

... con le scelte giuste!

eco incentivi

Scelgo un'auto a basse emissioni di categoria energetica A
ti.ch/ecoincentivi



Carpooling: condivido l'auto per recarmi al lavoro e nel tempo libero. Risparmio e rispetto l'ambiente
liberalauto.ch



Scelgo uno stile di guida moderato e regolare. Risparmio in consumi e guadagno in sicurezza
ecodrive.ch



Park+Ride, parcheggio nei pressi delle stazioni FFS e utilizzo i mezzi di trasporto pubblici
ti.ch/trasporti



Scelgo i trasporti pubblici con l'abbonamento arcobaleno
arcobaleno.ch



Mi sposto a piedi o in bicicletta e approfitto dell'offerta bici+treno
tilo.ch

ti.ch/aria

Repubblica e Cantone Ticino
 Dipartimento del territorio
 Sezione per la protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo
 Sezione della mobilità



No.8 - Dicembre 2011

2011, meno incidenti, meno vittime, salvo i pedoni in controtendenza...



33 partner, insieme per strade più sicure

Editoriale

La sicurezza dei pedoni resta una priorità

L'aria cambia ... con le scelte giuste!

Strade più sicure

tiu Dipartimento delle Istituzioni
www.ti.ch/strade-sicure

I 33 partner di Strade più sicure

- Associazione Lungolago - Ascona Porto-Ronco Brissago
- Associazione Polizie Comunali Ticinesi (APCTi)
- Associazione Svizzera dei Trasportatori stradali - Sezione Ticino (ASTAG)
- Associazione Svizzera Maestri conducenti Moto (ASMM)
- Associazione Svizzera Maestri Conducenti Ticino (ASMCTI)
- Associazione Traffico e Ambiente (ATA), Sezione della Svizzera Italiana
- Automobil Club Svizzero - Sezione Ticino (ACS)
- Camera ticinese degli agenti generali di assicurazione, (membro della Fed. svizzera FSAGA)
- Centro Studi e Ricerche, dell'Ing. Mauro Balestra
- Consiglio per la Sicurezza Stradale (CSS)
- Eco - Drive
- ESA - Società Cooperativa di compera dell'Unione professionale svizzera dell'automobile
- Federazione Cantonale Ticinese Servizi Autoambulanze (FCTSA)
- Federazione Ticinese Integrazione Andicap (FTIA)
- Gruppo per la moderazione del traffico della Svizzera italiana GMT-SI
- Infovel - Centro di competenze per la mobilità sostenibile
- Ingrado - Servizi per le dipendenze
- Istituto Educazione Stradale (IES)
- La Posta Svizzera - AutoPostale - Centro Regionale Ticino
- Mobilità pedonale - associazione svizzera dei pedoni
- Nez Rouge Ticino
- Polizia Cantonale
- Radix
- RASS Istituto SA, Ricerca Aggiornamento Sicurezza Stradale
- Safe Driving SA
- Scuola Autisti Professionisti della Svizzera Italiana (SAPSI)
- Segretariato Cantonale ATTE
- Studio di ingegneria Massimo Dalessi
- Touring Club Svizzero - Sezione Ticino (TCS)
- Ufficio per la Prevenzione degli Infortuni - Regione 5 (UPI)
- Ufficio segnaletica stradale e impianti pubblicitari, Dipartimento del territorio
- Unione Professionale Svizzera dell'Automobile - Sezione Ticino (UPSA)
- Unitas

Usiamo la testa e salviamo delle vite!



Con piacere porto il mio primo saluto a tutte e tutti i destinatari dell'opuscolo di "Strade più sicure", il programma di prevenzione del Dipartimento delle istituzioni in collaborazione con la Polizia cantonale e la Sezione della circolazione. Da anni "Strade più sicure" si (pre)occupa di informare e sensibilizzare l'ampia utenza delle nostre strade. In Svizzera, il Cantone Ticino detiene infatti il primato di veicoli per abitante. È quindi decisivo far comprendere aspetti importanti quali **la sicurezza e la prudenza, come pure l'attenzione** da dedicare agli altri utenti delle nostre sempre più trafficate strade. Con questo servizio informiamo, sensibilizziamo e rammentiamo che vi sono dei controlli e delle norme che vanno rispettate.

