velocità sono definiti dall'articolo 32 della Legge sulla circolazione stradale (LCStr), che introduce anche il concetto di "velocità adattata alle circostanze" (velocità adeguata).

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.¹*
- 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.²*

2.1.2 Velocità adeguata

Il concetto di velocità adeguata è esplicitato nell'articolo 4 dell'Ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC).

Art. 4 Velocità adeguata

(art. 32 cpv. 1 LCStr)

- 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.*

2.1.3 Limiti di velocità

I limiti di velocità sono definiti nell'articolo 4a ONC.

Art. 4a Limitazioni generali della velocità; norma fondamentale

(art. 32 cpv. 2 LCStr)

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.²

² La limitazione generale della velocità a 50 km/h (cpv. 1 lett. a) si applica in tutta la zona molto fabbricata, all'interno della località; questa limitazione incomincia al segnale «Velocità massima 50, Limite generale» (2.30.1) e termina al segnale «Fine della velocità massima 50, Limite generale» (2.53.1). Per i conducenti che entrano in una località da strade secondarie poco importanti (come strade che non collegano direttamente tra loro località o quartieri, strade agricole di accesso, strade forestali, ecc.), la limitazione è valevole, anche se manca la segnaletica, appena esiste una zona molto fabbricata.

[...]

2.1.4 Deroghe alle limitazione della velocità

La limitazione della velocità lungo una strada è regolata dall'ordinanza sulle norme della circolazione (ONC) e dall'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr). Le modalità per introdurre deroghe sono stabilite dall'articolo 108 OSStr, di seguito riportato:

Art. 108 Deroghe alle limitazioni generali della velocità

¹ Per evitare o attenuare pericoli particolari della circolazione stradale, per ridurre un carico ambientale eccessivo o per migliorare la fluidità del traffico, l'autorità o l'Ufficio federale può ordinare deroghe alle limitazioni generali della velocità (art. 4a ONC) su determinati tratti di strada.

² Le limitazioni generali della velocità possono essere ridotte se:

- a. un pericolo è percepibile difficilmente o troppo tardi e non può essere eliminato altrimenti;
- b. determinati utenti della strada necessitano di protezione speciale non altrimenti conseguibile;
- c. consentono di migliorare la fluidità del traffico su tratti molto frequentati;

- d. 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.
- ³ Il limite generale di velocità può essere aumentato, su strade ben costruite con diritto di precedenza nelle località, se questo provvedimento permette di migliorare la fluidità del traffico senza arrecare svantaggi alla sicurezza e all'ambiente.
- ⁴ Prima di fissare una deroga a una limitazione generale della velocità si procede a una perizia (art. 32 cpv. 3 LCStr) per chiarire se il provvedimento è necessario (cpv. 2), opportuno oppure se sono da preferire altre misure. Occorre esaminare in particolar modo se il provvedimento può essere limitato alle ore di punta.⁷
- ⁵ Sono permesse le seguenti deroghe alle limitazioni generali della velocità:
- a. sulle autostrade: per velocità inferiori a 120 km/h fino a 60 km/h, la graduazione è di 10 km/h; nell'ambito di raccordi e ramificazioni, ulteriori riduzioni di 10 km/h secondo il grado di costruzione;
 - b. sulle semiautostrade: per velocità inferiori a 100 km/h fino a 60 km/h, la graduazione è di 10 km/h; nell'ambito di raccordi e ramificazioni, ulteriori riduzioni di 10 km/h secondo il grado di costruzione;
 - c. sulle strade fuori delle località, eccettuate le semiautostrade e le autostrade: per velocità inferiori a 80 km/h, la graduazione è di 10 km/h;
 - d. sulle strade all'interno delle località: 80/70/60 km/h; per velocità inferiori a 50 km/h, la graduazione è di 10 km/h;
 - e. all'interno delle località con segnaletica per zone: 30 km/h giusta l'articolo 22, rispettivamente 20 km/h giusta l'articolo 22b.
- ⁶ Il DATEC disciplina i particolari quanto al modo di fissare le deroghe alle limitazioni generali della velocità. Fissa le esigenze relative alla morfologia, alla segnaletica e alla demarcazione per le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e per le zone d'incontro.

