

# Messaggio

numero

**6454**

data

8 febbraio 2011

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Stanziamiento di un credito di CHF 3'000'000.- quale aggiornamento del credito quadro per migliorie stradali (DL 14.4.2008) per la sistemazione dei passaggi pedonali esistenti sulle strade cantonali**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

vi sottoponiamo, per approvazione, la richiesta di CHF 3'000'000.-, quale aggiornamento del credito quadro per migliorie stradali (DL 14.4.2008), per la sistemazione dei passaggi pedonali sulle strade cantonali. Per sistemazione si intendono tutte le misure da intraprendere a livello costruttivo, di segnaletica, di illuminazione ecc. onde migliorare le strutture di attraversamento esistenti; sono altresì intese le misure necessarie allo spostamento o all'eventuale eliminazione di strutture di attraversamento.

### **1. ISTORIATO**

#### **1.1 Introduzione**

All'inizio del 2010 si sono purtroppo dovuti constatare diversi incidenti che hanno coinvolto pedoni, causando purtroppo in un breve lasso di tempo cinque vittime; in tutto il 2010 si sono verificati in totale 10 incidenti con esito fatale per i pedoni. Sebbene quelli verificatisi su un passaggi pedonale siano limitati a 2 casi, il ripetersi di eventi ad inizio anno ha indotto il Dipartimento del territorio e il Dipartimento delle istituzioni a verificare i rispettivi ruoli e strategie a breve-medio termine.

A livello infrastrutturale, indipendentemente dalle cause dei singoli incidenti - determinate di volta in volta dalle indagini della polizia – il Dipartimento del territorio ha deciso accelerare la verifica delle strutture di attraversamento esistenti.

#### **1.2 Modalità di verifica delle infrastrutture e le competenze**

Sulla base dell'Ordinanza del DATEC che sancisce come giuridicamente vincolante la norma tecnica riguardante gli attraversamenti pedonali (SN 640 241), alla fine del 2004 il Cantone aveva chiesto a tutti i Comuni di procedere al censimento dei passaggi pedonali e alla verifica delle strutture di attraversamento sul loro territorio. Dopo alcuni richiami, sono giunti i dati da 170 Comuni (considerate le aggregazioni).

Il censimento ha permesso di accertare il numero di passaggi pedonali presenti sul territorio: ca. 740 su strade cantonali, ca. 1'000 su strade comunali.

Con questi dati il Cantone stava già procedendo alle verifiche dell'idoneità delle strutture presenti, dando la priorità a quelle situate su strade cantonali di grande transito (in primis laddove si sono constatati incidenti), in seguito per quelle di minore transito e secondarie.

Già dal 2005 erano state esaminate diverse strutture di attraversamento, con la richiesta ai Comuni di collaborare per fornire i dati necessari mediante compilazione di formulari inseriti nella norma citata.

Questo lavoro si è rivelato spesso laborioso, in parte a causa dell'oggettiva difficoltà tecnica, in parte anche a seguito della scarsa volontà di alcuni Comuni di affrontare il tema.

Giova qui ricordare che il passaggio pedonale non è un luogo di attraversamento sicuro per definizione, bensì una possibilità di attraversamento sul quale il pedone gode della precedenza, della quale peraltro non può e non deve abusare.

Se la struttura risponde alla norma, in tal caso è considerata adeguata e la probabilità di incidente diminuisce, senza però essere esclusa.

L'adeguatezza del passaggio pedonale demarcato è data, in sintesi, dall'esame degli elementi seguenti:

- numero e velocità dei veicoli in transito,
- numero di pedoni in attraversamento (punte orarie, numero di passaggi nelle 3-5 ore, percorsi casa-scuola),
- distanze di visibilità,
- illuminazione,
- abbassamento delle bordure dei marciapiedi per i disabili e per le carrozzelle,
- aree di attesa (non percorribili dai veicoli),
- segnaletica e demarcazioni.

