

Messaggio

numero

5006

Concerne

data

16 maggio 2000

Dipartimento

TERRITORIO

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 13 dicembre 1999 presentata dall'on. Moreno Colombo "Diamo più sicurezza ai pedoni"

Onorevole signor Presidente,
onorevoli signore e signori Consiglieri,

ci preghiamo presentare il nostro rapporto scritto sulla mozione del 13 dicembre 1999 presentata dall'on. Moreno Colombo, articolando lo stesso come segue.

1. IN GENERALE

Da ormai diversi anni, in applicazione degli artt. 105 (sorveglianza in materia di segnaletica stradale) e 107 OSStr (adeguamento alle circostanze – principi), il nostro Servizio segnaletica ha avviato un serio e adeguato processo di revisione delle strutture esistenti di passaggio pedonale su tutte le strade del Cantone, indipendentemente dal genere di proprietà.

Tale operazione, nell'osservanza dei principi dell'opportunità e dell'adeguatezza sanciti dal diritto in generale, è stata applicata iniziando su quei tratti stradali soggetti al rifacimento del manto bituminoso e nelle località toccate dalla periodica operazione di adeguamento e di censimento della segnaletica.

La modifica applicata all'art. 6 dell'Ordinanza sulle norme della circolazione (ONC – 1.6.94), che ha abrogato l'obbligo del pedone di segnalare con un cenno manuale l'intenzione di attraversare, ha imposto un grado supplementare di severità nella valutazione dell'opportunità di costruzione delle strutture di attraversamento.

Scopo essenziale del processo è l'eliminazione delle strutture che, dal profilo giuridico (art. 101 cpv 3 OSStr – Ordinanza federale sulla circolazione stradale) e da quello della sicurezza (norme dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada – VSS 640 863a), non soddisfano l'assoluta garanzia di protezione dell'utenza pedonale.

E' l'obbligo inderogabile delle Amministrazioni preposte al tema della sicurezza della circolazione intervenire con fermezza per garantire l'incolumità di tutti gli esseri umani eliminando di conseguenza ogni genere di struttura cagione di pericolo.

L'indirizzo adottato dal Servizio segnaletica della Sezione esercizio e manutenzione è stato presentato come esempio qualificato per gli altri Cantoni durante il convegno "Sicurezza sui passaggi pedonali" (Esposizione Gemeinde 97 – Berna, 13 giugno 1997),

organizzato dall'Ufficio per la prevenzione degli infortuni (UPI). L'idoneità e la proprietà delle azioni proposte dalla Sezione esercizio e manutenzione, sempre rispettosa in modo rigoroso delle regole e mirante ad accrescere viepiù la protezione dei pedoni, è stata pure confermata in affermata giurisprudenza emessa dal Consiglio di Stato, dal Tribunale Amministrativo Cantonale e dal Consiglio Federale.

2. IN PARTICOLARE

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 (completa delle relative Ordinanze), pur non specificando esplicitamente le condizioni giustificanti l'adozione di strutture di passaggio pedonale, 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.

Gli indirizzi che precisano le condizioni minime giustificanti la costruzione di passaggi pedonali sono le norme dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS 640 863a), vere e proprie Ordinanze amministrative ai sensi dell'art. 115 OSStr.

Tali ordinamenti sono stati allestiti sulla scorta di studi seri e documentati estesi su tutto il suolo nazionale, tenendo altresì in debita considerazione le normative e le esperienze di altri Paesi esteri maggiormente progrediti, basati essenzialmente sulla protezione dell'utenza più debole: i pedoni.

Le norme succitate stabiliscono una serie di condizioni quadro che devono essere soddisfatte singolarmente e nel loro complesso, segnatamente:

- § frequenza veicolare di ca. 200/250 veicoli per ora, durante i momenti di punta (per momenti di punta si intendono quelli degli orari lavorativi);
- § frequenza pedonale in attraversamento di ca. 50 unità per ora (sempre nei momenti di punta);
- § esistenza di aree di attesa da ambo i lati della carreggiata, al di fuori dal campo di scorrimento dei veicoli;
- § visibilità comoda e ampia in tutte le direzioni affinché l'avvistamento reciproco pedoni/veicoli possa essere garantito senza ostacoli.

L'esperienza giornaliera dimostra che non è con il moltiplicare la presenza di passaggi pedonali che si rende più sicura la circolazione.

Il modo più sicuro per salvaguardare l'integrità fisica di ogni singolo essere umano è di eliminare o di non più ripristinare quei manufatti, detti a torto di sicurezza, che sono stati adottati in passato in maniera impropria e pericolosa.

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

3. NEL MERITO

Premesso che le spese per la costruzione, l'equipaggiamento e la manutenzione di passaggi pedonali sulle strade cantonali, all'interno della località, sono a carico dei Comuni (art. 29 cpv 3 RLACS);

tutte le strutture di passaggio pedonale devono obbligatoriamente essere equipaggiate con illuminazione specifica gialla del tipo Zebralux (norme VSS 640 863a, pagina 15 "illuminazione");

secondo l'art. 47 cpv 1 OSStr, la segnalazione dei passaggi pedonali, all'interno delle località e in posizione visibile, non è obbligatoria. Nonostante questa possibilità di scelta, la Divisione delle costruzioni, sulla scorta della pluriennale esperienza dei propri operatori, in osservanza delle norme VSS e delle istruzioni UPI, ha imposto la completazione delle strutture mediante la collocazione della relativa segnaletica 4.11, posata da ambo i lati della carreggiata e con lettura nei due sensi di marcia;

da parte di molti Comuni gli indispensabili equipaggiamenti strutturali descritti (segnaletica e illuminazione) vengono tralasciati e le insistenti sollecitazioni di completazione, formulate dai Servizi preposti, sistematicamente ignorate;

resta acquisito che i passaggi pedonali dovranno rispettare quelle condizioni di sicurezza indispensabili per salvaguardare l'incolumità dei pedoni. Ne consegue quindi l'impossibilità di tollerare strutture il cui grado di sicurezza non risulta garantito al limite estremo.

Va poi sottolineato che l'Amministrazione dello Stato, se una struttura di attraversamento si rende necessaria, si adopera affinché il passaggio venga completato con un'isola salvagente, onde permettere il trasbordo in due fasi, con relativo ulteriore aumento della protezione (protezione che, nel caso e secondo i rilievi esperiti in varie località svizzere, viene aumentata fino a 10 volte).

Vogliate gradire, onorevole signor Presidente, onorevoli signore e signori Consiglieri, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Buffi

Il Cancelliere, G. Gianella