2.2 Basi tecniche

Dal punto di vista tecnico sono da considerare il tracciato orizzontale, quello verticale, la sezione stradale e le loro interazioni, regolate dalle seguenti norme tecniche:

- [1] VSS SN 640 039 Projektierung, Grundlagen – Einführung in die Normen über die Projektierung der Linienführung
- [2] VSS SN 640 080b Projektierung, Grundlagen – Geschwindigkeit als Projektierungselement
- [3] VSS SN 640 090b Projektierung, Grundlagen – Sichtweiten
- [4] VSS SN 640 100a Linienführung – Elemente der horizontalen Linienführung
- [5] VSS SN 640 110 Linienführung – Elemente der vertikalen Linienführung
- [6] VSS SN 640 200a Geometrisches Normalprofil – allgemeine Grundsätze, Begriffe und Elemente
- [7] VSS SN 640 201 Geometrisches Normalprofil – Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer

Il principio di progettazione stabilito dalle norme prevede che i parametri di tracciamento siano definiti in base alla velocità di dimensionamento. Qualora la velocità effettiva risultasse eccessiva rispetto alle caratteristiche del tracciato, la circolazione viene esposta a situazioni di pericolo che devono essere evitate correggendo i parametri del tracciato o riducendo la velocità.

La coerenza tra il tracciato, l'assetto stradale e il limite di velocità è infine fondamentale affinché l'utente sia messo in condizione di valutare correttamente la situazione e adottare il comportamento adeguato.

3. Analisi della situazione

3.1 Gerarchia e proprietà stradale

L'infrastruttura stradale di via Canavée è di proprietà comunale.

Dal punto di vista della gerarchia stradale, via Canavée è da considerare una strada di servizio, come stabilito nel Piano del traffico comunale. La classificazione è coerente con le funzioni svolte.

3.2 Contesto territoriale

La strada si situa lungo il pendio tra l'abitato di Ponte Capriasca e il fondovalle della valle del Vedeggio. Il tracciato della strada si snoda prevalentemente attraverso il bosco e alcuni terreni agricoli.

Figura 3-1: Contesto territoriale



3.3 Funzioni assicurate dalla strada

Lungo tutta la sua estensione, via Canavée è destinata al servizio dei fondi, tra i quali si osservano le destinazioni residenziali, agricole e in parte di svago.

La strada non assicura funzioni di collegamento tra l'abitato di Ponte Capriasca e la strada cantonale del Monte Ceneri (via San Gottardo). A questo scopo è infatti previsto il percorso che si snoda lungo via A. Da Ponte e via Pian dal Maggio congiungendo Ponte Capriasca a Taverne, lungo strade di collegamento dal calibro adeguato.

La strada è percorribile bidirezionalmente lungo tutta la tratta in esame.

Lungo la tratta a valle della strada, su territorio di Torricella-Taverne, è segnalato un itinerario ciclabile. Il percorso tra l'abitato di Ponte Capriasca e via San Gottardo è inoltre ben frequentato dai ciclisti e definito nella pianificazione cantonale come percorso regionale del Luganese no. 4.

3.4 Assetto della strada

La strada dispone di un calibro di 3.0 m. In alcuni punti del percorso, la larghezza risulta inferiore.