Sul fronte dei controlli di polizia, spesso mi accade di incontrare persone che reclamano per le multe ricevute e il loro ammontare, oppure per la "pesantezza" della punizione ricevuta (ritiro della licenza di condurre). **Se la norma esiste, essa va rispettata.** È compito dello Stato sensibilizzare, prevenire e anche reprimere; se ci viene comminata una sanzione (come peraltro successo anche al sottoscritto), questo avviene perché si stavano infrangendo delle regole messe in vigore per **garantire la sicurezza di tutti.**

Questa politica del sensibilizzare, prevenire e sanzionare è appagante, come ci conferma la statistica dell'ultimo decennio. Il 2011 mostra cifre nettamente migliori rispetto la media dell'ultimo decennio per quanto riguarda il totale degli incidenti, delle persone coinvolte, dei feriti leggeri e gravi e del numero di morti. Malgrado ciò le nostre strade mietono ancora troppe vittime, soprattutto fra i **pedoni** e i **motociclisti!**

Scopo e anima del programma di prevenzione "Strade più sicure" non hanno dunque perso di attualità, e i risultati vanno ulteriormente migliorati. Risultati che dipendono ancora molto dall'aumentata intensità del traffico sulle nostre strade, in cui non va dimenticato come distrazioni e stress influenzino la nostra attenzione e percezione. **Un sms può uccidere** un automobilista, come pure un pedone che viene travolto, ma anche un pedone che entra imprudentemente sul campo stradale distratto dal suo sms.

Le norme sono utili e importanti, ma personalmente prediligo la regola fondamentale **del buon senso e della capacità di prevenire** fatti ed elementi che possono avere tragici effetti. Il miglioramento generale sul fronte della sicurezza stradale va nell'interesse di tutti, dai pedoni agli automobilisti, dai motociclisti agli auto-transportatori. E questo richiede l'impegno di tutti!

Norman Gobbi
 Consigliere di Stato
 Direttore del Dipartimento delle istituzioni

La sicurezza dei pedoni resta una priorità



Le cifre

Da qualche anno "Strade più sicure" pone l'accento sul tema della sicurezza dei pedoni e questo sulla scorta essenzialmente delle cifre riportate dalle statistiche ufficiali della Polizia. Anche i dati 2011, seppur ancora parziali, confermano il trend in atto da alcuni anni.

Prima di presentare le cifre, è bene specificare che a causa dell'introduzione del siste-

ma federale di gestione delle statistiche sugli incidenti, è possibile offrire un confronto limitato ai primi 10 mesi dei vari anni presentati, rispetto agli 11 mesi del passato. In effetti i criteri di immissione dei dati impongono una maggiore dilazione tra il momento in cui l'incidente avviene e quando esso può essere immesso nella banca dati con tutti i dettagli che lo concernono.

Dati generali per i primi 10 mesi di ogni anno, 2002-2011

Anno	Totale incidenti	Persone coinvolte	Feriti leggeri	Feriti gravi	Numero dei morti	Totale vittime
2002	6'320	11'973	1'358	382	20	1'760
2007	5'092	9'517	1'118	348	19	1'485
2011	4'344	7'919	904	275	13	1'192
Media '02 - '11 (tutti i dati)	5'381	9'957	1'127	342	19	1'487

Fonte: Polizia cantonale

In termini generali, il 2011 mostra cifre nettamente migliori alla media del decennio, confermando quindi un costante miglioramento della situazione generale sul fronte della sicurezza stradale.

Questa immagine sostanzialmente positiva, non concerne però i pedoni e questo è dimostrato dalle cifre relative alle vittime suddivise per utente del traffico.

Dati per utente del traffico per i primi 10 mesi, 2002-2011

Anno	Automobilisti		Motociclisti		Ciclisti		Pedoni	
	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti
2002	964	9	283	7	95		107	3
2007	736	13	429	3	75		96	2
2011	545	5	330	4	81		107	3
Media '02 - '11	739	8	379	5	86	1	103	4

Fonte: Polizia cantonale

Nella categoria dei pedoni, nei primi 10 mesi di ogni anno, tra il 2002 e il 2011 si sono avuti in media 103 feriti e 4 decessi; pur se molto lieve, vi è una tendenza alla crescita dei feriti. Per quanto attiene ai decessi, la media è mantenuta "alta" dai due anni peggiori: il 2005 con 4 decessi e soprattutto il 2010 con ben 9 decessi nei primi 10 mesi.

