

Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 43 20
fax +41 91 814 44 35
e-mail can-sc@ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signore

- Sara Beretta Piccoli

- Lara Filippini

Deputate al Gran Consiglio

Interrogazione 24 marzo 2016 n. 51.16 Passaggi pedonali sicuri, con o senza righe?

Signore deputate,

rispondiamo alla vostra interrogazione che, nella sua ampia premessa di carattere tecnico e giuridico, risponde già in gran parte al quesito riguardante l'approccio del Cantone in materia di passaggi pedonali (in seguito PP). Infatti, la fonte o gli elementi sostanziali di tale premessa si trovano con ogni probabilità in testi di risposta ad atti parlamentari passati.

In ogni caso ciò vale tuttora, con qualche precisazione che formuliamo di seguito.

Premessa

I PP demarcati con le strisce gialle (ai sensi dell'art. 77 cpv 1 OSStr) sono delle strutture di attraversamento sulle quali il pedone gode della precedenza rispetto al traffico veicolare (art. 6 cpv 1 dell'Ordinanza federale sulle norme della circolazione stradale - ONC). La legge (art. 47 ONC) prescrive l'obbligo di utilizzare un PP situato nel raggio di 50 metri; al di fuori di questo raggio, il pedone può attraversare la strada in qualsiasi punto egli ritenga che l'attraversamento sia sicuro.

La norma tecnica VSS SN 640 241 elaborata dall'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS) fissa i requisiti minimi che il PP deve soddisfare per essere ritenuto idoneo. Questa norma è stata elaborata sulla base dei più recenti e approfonditi studi a livello svizzero ed europeo, allo scopo di garantire uno standard di sicurezza e comfort adeguati sui PP.

I requisiti minimi fissati nella norma VSS SN 640 241 (ed. 2016-03) sono:

- la velocità di cartello e la velocità effettiva (V85) non devono superare 60 km/h nella zona del PP;
- il traffico giornaliero (TGM) dovrebbe essere superiore ai 3'000 veicoli;
- condizioni di visibilità sufficienti tra i conducenti dei veicoli in avvicinamento e i pedoni sul PP o sulla zona d'attesa;
- la frequenza regolare di almeno 100 pedoni durante le 5 ore più frequentate del giorno. Se il PP si trova sul percorso casa-scuola, nei pressi di una fermata del trasporto pubblico, di un istituto scolastico o di un istituto di cura è possibile ammettere una frequenza pedonale minore;
- su entrambi i lati della carreggiata, la disponibilità di un'area protetta di attesa per i pedoni, non transitabile dai veicoli;
- bordure dei marciapiedi ribassate, secondo Norma SIA 500;
- illuminazione pubblica adeguata, secondo la direttiva SLG 202;
- l'attraversamento deve coincidere con il percorso più diretto;
- considerare la posa di un'isola centrale di protezione.

Nel caso in cui non siano soddisfatte tutte le condizioni elencate sopra, il PP deve essere sistemato oppure spostato in un luogo più idoneo, in casi estremi deve essere eliminato.

Ci preme sottolineare che l' "...attraversamento della carreggiata in assoluta sicurezza" (cfr. punto a della vostra interrogazione) non può purtroppo essere garantito nemmeno su un passaggio pedonale a norma, poiché attraversare una strada non è mai un'azione priva di rischi. Quello che va garantito è il rispetto delle norme tecniche in materia, in modo da offrire delle condizioni adeguate per l'attraversamento: questo è il compito del proprietario dell'infrastruttura.