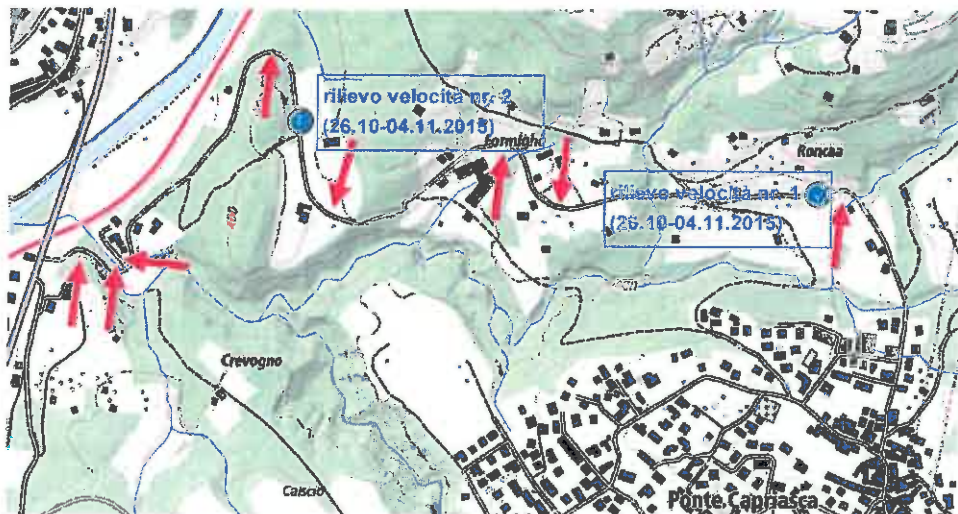
Sono presenti alcuni brevi slarghi che consentono puntualmente l'incrocio tra due veicoli.

Non sono disponibili marciapiedi o altri impianti per il traffico pedonale.

3.5 Tracciato orizzontale

L'andamento del tracciato orizzontale è caratterizzato dall'alternarsi di brevi rettilinei e numerose curve e controcurve. La maggior parte delle curve presenta raggi inferiori a 45 m (raggio minimo per una velocità di dimensionamento di 40 km/h ai sensi di [4]).

Figura 3-2: Curve principali e ubicazione rilievi velocità



3.6 Tracciato verticale

La strada si sviluppa in pendenza, con valori medi attorno al 5% e punte di ca. 10%.

3.7 Limite di velocità

Situandosi fuori località, ai sensi dell'art. 4a ONC è in vigore il limite di 80 km/h.

Il limite è chiaramente segnalato all'entrata a monte, tramite il segnale 2.53.1 (fine della velocità massima 50 – limite generale).

All'entrata a valle, situata a sua volta fuori località, il limite non è segnalato.

3.8 Gestione della circolazione

Malgrado la larghezza ridotta e le condizioni di visibilità spesso al di sotto dei requisiti minimi, la strada è percorribile in modo bidirezionale.

Sono in vigore prescrizioni inerenti il transito di veicoli pesanti:

- limite di peso 7t (segnalato sia all'imbocco da via San Gottardo che all'imbocco a monte, all'uscita dall'abitato)
- lunghezza massima 13 m (segnalato alle entrate del territorio comunale)

3.9 Limiti di visibilità

A causa della tortuosità del tracciato, ed in particolare delle numerose curve strette e della successione di curve e controcure, la visibilità disponibile varia continuamente.

I requisiti di visibilità (distanza di arresto S_A) sono definiti come segue nella norma [3].

$V_p = 40$ km/h $S_{Amin} =$ ca. 38 m (pendenza longitudinale -6%)

$V_p = 50$ km/h $S_{Amin} =$ ca. 53 m (pendenza longitudinale -6%)

$V_p = 80$ km/h $S_{Amin} =$ ca. 120 m (pendenza longitudinale -6%)

Si osserva che la distanza di arresto corrispondente al limite di velocità in vigore è disponibile solo in pochi punti del tracciato.

La distanza di arresto per il limite di velocità di 50 km/h è più frequentemente disponibile. Quella per il limite di velocità di 40 km/h è disponibile lungo tutto il tracciato, con l'eccezione di un numero limitato di punti.

3.10 Velocità caratteristica

La velocità di circolazione è stata rilevata nei due punti illustrati nella figura 3-2.