La Norma SN 640 241 definisce i parametri minimi da rispettare per potere considerare adeguato un passaggio pedonale la cui demarcazione è effettuata ai sensi dell'OSStr. In assenza di uno o più parametri minimi, la struttura non può essere demarcata, va eliminata o spostata in un luogo più adatto.

In merito alle competenze, la legislazione in materia di segnaletica è federale e attribuisce ai Cantoni il compito di applicarla e di sorveglianza. I passaggi pedonali sono interventi di segnaletica e pertanto devono essere autorizzati dal Cantone con decisione formale.

Diverse leggi cantonali definiscono inoltre le competenze di Cantone e Comuni in materia di mobilità pedonale. La concezione di essa è compito del Comune, cui compete identificare e controllare l'adeguatezza dei punti di attraversamento, come pure la loro realizzazione, il Cantone partecipa alle spese per interventi strutturali su strada cantonale, quali ad esempio le isole spartitraffico. Il risultato ottimale si raggiunge pertanto con una stretta collaborazione. Nonostante i compiti attribuiti a Cantone/Comuni dalle varie leggi, il proprietario di un'infrastruttura stradale risponde comunque per tutto quanto è situato o ha influenza su di essa.

### **1.3 Il programma stabilito ad inizio 2010**

All'inizio del 2010, sulla base dei dati in suo possesso, il Dipartimento del territorio ha deciso di accelerare il processo di verifica dell'idoneità delle strutture attuali. Ritenuto che le risorse dei Servizi non sono sufficienti, ci si è avvalsi di consulenti e progettisti privati, ai quali sono stati affidati i compiti seguenti:

- verifica di dettaglio di tutti i passaggi pedonali situati su strada cantonale (ca. 740), con priorità a quelli situati sulle strade più trafficate, nell'ottica dei parametri di cui al punto precedente,

- definizione per tutte le strutture:
  - idoneità,
  - idoneità con correttivi da apportare (potenziamento illuminazione, correzione bordure, ecc.),
  - non idoneità → da spostare,
  - non idoneità → da eliminare, con alternativa per i pedoni,
  - non idoneità → da eliminare senza alternativa possibile se non misure organizzative (controllo, pattugliamento),
- ai consulenti è data la facoltà di assumere informazioni presso i Servizi tecnici dei Comuni e discutere le soluzioni, potranno inoltre essere definite modalità di lavoro ad hoc con i centri urbani.

Non viene analizzata la demarcazione di nuovi passaggi pedonali ma solo il loro eventuale spostamento. Le proposte vengono sottoposte ai Comuni, man mano che le valutazioni sono note. Per i compiti esecutivi è indispensabile una tempestiva collaborazione e uno sforzo finanziario da parte dei Comuni.

Le priorità ed i termini sono stati stabiliti come segue:

- 1a) 110 passaggi pedonali sui quali sono avvenuti uno o più incidenti (strade principali e secondarie):
  - Interventi entro il 31.12.2010
- 1b) 430 passaggi pedonali su strade principali:
  - 210 con rilievi parzialmente effettuati - Interventi entro il 30.6.2011
  - 220 con rilievi da effettuare - Interventi entro il 31.12.2011
- 2) 200 passaggi pedonali su strade secondarie:
  - interventi entro il 30.6.2012

## **2. STATO DEI LAVORI**

Se l'avanzamento dei rilievi da parte dei progettisti incaricati ha potuto procedere secondo i piani (e anche meglio, si sono infatti rilevati gran parte delle strutture di cui alla priorità 1b), lo stesso non si può dire per l'avanzamento delle misure realizzazione degli adeguamenti laddove questi si rendono necessari.

