



Foto TCS

Una consolidata squadra di esaminatori del TCS ha partecipato la scorsa estate all'analisi di altre cento strisce pedonali in dieci città.

Strisce pedonali: sulla buona strada

Dall'ultimo test del TCS esce un risultato rallegrante: dei 100 passaggi pedonali esaminati in dieci città, 56 sono stati promossi. Il migliore è a Bellinzona. Il Dipartimento Sicurezza stradale del TCS resta però vigile.

» Negli ultimi anni gli incidenti registrati sulle strisce pedonali hanno superato la media. Solo nel 2011 le persone morte sui passaggi «protetti» sono state 28, mentre l'anno precedente erano 20. Molti di questi incidenti sono riconducibili a carenze strutturali. Infatti, non pochi attraversamenti pedonali sono semplicemente insicuri e costruiti in modo erroneo. Il Touring Club Svizzero ha già da tempo riconosciuto il problema e da vari anni esamina le strisce pedonali in Svizzera come pure il loro progetto e allestimento.

Per il quinto anno di fila, il TCS ha testato nuovamente cento di questi passaggi in dieci città di tutto il Paese, allo scopo di

per sensibilizzare ulteriormente l'opinione pubblica. È stato un successo: «Grazie alla discussione pubblica sulla sicurezza delle strisce pedonali queste non sono più un tema marginale e sempre più attori vi sono coinvolti», dichiara Olivier Caspar, ingegnere del traffico e capo del progetto presso il Dipartimento della Sicurezza stradale del Touring Club Svizzero.

Bellinzona alla ribalta | Il test di quest'anno si è svolto a Losanna, Neuchâtel, Thun, Soletta, Lucerna, Basilea, Winterthur, San Gallo, Davos e Bellinzona. Rispetto all'anno passato, quando ancora il 50% delle strisce pedonali erano risultate «in-

sufficienti», nel 2012 il 56% ha superato la prova del TCS (cfr. scheda).

Il migliore dei 100 passaggi testati è risultato quello di Via Giuseppe Motta a Bellinzona, l'unico ad essere valutato con un «molto buono» e ad aver soddisfatto completamente tutti i criteri (v. riquadro). Le città con i migliori risultati complessivi sono Davos e Winterthur, dove l'esame è stato superato da sette strisce pedonali su dieci. Purtroppo, però, queste tre città presentavano anche attraversamenti pedonali problematici. Anche se ciò, in verità, vale per tutte le dieci località visitate quest'anno dagli esperti del TCS. «Nessuno, dunque, può riposare sugli allori», afferma Olivier Caspar, capo progetto del Dipartimento Sicurezza stradale del club.

Le due città con i risultati più negativi sono invece Basilea e Neuchâtel, ognuna delle quali presenta sei risultati «insufficienti». La lacuna maggiore riguarda soprattutto la visibilità, un punto negativo in molte delle strisce pedonali sottoposte al test.

Quanto sia contraddittoria la situazione delle strisce pedonali in Svizzera lo dimostra il fatto che Bellinzona non è solo la vincitrice del test, ma assieme a San Gallo possiede anche l'attraversamento più critico tra quelli testati. Infatti, l'attraversamento

di Piazza Governo (v. foto) non solo si caratterizza per la visibilità insufficiente, per la mancanza di cartelli segnaletici e per una scarsa illuminazione, ma i pedoni devono procedere anche tra i veicoli. Per poter arrivare sul marciapiede si deve superare uno scalino di 10 cm ed il contrasto tra il pavidamento di mattoni rossi e il giallo delle strisce è troppo debole.

Anche l'attraversamento della Guisanstrasse a San Gallo (v. foto) è insufficiente, tra l'altro a causa dell'usura della demarcazione, che oltretutto è coperta dall'asfalto, e per giunta è situato all'altezza di una curva.

A questo punto, secondo Olivier Caspar, va in generale conferita maggiore attenzione. A ciò si aggiunge che un'illuminazione chiara dei passaggi rappresenta una condizione irrinunciabile. Ora come prima si dimenticano troppo spesso le esigenze di pedone disabili; l'abbassamento dei marciapiede non è ancora diventato uno standard. Se gli allestimenti sono perlopiù corretti, non lo è il posizionamento. Il potenziale di miglioramento dipende molto dai singoli oggetti e dalle loro specifiche, non soltanto dalla segnaletica. Secondo l'ingegnere del traffico del TCS Olivier Caspar, in alcuni casi le isole spartitraffico potrebbero risolvere la situazione.