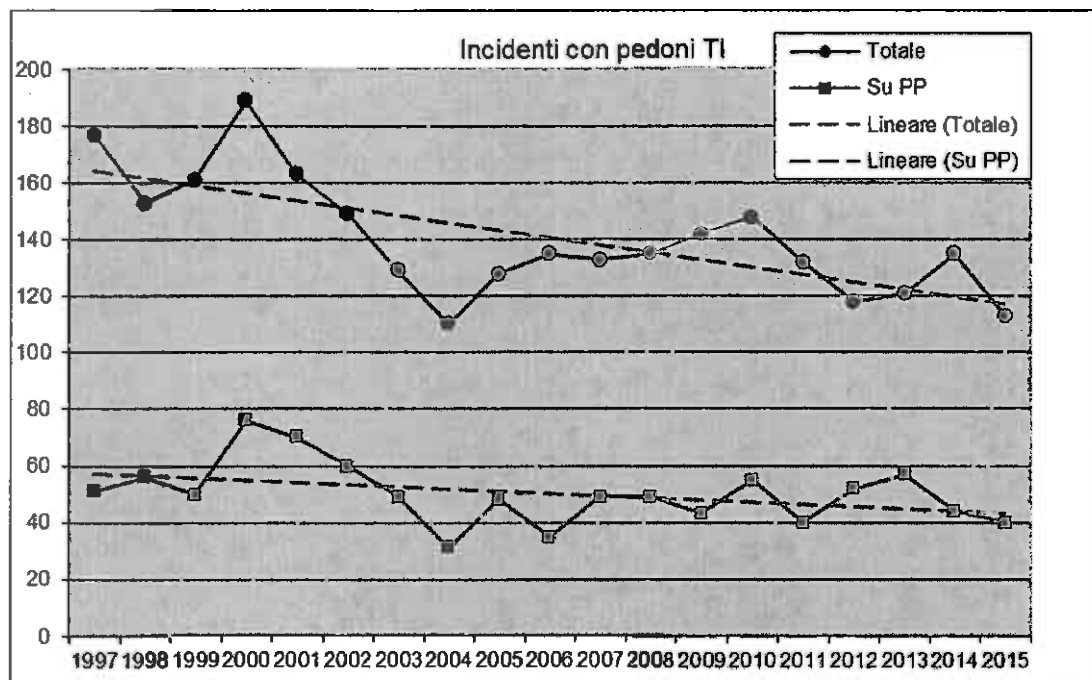
Un'altra importante precisazione riguarda la differenza tra attraversamento pedonale demarcato (cartello blu e strisce gialle) e non demarcato. Quest'ultimo caso rappresenta un punto adatto all'attraversamento grazie a misure fisiche specifiche come l'isola centrale spartitraffico a protezione del pedone, l'abbassamento delle bordure per favorire le carrozzine e le persone a mobilità ridotta e un'illuminazione stradale idonea. I due tipi di strutture d'attraversamento (demarcato e non) devono sottostare ai medesimi criteri fissati dalla norma citata, ma solo su un PP demarcato il pedone gode della precedenza, della quale però non deve abusare. Le strutture d'attraversamento munite di isole centrali spartitraffico offrono delle migliori condizioni di sicurezza poiché permettono al pedone di attraversare la strada in due fasi, consentendogli di concentrarsi meglio sul traffico in avvicinamento. La realizzazione di isole spartitraffico non è però sempre possibile, al di là dei costi spesso elevati.

Rispondiamo di seguito alle singole domande.

- 1. Quanti incidenti si sono verificati in Ticino ai passaggi pedonali negli ultimi 5 anni? Quanti di questi con esito letale? Quanti nelle zone non demarcate con linee gialle (ma considerate passaggi pedonali)?**

In Ticino, negli ultimi 5 anni (2011-2015), gli incidenti stradali che hanno visto coinvolti dei pedoni sono stati in totale 619 (in media 124 all'anno, la media sugli ultimi 19 anni è di 141 casi all'anno), di cui 233 su PP (media 47 all'anno, la media sugli ultimi 19 anni è di 50 casi all'anno). Sul totale di 619 incidenti, 246 sono avvenuti sulle strade cantonali, di cui 124 su PP. Nel medesimo periodo, i morti sui passaggi pedonali sono stati 3, nessuno negli ultimi 3 anni. In generale, si può osservare che il numero di incidenti è tendenzialmente in diminuzione e che gli incidenti sui passaggi pedonali sono circa 1/3 del totale, costante.