Oltre alla giustificazione data dalle cifre qui presentate, il tema dei pedoni resta centrale soprattutto perché la definizione "pedone" tocca la maggioranza della popolazione, dai bambini più piccoli agli anziani.



menti troppo scarso. Quest'ultimo criterio è controverso e spesso mal compreso, ma la norma (legalmente vincolante) si basa sul concetto che la scarsità di pedoni induce disattenzione nei conducenti e così maggior pericolo. Nonostante si tenda a credere il contrario, anche la cancellazione di passaggi pedonali è una misura a favore della sicurezza del pedone.

Prima di procedere all'eliminazione vengono esaminate le possibili alternative, quali lo spostamento in zona idonea o l'attraversamento in due fasi mediante la posa di un'isola spartitraffico, senza strisce pedonali. Per poter trovare le soluzioni più adeguate, la collaborazione con i Comuni è essenziale. A questo scopo e per migliorare l'informazione sul tema, il DT organizzerà nella prima metà dell'anno prossimo una serie di incontri con gli enti locali.

La segnaletica

Un ulteriore elemento che molto ha fatto e fa discutere, in relazione alla sicurezza dei pedoni, è quello della segnaletica, con particolare riferimento al tema dei passaggi pedonali. Sulla scorta dell'impegno già avviato precedentemente e prendendo spunto dall'elevato numero di incidenti mortali con pedoni di inizio 2010, il Dipartimento del territorio (DT) ha dato avvio ad una fase di forte accelerazione dei lavori di verifica e messa a norma dei passaggi pedonali su strada cantonale.

Degli oltre 700 passaggi pedonali situati sulle strade cantonali, il DT ha dato la priorità a quelli ubicati sulle strade maggiormente trafficate (ca. 500). Ognuno di essi è stato esaminato e fino ad ora sono stati eseguiti gli interventi necessari su circa la metà dei passaggi pedonali. I lavori sono tuttora in corso e i casi rimanenti saranno sistemati entro la primavera del 2012, in seguito saranno affrontate le strutture su strade secondarie.

Vi è ancora una percezione diffusa e radicata, ma purtroppo pericolosa, che consiste nel considerare le strisce gialle sicure per definizione. Tra gli interventi risolutivi, in alcuni casi vi è infatti pure la loro soppressione. Ciò avviene quando le condizioni minime tecniche e legali non sono soddisfatte, ad esempio una visibilità insufficiente, delle velocità troppo elevate o un numero di attraversa-

Attraversamento in sicurezza

Dal punto di vista dei pedoni

Partiamo da una premessa fondamentale: avere ragione e finire con "le ossa rotte" non serve a nulla. Quando si è un utente della strada "debole" (senza carrozzeria o airbag) è ancora più importante ispirare il proprio comportamento alla prudenza e alla garanzia della sicurezza. E allora, come si attraversano le strade?

1. Sul passaggio pedonale ("strisce gialle"): entro il raggio di 50 m da un passaggio pedonale, questo va usato per attraversare la strada (art. 47 dell'Ordinanza sulle norme della circolazione stradale - ONC). Le strisce pedonali concedono di principio la precedenza al pedone, ma questi non deve accedervi all'improvviso; in particolare l'attraversamento va compiuto con prudenza: non ci si può avvalere della precedenza se il veicolo in arrivo non ha più tempo per fermarsi (art. 49 della Legge sulla circolazione stradale - LCStr - e art. 47 ONC).

Quindi ecco le tre regole da seguire:

- **ALT!**
Fermarsi sempre davanti al passaggio.
- **GUARDA!**
Controllare che non vi siano auto in arrivo o che queste si fermino; cercare l'intesa visiva con il conducente in arrivo è il miglior modo per garantirsi la sicurezza necessaria. I malintesi possono costare caro!
- **VAI!**
Attraversare unicamente se non vi è pericolo. Purtroppo essere dalla parte della ragione non salva la vita...



2. Senza passaggio pedonale: la strada può essere attraversata anche in assenza di un passaggio pedonale, ma qui la prudenza deve essere ancora maggiore, in quanto il pedone non gode del principio della precedenza. Restano sempre valide le regole già illustrate: ALT!, GUARDA!, VAI! unicamente se non vi è pericolo. In presenza di un'isola salva-vita al centro della carreggiata, i passi descritti vanno compiuti per una corsia alla volta; questo aumenta la sicurezza dell'attraversamento.

3. Se accompagnano un bambino: i bambini imparano molte cose guardando l'esempio dei propri genitori e degli altri adulti di loro riferimento. È inutile insegnare ai propri figli di comportarsi con prudenza quando camminando lungo le strade, se poi vedono i propri genitori attraversare la strada "selvaggiamente"... con il semaforo per i pedoni sul rosso, senza guardare, ecc.

