

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### Passaggi pedonali sicuri, con o senza righe?

#### Premessa

La modifica apportata il 1° giugno 1994 all'articolo 6 dell'Ordinanza federale sulle norme della circolazione stradale del 13 novembre 1962 (ONC), che ha abrogato l'obbligo del pedone di segnalare con un cenno manuale l'intenzione di attraversare il campo stradale, ha imposto un grado supplementare di severità nella valutazione delle strutture di attraversamento.

La nuova Norma svizzera SN 640 241 "Traffico pedonale / passaggi pedonali", allestita dall'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS), ratificata dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) intende fornire alle autorità responsabili in materia un pratico strumento di valutazione delle strisce pedonali attualmente esistenti o previste in futuro.

L'indirizzo adottato dall'Ufficio della segnaletica stradale e degli impianti pubblicitari (Usip) è stato presentato come modello qualificato per gli altri cantoni già durante il convegno "Sicurezza sui passaggi pedonali" (Esposizione Gemeinde 97 – Berna, 13 giugno 1997), organizzato dall'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (UPI). L'idoneità e la proprietà delle azioni proposte, sempre rispettosa in modo rigoroso delle regole e mirante ad accrescere viepiù la protezione dei pedoni, è stata pure confermata in affermata giurisprudenza del Consiglio di Stato, del Tribunale cantonale amministrativo e del Consiglio Federale.

#### Criteri di valutazione e condizioni

##### a) *Passaggi pedonali*

Il passaggio pedonale non è semplicemente una demarcazione colorata da applicare sul manto stradale, ma una struttura fisica costruita in modo tale da permettere l'attraversamento della carreggiata in assoluta sicurezza.

La legislazione federale sulla circolazione stradale impone l'osservanza di principi inderogabili a riguardo dell'adozione di misure e di strumenti legati al movimento di persone e di veicoli sulle arterie di circolazione.

#### DIRETTIVA

Gli indirizzi che precisano le condizioni minime che giustificano la demarcazione di passaggi pedonali sono le Norme dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (in particolare la norma VSS 640 241), vere e proprie ordinanze amministrative ai sensi dell'articolo 115 dell'Ordinanza federale sulla segnaletica stradale del 5 settembre 1979 (OSStr).

I luoghi di attraversamento per i pedoni sulle strade sono determinati sulla base della rete viaria pedonale. In questo ambito sono da determinare gli aiuti d'attraversamento e le misure a favore dei pedoni.

Il passaggio pedonale è quel tipo di aiuto d'attraversamento che, oltre a concedere la precedenza ai pedoni, permette l'attraversamento della carreggiata allo stesso livello della medesima ed in maniera raggruppata.

Per la valutazione dell'ordinamento di un passaggio pedonale sono utilizzate tre sfere di influenza: "pedoni", "traffico" e "installazione e circostanze stradali". Tramite l'aiuto di altri criteri è determinato, grazie al processo di valutazione, se il passaggio pedonale è appropriato o se sono da prevedere altri aiuti per l'attraversamento.

### **Criteria di valutazione secondo le norme citate**

- **Quantità di pedoni**

Essa esprime il numero di pedoni, per un'unità di tempo, su di un luogo di attraversamento. Di regola vale l'orario con la più alta frequentazione.

- **Quantità di veicoli**

Essa esprime il numero di veicoli, per un'unità di tempo, in un luogo di attraversamento della via di comunicazione. Di regola vale l'orario di punta serale (anche se la maggioranza degli attraversamenti è effettuata in un altro orario).

- **Frequentazione del passaggio pedonale nel tempo**

Per constatare se il passaggio pedonale è frequentato regolarmente (quindi per più ore) o al contrario sporadicamente si utilizzano delle frequenze: con meno di 50 pedoni per ora la frequenza è considerata sporadica con più di 100 pedoni durante le 3 – 5 ore più cariche del giorno il passaggio pedonale è reputato di frequentazione regolare.