In merito alla tendenza, è significativo il grafico seguente:



Il Ticino vede quindi in costante diminuzione il numero di incidenti, questo anche grazie alle numerose misure in materia infrastrutturale e iniziative in tema di sensibilizzazione.

2. In materia di passaggi pedonali quale politica sta adottando il Cantone?

L'obiettivo del Cantone, in gran parte raggiunto sulle strade cantonali principali, è di garantire delle strutture d'attraversamento pedonale adeguate a conformi alla norma tecnica di riferimento SN 640 241. Negli ultimi 5 anni i servizi del Dipartimento del territorio hanno proceduto al controllo dei circa 500 PP sulle strade cantonali principali e, in seguito, alla progettazione e alla realizzazione degli interventi di migioria laddove necessari, tra essi, in alcuni casi la trasformazione in attraversamenti non demarcati laddove la frequenza era assai scarsa, lo spostamento del PP e, in assenza di alternative, anche la soppressione del PP che non risultava a norma. Nei prossimi anni è previsto il medesimo lavoro per le circa 200 strutture su strade cantonali secondarie.

3. Si pensa di voler ancora demarcare i passaggi pedonali con le linee gialle riflettenti secondo la Norma VSS SN 640'877? Chi ne verifica la conformità?

Laddove le strisce gialle sono adeguate ai sensi della norma, la demarcazione avviene con segnaletica riflettente (colore giallo RAL no. 1023). La vigilanza generale in materia di segnaletica spetta al Cantone, la manutenzione e l'esercizio della segnaletica esistente spettano ai proprietari delle strade.

4. Dovremo in futuro aspettarci strade senza questa demarcazione (come in parte accade già in alcuni comuni)?

Il Cantone acconsente e/o procede alla demarcazione dei PP (se possibile muniti di isola centrale spartitraffico), in particolare sulle strade cantonali negli abitati, in base alle reali necessità della mobilità pedonale e a condizione che le strutture d'attraversamento rispettino i requisiti minimi fissati dalla norma.

Laddove non vi sono tutte le condizioni per demarcare in passaggio pedonale, si opta spesso per un attraversamento facilitato (isola) o per niente del tutto. Ricordiamo che il pedone può attraversare la strada dove vuole e dove si sente più sicuro, regola che vale in generale, ma non nel raggio di 50 m da un PP (nel quale vige l'obbligo di utilizzarlo).

5. Si ritiene che isole pedonali, senza demarcazione orizzontale delle linee gialle, debbano diventare la regola (indipendentemente dalla frequentazione del passaggio pedonale)?

No, vedi pure risposta alla domanda precedente. La demarcazione o meno delle strisce gialle non è una scelta strategica generale, bensì l'esito dell'esame di ogni singolo caso.

6. La segnaletica orizzontale e verticale attuale del Cantone è conforme alle norme vigenti?

In generale sì. Come sempre vi sono situazioni da migliorare e altre che devono essere rese conformi alle modifiche normative, che sono (purtroppo) assai frequenti, o legali.

7. Chi ne verifica la conformità?

Il Cantone, al quale la legislazione federale affida il compito. Il servizio competente è l'area del supporto e del coordinamento della Divisione delle costruzioni, Dipartimento del territorio.

8. Può il Cantone invitare i comuni a verificare queste strutture e, se del caso apportare i correttivi del caso, segnalando la problematica?

Sì, ma solo in materia di correttezza della segnaletica. Per quanto concerne in generale l'infrastruttura d'attraversamento pedonale ogni ente risponde della sua proprietà.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 3 ore lavorative.

Vogliate gradire, signore deputate, l'espressione della nostra stima.

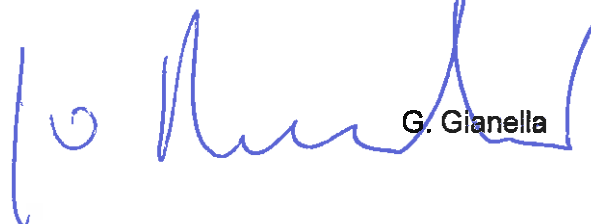
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



P. Beltraminelli

Il Cancelliere:



G. Gianella