Tabella 3-1: Velocità rilevate

rilevo	passaggi veicoli	direzione	velocità media km/h	velocità caratteristica $V_{55\%}$ km/h	velocità massima auto / moto km/h
1	543	salita	32	40	51 / 75
	785	discesa	28	40	49 / 62
2	764	salita	31	40	54 / 53
	856	discesa	27	37	54 / 57

Complessivamente, la velocità caratteristica lungo l'intera tratta si situa a ca. 40 km/h. Le velocità massime indicate per le automobili non eccedono i 54 km/h.

3.11 Intensità del traffico

L'intensità del traffico è ricavabile dai rilievi della velocità illustrati nel capitolo 3.10. Il TGM si situa tra 178 e 190 veicoli/giorno. La punta oraria viene raggiunta durante l'ora di punta serale (17:00-8:00) e si attesta a 18 veicoli/ora.

I flussi molto bassi, sia in relazione alle ore di punta che al totale giornaliero, sono coerenti con le caratteristiche della strada, con la posizione e la funzione nella rete stradale nonché con il limitato numero di fondi edificati situati lungo il percorso.

3.12 Aspetti di sicurezza

Secondo la statistica degli incidenti annunciati dalla polizia, nel periodo tra il 1 gennaio 2011 e il 31 dicembre 2014 si è registrato solo 1 incidente.

La causa e la dinamica dell'incidente registrate (incidente di parcheggio - collisione con un veicolo posteggiato correttamente) induce a credere che il medesimo non sia relazionato al tracciato stradale e allo svolgimento della circolazione.

3.13 Stato della pavimentazione

La strada dispone di una pavimentazione in miscela bituminosa.

Lo stato della pavimentazione è generalmente soddisfacente; si osservano tuttavia alcuni punti in avanzato stato di degrado.

3.14 Equipaggiamento

La strada non è illuminata (sono presenti unicamente alcuni lampioni nella tratta più a monte) e non dispone di altro equipaggiamento.

3.15 Valutazione della situazione

L'analisi della situazione evidenzia una chiara incongruenza tra il limite di velocità in vigore e i parametri geometrici della strada (sezione e tracciato). L'assetto stradale e i parametri di tracciamento rispettano infatti a malapena le raccomandazioni delle norme per una velocità di progettazione di 40 km/h, mentre il limite in vigore è di 80 km/h.

La strada viene quindi meno al principio fondamentale per il quale dovrebbe essere tracciata e dimensionata in modo adeguato al limite di velocità applicato.

La tortuosità del tracciato, la presenza di curve molto strette e le carenti condizioni di visibilità costringono quindi l'utente a ridurre la velocità lungo praticamente tutto il percorso, come dimostrato dai livelli di velocità rilevati. La differenza tra la velocità consentita e quella che può essere mantenuta circolando in condizioni di adeguata sicurezza è elevata (ca. 40 km/h).

Ponderando anche le funzioni svolte dalla strada nel contesto della rete locale e la lunghezza del percorso, la sollecitazione che ne deriva per l'utente appare elevata e non giustificata. In caso di distrazione o di un errore di valutazione (indotto ad esempio dalla convinzione di poter circolare secondo il limite di velocità segnalato) possono subentrare condizioni di elevato pericolo.

Per quanto precede, a causa dell'incongruenza tra il regime di traffico, la velocità segnalata e la larghezza della carreggiata, l'utilizzazione attuale della strada non avviene nelle dovute condizioni di sicurezza. **Queste carenze/incongruenze rappresentano quindi una situazione di potenziale pericolo, direttamente percepibile solo all'utente familiare alla situazione, che giustifica un intervento di risanamento.**

Il risanamento della situazione può avvenire secondo i seguenti principi:

- adeguamento del calibro stradale, oppure
- modifica del regime di traffico, oppure
- riduzione della velocità consentita.

4. Possibilità di risanamento

4.1 Allargamento della carreggiata

L'allargamento della carreggiata, fino a consentire l'utilizzazione sicura della strada in caso di incrocio tra veicoli che procedono in direzioni opposte, non è previsto nel Piano comunale del traffico.

Viste le funzioni svolte dalla strada, un simile investimento non sarebbe inoltre in alcun modo razionale e sostenibile dal punto di vista finanziario.