Con l'avanzamento dei lavori si sono infatti constatate le dinamiche seguenti:

- i contatti tra progettisti e amministrazioni comunali hanno spesso portato all'estensione dei rilievi su tutto il comprensorio, anticipando così i lavori previsti successivamente (priorità 1b); questa esigenza, di per sé comprensibile, ha portato ad avere, un numero di casi superiori alle attese in un lasso di tempo assai ristretto;
- gli stessi Comuni hanno manifestato la volontà di non limitarsi alle opere richieste nell'ambito delle priorità 1a), bensì di procedere in unico passo anche con quelle 1b) con maggiori impegni finanziari, ciò necessita delle usuali procedure di richiesta di crediti ai legislativi comunali. Va infatti ricordato che, in virtù delle competenze di Legge, la maggior parte delle spese legate ai passaggi pedonali (segnaletica, illuminazione) è a carico dei Comuni, Cantone e Comuni finanziano paritariamente le misure infrastrutturali (adattamenti stradali, bordure ecc.).

Questi due aspetti, che dimostrano un'attitudine positiva e collaborativa da parte dei comuni, portano però a procrastinare i termini di intervento.

Al 31.12.2010 sono state esaminate e risolte (risolte vale a dire: non ha dovuto essere effettuato alcun intervento oppure si provveduto a spostare, rettificare o eliminare la struttura esistente) 20 situazioni di cui alla priorità 1a) (obbiettivo 110). Sono però stati effettuati i rilievi e identificati, quantificati e pianificati gli interventi per tutte le situazioni della medesima priorità 1a), nonché identificati e quantificati gli stessi per ca. 300 casi appartenenti alla priorità 1b) (circa i  $\frac{3}{4}$  del totale)

Come osservato in precedenza, i tempi di realizzazione sono legati alle procedure comunali, dovute alla volontà di affrontare la problematica una volta sola sull'intero comprensorio.

Preso atto di tale situazione la Divisione delle costruzioni ha esaminato le possibilità di accelerare la fase costruttiva, per recuperare e mantenere i programmi operativi.

La proposta meglio concretizzabile in tempi brevi è risultata l'anticipo delle spese da parte del Cantone laddove i Comuni non dispongono ancora delle basi finanziarie per procedere: la disponibilità di un credito cantonale per tutti gli interventi permette infatti di agire immediatamente, la realizzazione può avvenire con la Direzione lavori da parte dei progettisti incaricati o dei Centri di manutenzione delle strade cantonali, a dipendenza dei casi e delle disponibilità. Per quanto concerne le ditte esecutrici (genio civile, segnaletica, impianti elettrici), è possibile far capo alle ditte di manutenzione (contratti esistenti), alle aziende elettriche ed eventualmente attribuire con incarichi diretti ad altre ditte (gli importi per singoli interventi sono infatti di modesta entità).

Gli oneri dei Comuni ai sensi di Legge, secondo le competenze descritte in precedenza, saranno recuperati e fatturati successivamente.

### **3. RICHIESTA DI CREDITO**

Le prime prestazioni riguardanti i rilievi (mandati a progettisti) hanno potuto essere finanziate con l'attuale credito quadro delle migliorie (DL 14.4.2008).

Per la realizzazione degli interventi anticipati dal Cantone occorre far capo ad un aggiornamento dello stesso, oggetto della richiesta del presente messaggio.

L'entità del credito aggiuntivo è stata stabilita con una stima dei costi basata sulle esperienze precedenti. Tenuto conto che in alcuni comuni la procedura di richiesta dei crediti necessari è già in fase avanzata, ciò che permetterà di realizzare entro la prossima primavera diversi interventi della priorità 1a), per terminare le opere 1a) e 1b) si stima la necessità di coprire costi per ca. 400 strutture di passaggio pedonale, principalmente come anticipi di spesa, in alcuni altri casi (comuni che disporranno già dei crediti di loro competenza) come partecipazione cantonale.

I costi sono valutati in media a 5'000.- - 10'000.- CHF per singolo caso (vi sono casi in cui non occorre intervenire).

L'entità dell'aggiornamento del credito è stata pertanto valutata in 7'500.- x 400 = 3'000'000.- CHF.

