

Rapporto

numero

6392 R

data

5 settembre 2013

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

della Commissione speciale pianificazione del territorio sulle mozioni

- **22 febbraio 2010 presentata da Raoul Ghisletta e cofirmatari per il Gruppo PS “Credito quadro a favore del rafforzamento delle misure di protezione dei pedoni e ciclisti”**
- **23 febbraio 2010 presentata da Francesco Maggi e cofirmatari “Misure urgenti per la protezione dei pedoni”**

(v. messaggio 24 agosto 2010 n. 6392)

PREMESSA

Sulle strade del Canton Ticino, ancor oggi vengono investiti più di cento pedoni all'anno. Tra i 120 e i 130, dicono le statistiche: 45 circa riportano ferite gravi, da due a quattro muoiono. Ogni anno. E un terzo di questi incidenti avviene sui passaggi pedonali.

Quali sono i punti pericolosi per i pedoni? Quali gli interventi che potrebbero aumentare la loro sicurezza? E quali le responsabilità degli automobilisti, che non sempre rispettano i diritti degli utenti più deboli?

Da Malvaglia a Mendrisio la trasmissione televisiva *Patti chiari* ha indagato sui luoghi degli incidenti e non solo, ha raccolto le testimonianze di alcune vittime, e le proteste dei cittadini che segnalano inascoltati, nei quattro angoli della Svizzera italiana, i pericoli delle strade. Inoltre nel corso della trasmissione è stato mostrato un test molto particolare: come si comportano gli automobilisti di fronte a un bimbo che vuole attraversare la strada? I risultati fanno davvero riflettere. In studio alcuni cittadini hanno incontrato le autorità che hanno risposto in diretta alle loro richieste e a quelle di tutti i telespettatori che hanno segnalato i loro casi durante la trasmissione.

Durante le discussioni avute in commissione, è risultato chiaro che a tutti, in maniera indistinta, sta a cuore la sicurezza pubblica. Chiaramente nel vincolo della legge che deve essere osservata. Se ci si rende conto che alcune leggi, da rispettare, non hanno una funzione dichiaratamente “protettrice” della sicurezza pedonale, è nostro dovere divenire parte attiva e porre rimedio. Naturalmente ci sembra opportuno fare distinzione tra alcune decisioni “di pancia”, alcune decisioni reputate buone, ma fuori legge o che causano problemi alla cittadinanza e altre opportune, ma non popolari (es. la cancellazione delle strisce pedonali).

La Commissione è altresì convinta, come d'altronde lo delinea la legge, che siano i comuni, gli attori principali a garantire la sicurezza di chi cammina sulle strade o viaggiano con una mobilità lenta (es. bicicletta). Se si dovesse ricordare questo impegno ai Comuni, crediamo sia importante che venga fatto senza remore. In considerazione della frequente

e rapida comunicazione tra il Consiglio di Stato e i Comuni, crediamo sia facilmente adottabile una comunicazione (anche via mail) che richiami in maniera propositiva l'impegno dei Comuni a garantire la sicurezza. E questi non ne dubitiamo che abbiano reticenze particolari.

LE RICHIESTE

La mozione del gruppo PS chiedeva in sintesi di:

1. finanziare nei punti pericolosi di attraversamento delle strade cantonali misure per migliorare la sicurezza dei pedoni e di finanziare un potenziamento dei percorsi per pedoni e per ciclisti, con misure costruttive e di arredo;
2. finanziare maggiori misure di controllo della velocità dei veicoli, in particolare tramite la posa di radar fissi sulle "tirate" più a rischio;
3. rafforzare, nell'ambito della revisione della LALPT (v. attuale art. 28, lett. p), l'obbligo dei Comuni di elaborare e presentare concetti di percorsi pedonali e ciclabili al livello comunale.
4. snellire la burocrazia e le procedure e di rafforzare la collaborazione dei funzionari cantonali con i Comuni nella realizzazione di opere di moderazione del traffico sulle strade cantonali che attraversano gli abitati.
5. finanziare campagne di sensibilizzazione e d'informazione.
6. finanziare a livello cantonale la formazione e l'assunzione di un numero sufficiente di specialisti della mobilità pedonale e ciclabile, al fine di garantire la rapida implementazione dei provvedimenti elencati nei punti precedenti;
7. proporre una base legale per reperire i mezzi necessari al finanziamento del credito quadro.