- **Categorie di utilizzatori**

Con la composizione dei gruppi di pedoni sono date informazioni in riguardo allo scopo della circolazione pedonale (tragitto scolastico, d'acquisto o per il tempo libero), al comportamento e all'esperienza nel traffico (differenti comportamenti tra bambini, persone anziane e andicappati). E' quindi importante essere a conoscenza della vicinanza ad un tragitto scolastico, ad un complesso per persone anziane, ad uno stabilimento di cura o ad un ospedale.

- **Linea ideale per i pedoni**

In base alla linea ideale per i pedoni e rispettivamente all'utilizzo pedonale lungo il tracciato stradale e lungo i loro bordi deve essere valutato se le necessità d'attraversamento devono essere distribuite in modo disperso o se devono essere puntualmente raggruppate in un punto predefinito.

- **Numero delle corsie**

Le possibilità di effettuare delle manovre di sorpasso nei pressi di passaggi pedonali devono essere escluse tramite dei mezzi appropriati.

I passaggi pedonali dove i pedoni devono attraversare più di una corsia per senso di circolazione non devono essere demarcati. Questa regola non vale per passaggi pedonali regolati da un segnale luminoso o nel caso di sbocchi non beneficianti della priorità.

- **Velocità**

Nelle situazioni in cui è segnalata una velocità superiore a 50 km/h bisogna prevedere delle misure complementari o altre misure per la protezione dei pedoni.

L'esperienza e le statistiche dimostrano che non è con il moltiplicare la presenza di passaggi pedonali che si rende più sicura la circolazione.

Appare infatti più rispettoso dell'autonomia personale lasciare la libertà di movimento al singolo, non costringendolo a spostamenti macchinosi, visto come l'articolo 47 dell'ONC ordina l'utilizzo dei passaggi pedonali entro il raggio di 50 metri dal punto di attraversamento.

### **b) Arredi urbani**

Nell'ambito degli interventi di arredo sulle strade cantonali all'interno delle località il Cantone, in collaborazione con i Comuni, ha in ogni modo proposto, nel limite del possibile, la realizzazione di isole centrali sparti traffico per favorire l'attraversamento in due fasi, con maggior sicurezza per i pedoni, anche in assenza delle strisce gialle.

- Strumenti e basi legali

Ricordiamo che la norma VSS SN 640 871a, sulla “Segnaletica stradale, Impiego di materiali retroriflettenti e di dispositivi d’illuminazione”, prevede: “tutta la nuova segnaletica e quella che viene sostituita devono rispettare i requisiti di retro riflettenza”.

Per la segnaletica esistente, era stato accordato un periodo transitorio, fissato per il 2012.

La segnaletica di cantiere è da ritenersi nuova, di conseguenza deve rispettare i requisiti di retro riflettenza.

In particolare: Il materiale impiegato per la demarcazione dei nuovi passaggi pedonali dovrà rispettare i requisiti minimi fissati dalla Norma VSS SN 640'877, di conseguenza con pittura a due componenti, strutturato, con applicazione a freddo (con perline!).

- Isole spartitraffico e relativa segnaletica

In base all'articolo 29 del Regolamento della legge cantonale di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale, la posa e la manutenzione della segnaletica verticale e orizzontale concernente le opere di moderazione del traffico e dei passaggi pedonali, su strade cantonali all'interno delle località, sono a carico dei comuni.

A seguito di queste normative e per le facoltà concesse, chiediamo al Consiglio di Stato:

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)?
2. In materia di passaggi pedonali, quale politica sta adottando il Cantone?
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?
4. Dovremo in futuro aspettarci strade senza questa demarcazione (come in parte accade già in alcuni comuni)?
5. Si ritiene che isole pedonali, senza demarcazione orizzontale delle linee gialle, debbano diventare la regola (indipendentemente dalla frequentazione del passaggio pedonale)?
6. La segnaletica orizzontale e verticale attuale del cantone è conforme alle norme vigenti?
7. Chi ne verifica la conformità?
8. Può il Cantone invitare i comuni a verificare queste strutture e, se del caso apportare i correttivi del caso, segnalando le problematiche?

Sara Beretta Piccoli e Lara Filippini  
Bergonzoli - Crivelli Barella - Lurati Grassi -  
Merlo - Pamini - Schnellmann