Per le ragioni che precedono, questo tipo di soluzione è quindi da scartare.

4.2 Modifica del regime di traffico

In considerazione delle funzioni svolte dalla strada, l'introduzione di un senso unico tramite il quale escludere l'incrocio tra veicoli non è sostenibile. Un simile intervento indurrebbe inoltre a circolare a velocità più sostenute, in conflitto con le caratteristiche geometriche della strada.

L'introduzione di un divieto generale di circolazione con l'eccezione del servizio a domicilio e del traffico ciclistico permetterebbe di limitare il transito motorizzato ad utenti abituati alla situazione e consci delle situazioni di pericolo. La potenziale pericolosità dei conflitti non verrebbe però ridotta. Trattandosi inoltre di una misura più restrittiva e "discriminatoria", questa soluzione appare meno efficace rispetto ad un adeguamento del limite di velocità (cfr. capitolo 4.3).

4.3 Riduzione della velocità

La velocità adeguata derivante dal calibro e dal tracciato stradale si situa tra 30 km/h e 50 km/h. Riducendo il limite di velocità segnalato ed avvicinandolo maggiormente alla velocità adeguata al tracciato, è possibile:

- garantire la coerenza tra il tipo di strada, le funzioni svolte (servizio e gestione agricola);
- assicurare la disponibilità di condizioni di visibilità sufficienti;
- assicurare la percorribilità delle curve;
- ridurre il grado di sollecitazione dei conducenti in materia di valutazione della situazione a adeguamento della velocità, riducendo o eliminando così una delle cause delle possibili situazioni di pericolo.

Questi benefici permettono di eliminare, o quantomeno di ridurre in modo molto marcato, i conflitti che determinano la potenziale pericolosità della tratta.

La riduzione del limite di velocità a 40 km/h appare dunque giustificata ai sensi dell'art. 108 OSStr e opportuna per garantire adeguate condizioni di sicurezza a tutte le categorie di utenti che percorrono via Canavée, coerentemente con le funzioni da essa sostenute.

La buona corrispondenza tra il limite proposto e la velocità caratteristica della tratta lungo tutto il suo sviluppo dovrebbe assicurare un adeguato grado di rispetto da parte dei conducenti.

5. Conclusioni

Dall'incongruenza tra il limite di velocità in vigore e (tutti) i principali elementi geometrici della sezione e del tracciato stradale derivano condizioni di sicurezza inadeguate per tutti gli utenti della tratta. Malgrado la statistica degli incidenti non registri eventi particolarmente gravi, si tratta di una situazione di pericolosità potenziale preferibilmente da risanare. Lungo ampie tratte della strada, i parametri geometrici del tracciato risultano adeguati per velocità inferiori a 40 km/h; la velocità segnalata/consentita è dunque indicativamente doppia rispetto a quella adeguata.

Il limite di velocità in vigore deriva dall'applicazione di una norma generale (art. 4a ONC), nella cui applicazione non appaiono sufficientemente considerate le caratteristiche del tracciato e della sezione, rispettivamente le funzioni assicurate dalla strada e le tipologie di utenti.

La riduzione della velocità a 40 km/h è una misura efficace e razionale per migliorare le condizioni di sicurezza della tratta. Essendo esclusi interventi di correzione del tracciato (cfr. cap. 4.1) e risultando sconsigliabile l'introduzione di limitazioni della circolazione (cfr. cap. 4.2), la riduzione della velocità è altresì l'unica misura possibile.

Per quanto precede, e meglio per i benefici illustrati nel capitolo 4, la riduzione del limite di velocità segnalato a 40 km/h appare opportuno e conforme alle disposizioni dell'articolo 108 OSStr.

Considerato l'andamento del tracciato, l'introduzione deve preferibilmente estendersi a tutta la tratta. L'introduzione limitata alle tratte del percorso con gli elementi geometrici più sfavorevoli non permetterebbe di ottenere i medesimi benefici.