

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

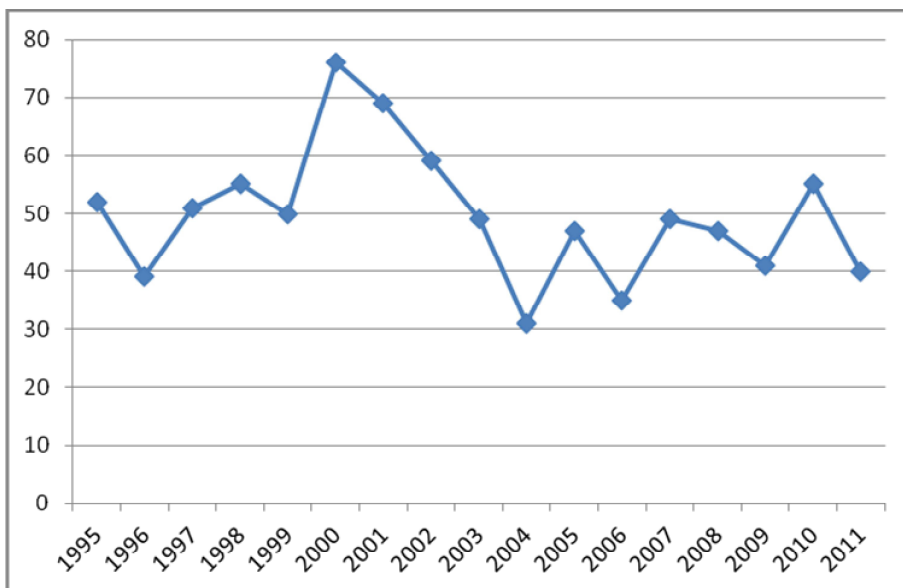
Modificare la segnaletica verticale dei passaggi pedonali per accrescerne la percezione visiva all'automobilista

A seguito della drammatica serie di incidenti mortali a pedoni avvenuti nel 2010 - 10 morti - i servizi Cantionali hanno avviato un'azione per mettere in sicurezza i passaggi pedonali, operazione che sta portando alla cancellazione di molti passaggi pedonali senza la garanzia che l'attraversamento su strade senza passaggi pedonali sia più sicuro che su passaggi pedonali cosiddetti "non sicuri". Abbiamo appreso dalla stampa proprio recentemente della cancellazione di alcuni passaggi pedonali ad Arzo.

Nel 2010 l'aumento di incidenti mortali non è avvenuto sui PP ma fuori: **ben 8 su 10 decessi** fuori dalle strisce.

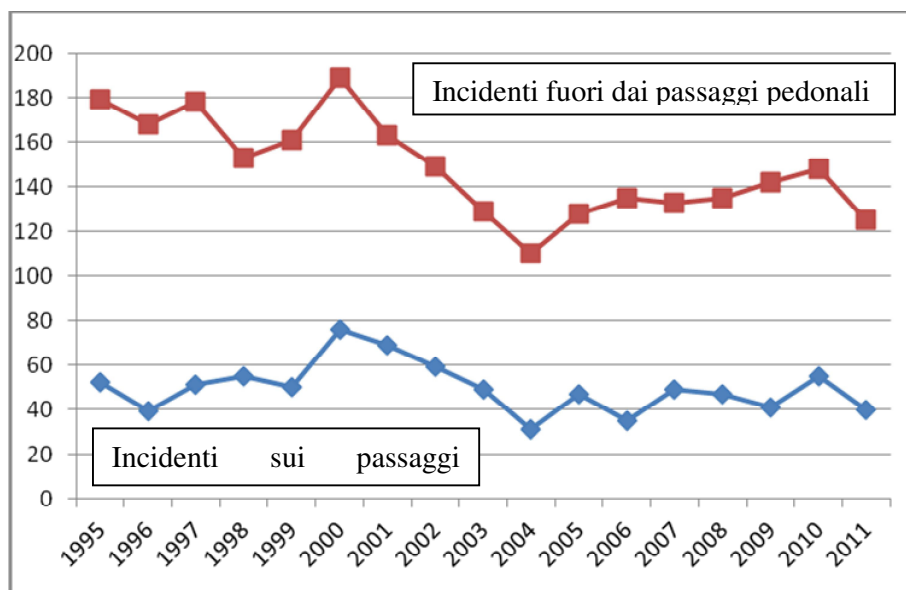
Sulle strisce non si può parlare di aumento anomalo ma piuttosto variazioni annuali che rientrano nella normale oscillazione statistica, dopo il picco del 2000 il numero si sta assestando sotto i 50.

Grafico - Incidenti in Ticino su strisce pedonali dal 1995 al 2011



Per contro sebbene in diminuzione rimane più elevato il numero di ferimenti e decessi fuori dalle strisce pedonali come si può vedere dal grafico seguente:

Grafico - Incidenti in Ticino su strisce pedonali e fuori dalle strisce dal 1995 al 2011



Anche i decessi sono in diminuzione il confronto è su periodi di 5 anni 1995-1999 e 2007-2011.

Pedoni deceduti in Ticino

Periodo	sulle strisce	fuori dalle strisce
1995-1999	10	34
2007-2011	8	15

Il Consiglio di Stato in risposta ad un'interrogazione di Claudio Franscella *Pedoni sempre più a rischio* del 2 luglio 2009 (n. 197.09) rispondeva:

In conclusione è doveroso citare qualche dato statistico concernente gli incidenti con pedoni nel nostro Cantone (periodo 1997-2008).