Il ricupero per quanto a carico dei Comuni è valutato in media a ca. 2/3 dell'importo, ritenuto che per la segnaletica e l'illuminazione il ricupero è totale (per la segnaletica fa stato il Regolamento della Legge di applicazione alla legge federale sulla circolazione stradale e la tassa sul traffico pesante, per l'illuminazione la competenza comunale è data dalla Legge sulle strade), per le opere costruttive lo stesso è del 50% (contributi dei Comuni per opere di miglioria ai sensi della Legge sulle strade): prudenzialmente si calcola con entrate comunali pari al 60% e quindi 1'800'000.- CHF.

L'onere netto per il Cantone risulta pertanto di 3'000'000.- ./1'800'000.- = 1'200'000.- CHF.

L'aggiornamento del credito va considerato a copertura delle fasi 1a) e 1b), con l'avanzamento dei lavori non sono escluse necessità di adeguamento a dipendenza delle spese effettive; d'altro canto è possibile che vi siano dei residui, con i quali si potrà procedere a finanziare inizialmente, con le modalità di cui sopra, le misure in priorità 2).

Eventuali adeguamenti saranno considerati nell'ambito della prossima richiesta di crediti quadro quadriennali di conservazione per il periodo 2012-2015, il cui messaggio sarà sottoposto al Parlamento nell'autunno 2011, il quale contemplerà pure un nuovo credito quadriennale per migliorie stradali.

#### **4. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO**

##### **4.1 Linee direttive**

Le opere sono in sintonia con le Linee direttive 2008-2011, segnatamente con le proposte contenute nella prima parte, scheda programmatica "Riscaldamento climatico, ambiente ed energia", scheda no. 5 "Servizi e vie di comunicazione", obiettivi in merito a mobilità pubblica e privata.

La proposta g) della suddetta scheda propone la prosecuzione degli interventi di conservazione del patrimonio stradale e dei miglioramenti puntuali per garantire fluidità e sicurezza del traffico.

##### **4.2 Piano finanziario**

Le opere sono previste nel Piano finanziario nel settore 62, alla posizione 621 05 01 e collegata all'elemento WBS 783.59 1040. La spesa si estende su i due quadrienni 2008-2011 e 2012-2015, ed è prevista in misura di 1.50 mio di franchi nel primo e in 1.50 mio di franchi nel secondo.

Il recupero di quanto a carico dei Comuni è previsto alla posizione 621 05 01 e collegato all'elemento WBS 781.68 1100, in misura di 0.4 mio di franchi nel quadriennio 2008-2011 e 1.4 mio franchi nel 2012-2015. Si calcola infatti che la disponibilità dei crediti comunali possa essere successiva alla realizzazione e contabilizzazione delle misure, l'anticipo delle spese è infatti lo scopo dell'adeguamento richiesto.

A livello organizzativo la realizzazione non richiede alcun adattamento dell'organico del personale.

Nell'invitarvi cortesemente ad approvare il disegno di Decreto legislativo allegato vi porgiamo, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, L. Pedrazzini

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente lo stanziamento di un credito di CHF 3'000'000.- quale aggiornamento del credito quadro per migliorie stradali (DL 14.4.2008) per la sistemazione dei passaggi pedonali esistenti sulle strade cantonali**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 8 febbraio 2011 n. 6454 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a:**

### **Articolo 1**

È approvato un credito di CHF 3'000'000.- quale aggiornamento del credito quadro per migliorie stradali (DL 14.4.2008) per la sistemazione dei passaggi pedonali esistenti sulle strade cantonali. Il nuovo importo del credito quadro è di CHF 19'000'000.-.

### **Articolo 2**

Il credito sarà iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

### **Articolo 3**

I contributi e le entrate saranno accreditate sotto le corrispondenti voci d'entrata.

### **Articolo 4**

Trascorsi i termini per l' esercizio del diritto di referendum, il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.