Una mozione simile dei Verdi chiedeva invece di prevedere:

1. una deroga ai Comuni per agire con urgenza nella messa a norma di sicurezza, in particolare degli attraversamenti pedonali pericolosi, secondo le indicazioni dell'UPI;
2. un credito quadro per sostenere i Comuni nella messa in opera immediata di misure urgenti per la sicurezza di pedoni e ciclisti, con particolare attenzione ai percorsi casa-scuola;
3. per un periodo di due anni derogare al limite massimo del 50% fissato dalla Legge sulle Strade (LS) che prevede, per l'appunto, un grado di sussidio del 50% massimo (art. 29)¹;
4. l'introduzione nella LS del principio che la sicurezza prevalga sempre sulla fluidità della circolazione;
5. l'obbligo di posare strisce sonore prima di ogni attraversamento pedonale situato su tratti stradali con velocità consentita superiore ai 50 km/h;
6. l'introduzione dell'obbligo della zona 30 sulle tratte di strada dove non c'è un marciapiede e dove lo stesso risulta particolarmente stretto².

¹http://www.ti.ch/can/argomenti/legislaz/rleggi/rl/dati_rl/f/s/234.htm

²<http://www3.rsi.ch/pattichiari/node/1577>

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE

Importante a questo punto è rilevare che, da quando sono state presentate le mozioni al momento del rapporto della nostra Commissione, è passato un po' di tempo, ad agosto saranno tre anni. Questo per sottolineare che alcune spiegazioni/risposte date dal Consiglio di Stato non collimano con la realtà (per esempio la richiesta di radar anche se voluti da amministratori locali per sorvegliare e assicurare più sicurezza per la mobilità lenta non sembra avere una buona rispondenza da parte degli uffici preposti).

Anche alcune risposte che confermano l'attualità delle leggi e delle forze necessarie per garantire la sicurezza stradale non bastano a sopperire alla mancanza di fiducia, per alcuni evidente, sulla sicurezza stessa delle strade.

Non si può neppure negare che applicando le leggi, utilizzando specialisti e crediti votati, si possa rispondere positivamente alle richieste delle mozioni.

La richiesta della commissione è quella non solo di facilitare o di non intralciare, da parte degli uffici preposti, i progetti e le istanze che provengono dagli enti locali, ma che si definiscano delle disposizioni chiare e aggiornate dall'esperienza degli ultimi anni per realizzare i progetti che migliorino la sicurezza pedonale. Infatti, non sono rari i casi in cui i comuni devono aggiornare più volte i progetti di sicurezza e di mobilità lenta perché dopo il primo invio vengono suggerite nuove modifiche. Un via vai di corrispondenza che non fa bene alla collaborazione comune/cantone e che non fanno apprezzare la continua e costante collaborazione tra amministrazioni, fino a esasperare gli animi e togliere la fiducia reciproca.

Le disposizioni emanate serviranno così a definire delle regole generali e comuni ed evitare che per il medesimo progetto venga modificato dagli uffici cantonali a dipendenza del funzionario incaricato.

La propositiva attività delle amministrazioni locali e la facilitazione dell'amministrazione cantonale incrementerà il clima di fiducia nella protezione dei pedoni e nella mobilità lenta nei cittadini che per primi si lamentano verso i comuni.

Altra richiesta è che s'informino i Comuni con una circolare breve sul dovere dei Comuni a farsi promotori della sicurezza della mobilità lenta e dell'appoggio che avranno da parte dell'autorità cantonale nella realizzazione di protezioni per la mobilità lenta, in particolare con la costruzione di arredi urbani quali le isole spartitraffico per garantire l'attraversamento in due fasi, con maggior sicurezza per i pedoni anche in assenza delle strisce gialle come da direttiva emanata per la campagna "sicurezza dei passaggi pedonali".



Con questa condizione e in considerazione del fatto che tutte le richieste sono esautorate dagli strumenti organizzativi e finanziari presenti e dall'avvenuta adozione di misure immediate a favore della mobilità lenta, la Commissione speciale pianificazione del territorio accoglie la proposta del Consiglio di Stato a voler respingere le mozioni succitate.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Lorenzo Bassi, relatore

Canepa - Canevascini - Cavadini - Cozzaglio -

Garzoli - Ghisolfi - Mellini - Minotti - Orsi -

Pagnamenta - Paparelli - Rückert - Seitz