Il numero totale di incidenti censiti che coinvolgono pedoni è in diminuzione. Sul finire degli anni '90 si contavano ancora ca. 170-180 casi all'anno, con punte di 189 (2000), negli anni successivi si è registrata una costante diminuzione fino ad un numero di 120-130 casi annui (attualmente sembra vi sia un certo assestamento sui ca. 130-135 casi all'anno).

La proporzione dei casi su passaggio pedonale è di ca. 1/3, costante nel tempo.

Anche il numero di vittime e di feriti gravi segue il trend della diminuzione: i feriti gravi sono passati da ca. 60-65 all'anno (di cui ca. 1/3 su passaggi pedonali) a ca. 45-50 (ca. 1/3 su passaggio pedonale); i morti da ca. 8-10 all'anno (di cui dal 30 al 50% su passaggi pedonali) a ca. 2-4 all'anno (di cui dal 30 al 50% su passaggio pedonale).

Nonostante il continuo aumento della mobilità, sia veicolare che pedonale, il numero di incidenti e di vittime è in diminuzione, pur con un certo assestamento negli ultimi 2-3 anni.

Al di là dei confronti internazionali, che comunque andrebbero analizzati più in dettaglio, nel nostro Cantone non si può quindi parlare di emergenza nell'ambito sicurezza dei pedoni. Anzi, l'impegno dei servizi cantonali competenti, la campagna di Polizia e delle organizzazioni preposte alla sicurezza (ad es. l'UPI) si dimostra efficace.

Abbiamo inoltre constatato che incidenti succedono anche su passaggi pedonali verificati e certificati come sicuri (ultimo caso due anziani il 7 gennaio a Bellinzona) di conseguenza riteniamo che oltre a misure di sensibilizzazione ad automobilisti e pedoni si debba migliorare la visibilità dei passaggi pedonali ammodernando la segnaletica.

Effettivamente la segnaletica richiesta dalle attuali norme prevede un cartello indicatore di tipo *Segnale informativo di indicazione servizi di pubblica utilità*.

4.11 - Ubicazione di un passaggio pedonale (art. 47)



Art. 47 Altri segnali indicanti norme di comportamento 1 Con il segnale «Ubicazione di un passaggio pedonale» (4.11) è evidenziata l'ubicazione di un passaggio pedonale (art. 77). È collocato sempre davanti ai passaggi pedonali fuori delle località nonché davanti ai passaggi pedonali inaspettati o difficilmente visibili all'interno delle località. È sufficiente un unico segnale visibile da entrambe le direzioni di marcia sull'isola spartitraffico per strade che ne sono dotate nonché al margine della carreggiata per strade secondarie strette. Per la presegnalazione con il segnale «Pedoni» (1.22) è applicabile l'articolo 11.107

Della stessa categoria come per segnalare parcheggi, ospedali, ecc



Il segnale 4.11 posizionato all'altezza del passaggio pedonale e visibile solo all'ultimo momento. Nell'ambito delle misure in corso tutti i PP vengono muniti con questo segnale.

Sono invece praticamente spariti dalle strade del Cantone i segnali di pericolo che annunciano la presenza di PP."

1.2 - Pedoni (art. 11)



Art. 11 Passaggi pedonali, bambini, ciclisti Il segnale «Pedoni» (1.22) annuncia i passaggi pedonali (art. 77) che il conducente non può scorgere per tempo (ad es. a causa di una curva o di gibbosità della strada), dove i passaggi si trovano su strade con traffico denso e veloce (ad es. oltre le intersezioni situate fuori delle località). Per segnalare l'ubicazione di passaggi pedonali si applica l'articolo 47 capoverso 1.

La segnaletica descritta sopra è secondo **Ordinanza sulla segnaletica stradale(OSStr)** del 5 settembre 1979 (Stato 1° dicembre 2011) definita nella convenzione sulla circolazione stradale di Vienna del 1968.

Si tratta quindi di una segnaletica piuttosto antiquata e non più confacente alle accresciute esigenze di sicurezza del nuovo millennio, insufficiente dal punto di vista della visibilità e percezione per l'automobilista.

Si ricorda che i PP costituiscono una perdita di precedenza dell'automobile per rapporto al pedone che intende attraversare la strada, fatto che andrebbe segnalato più chiaramente.

In altri paesi la segnalazione dei passaggi pedonali è ben più visibile e moderna, nella forma, nelle dimensioni e nella colorazione rendendola molto più percettibile all'automobilista sia di giorno che di notte grazie a retroriflettenza . Vedi esempi seguenti



Colore dimensioni e forma della segnaletica dei passaggi pedonali devono renderla nettamente più distinta per rapporto all'ambiente circostante ed attirare maggiormente l'attenzione dei conducenti.

Ad esempio il colore giallo è più individuabile e distinguibile dallo sfondo di uno di color blu come di norma (4.11).



Si dovrebbe inoltre valutare la possibilità di segnalare i passaggi pedonali oltre che all'altezza degli stessi anche con un segnale posizionato ad una certa distanza prima.

Conclusione

Come già espresso in precedenza l'opportunità di usare una segnaletica particolare per pedoni (e ciclisti) è ampiamente giustificabile in considerazione dei gravi danni che subiscono in caso di incidenti stradali.

Per questa ragione chiediamo al Consiglio di Stato

1. se non ritiene opportuno procedere, con gli uffici federali competenti, ad una valutazione per la modifica della segnaletica verticale dei passaggi pedonali secondo i principi descritti;
2. se non ritiene necessario adottare altre misure a livello di segnaletica orizzontale (strisce trasversali e segnali di perdita di precedenza) o strutturali (isole centrali, rialzi)?

Bruno Storni

Badasci - Bordoni-Brooks - Canevascini - Corti -

Dadò - Franscella - Kandemir Bordoli - Garobbio -

Garzoli - Maggi - Schnellmann - Stojanovic