Nuove scoperte | Spesso i pedoni incorrono in incidenti quando dal marciapiede si immettono sulle strisce. Tuttavia, un nuovo studio mostra che metà di tutti gli incidenti accadono sulla seconda parte dell'attraversamento, sia quando i pedoni provengono da un'isola spartitraffico sia quando attraversano una carreggiata senza isola.

Inoltre, il pericolo sulle strisce pedonali è maggiore durante i giorni feriali tra le 16 e le 18, soprattutto durante i mesi invernali. A questi risultati sono giunti l'Associazione Svizzera dei pedoni e il servizio della circolazione della polizia municipale di Zurigo sulla base dell'analisi di circa 800 incidenti avvenuti tra il 2003 e il 2010 nella città sulla Limmat.

Secondo le statistiche dell'Ufficio federale delle strade (Ustra), il numero delle per-



A Bellinzona c'è il vincitore del test: esemplare.

I risultati del test TCS a colpo d'occhio

Davos: la città al vertice per quanto riguarda i passaggi pedonali, con quattro «buono», tre «sufficiente» e tre soli «insufficiente». **Winterthur:** due strisce pedonali hanno ottenuto il voto «buono», cinque il «sufficiente» e tre un «insufficiente».

Bellinzona: la capitale ticinese è la vincitrice del test di quest'anno con l'unico «molto buono»; cui si aggiunge un «buono». Tuttavia, ci sono anche quattro «sufficiente» ed altrettanti «insufficiente».

Soletta: la città degli ambasciatori registra due «buono», quattro «sufficiente» ed altrettanti «insufficiente».

Lucerna: la città della Svizzera centrale ottiene due «buono», quattro volte un «suffi-

ciente» e altrettante «insufficiente». **San Gallo:** in due casi ottiene un «buono», in quattro un «sufficiente» e in altri quattro un «insufficiente».

Losanna: la città lemanica non brilla con due «buono», tre «sufficiente» e cinque «insufficiente».

Thun: delle strisce pedonali esaminate, una è risultata «buona», quattro «sufficienti» e addirittura cinque casi «insufficienti».

Neuchâtel: tre sono i «buono», un «sufficiente» e per ben sei volte la nota è «insufficiente».

Basilea: la città sul Reno occupa l'ultima posizione con un «buono», tre «sufficiente» e sei «insufficiente».



Due esempi negativi: Bellinzona (Piazza Governo, sinistra) e San Gallo (Holz-/Guisanstrasse).

sone decedute sulle strisce pedonali era nel 2011 di 28; di questi casi mortali, ben 20 si sono verificati durante la stagione invernale. E in 21 casi si trattava di pedoni che avevano superato i 65 anni d'età. Soltanto il 13% circa degli incidenti sulle strisce era riconducibile a comportamenti errati delle vittime. Nella maggior parte dei casi la probabile causa principale era imputabile agli automobilisti.

Nella prima metà del 2012, il numero dei pedoni uccisi è salito a 33. Questo corrisponde al 22% in più dello stesso periodo dell'anno precedente. Tuttavia il numero di incidenti mortali sulle strisce è nettamente diminuito. Per contro è più che raddoppiato il numero di pedoni morti al di fuori delle strisce pedonali (+117%). < hwm

Criteri e prospettive

Per valutare gli attraversamenti pedonali (con le note: molto buono, buono, sufficiente, insufficiente e scarso) sono stati considerati i seguenti criteri: caratteristiche (distanza, segnaletica, demarcazione, isole spartitraffico, segnali luminosi, manutenzione); visibilità diurna; visibilità notturna; accessibilità (persone disabili, ostacoli). Permane tuttora una gran confusione per quanto riguarda la varietà degli allestimenti. Ciò dovrebbe cambiare nei prossimi anni. Nel quadro di «Via sicura» la Conferazione si è conferita la competenza di emanare prescrizioni sulla progettazione (cfr. Primo piano). Conclusione: la sicurezza sulle strisce pedonali dipende in prima linea dal comportamento degli utenti della strada.