4. Se chiacchiero al telefono: la telefonia mobile ha indubbiamente grandi pregi, ma quando si cammina ha pure il difetto di distogliere l'attenzione del pedone dal traffico che lo circonda. Quando si intende attraversare la strada, meglio interrompere un attimo la telefonata e dedicare tutta l'attenzione alle regole base: ALT! GUARDA! VAI!

Dal punto di vista dei conducenti di veicoli

Anche qui una premessa: in caso di scontro tra un veicolo e un pedone, solo il 5% dei pedoni ne esce senza un graffio... il 95% resta ferito o - nei casi peggiori - muore. Non si deve mai dimenticare che un'imprudenza alla guida può costare la vita di una persona! E allora, come guidare il proprio veicolo in presenza di pedoni?

1. In presenza di passaggi pedonali: i conducenti devono agevolare i pedoni nell'attraversamento della strada, moderare per tempo la velocità e devono cedere a questi la precedenza se stanno già attraversando o intendono farlo (art. 33 LCStr; art. 6 ONC). La sanzione in caso di inosservanza dell'obbligo di dare la precedenza sui passaggi pedonali (art. 33 LCStr; art. 6 ONC) è di fr. 140.-; in caso di messa in pericolo del pedone, può aggiungersi la revoca della patente.

Per la sicurezza di tutti, le regole da rispettare sono semplici:

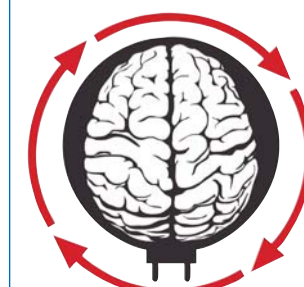
- **CONTROLLA!**
Sguardo che si muove a "radar" per percepire la presenza dei pedoni e eventuali pericoli.
- **RALLENTA!**
Ridurre la velocità in presenza di pedoni.
- **FERMATI!**
Cedere la precedenza a chi vuole attraversare e fare un cenno d'intesa.

2. In generale, in zone con molti pedoni: nella circolazione all'interno degli abitati, in caso di una forte presenza di pedoni, al conducente di veicolo è richiesta particolare prudenza e un'attenzione che permetta di percepire per tempo il pericolo. In caso di traffico incolonnato, anche in assenza di passaggi pedonali, il conducente deve fermarsi qualora i pedoni aspettino di attraversare la strada (art. 6 ONC).

3. Il caso "speciale" dei bambini e degli anziani: i bambini sono meno consapevoli dei pericoli, più difficili da scorgere e più imprevedibili. Gli adulti alla guida di un veicolo devono ridurre la velocità e, se necessario, fermarsi se i bambini non prestano attenzione al traffico (art. 4 cpv 3 ONC). Per migliorare la sicurezza dei bambini, soprattutto per il percorso casa-scuola, da qualche anno è attivo il progetto "Meglio a piedi" (www.meglioapiedi.ch), sostenuto dal Consiglio di Stato.

Per quanto riguarda gli anziani, essi possono soffrire di disturbi motori che li rendono più lenti, così come di problemi alla vista e/o all'udito che rende più difficoltoso per loro percepire il sopraggiungere di un veicolo. Anche in questi casi, il conducente deve assumere un atteggiamento particolarmente prudente. In questo ambito è in atto anche in Ticino il progetto "A piedi senza limiti di età" (www.a-piedi.ch), sostenuto anche da "Strade più sicure".

4. Se chiacchiero al telefono: conversare, inviare SMS, controllare l'agenda o la posta elettronica tramite il proprio telefonino... tutte attività che moltissimi compiono durante la guida. È bene ricordare che telefonare senza gli appositi dispositivi "mani libere" rappresenta un'infrazione punita con fr. 100.- di multa (Ordinanza sulle multe disciplinari - OMD). Ancora più importante è però sapere che concentrarsi sulla telefonata porta a distrarsi dalla guida (art. 3 cpv 1 ONC) e a commettere errori che possono costare la vita, soprattutto ai pedoni.



Per tutti... usiamo la testa e salviamo delle vite!

Per sopravvivere nella giungla d'asfalto, devi avere il cervello acceso e i sensi pronti: rispetto, attenzione e prudenza!

Su questi temi e in particolare sulla necessità di un'intesa tra pedone e automobilista si sono concentrate numerose campagne di sensibilizzazione e controllo svolte da "Strade più sicure", in collaborazione con il Dipartimento del territorio, la Polizia cantonale e molti Comuni.