

Valérie Anna Angela Camponovo

Consigliere comunale Lega

Via B. Luini 17

6600 Locarno

Lodevole

Municipio di Locarno

Piazza Grande 18

6600 Locarno

"Come due strade che provengono lontane, dai due capi opposti del mondo e si incontrano.

Questo è l'amore. Altri più semplicemente lo chiamano incrocio e ci mettono un semaforo."

Fabio Fazio

Locarno, 27 aprile 2023

Onorevole Signor Sindaco, Onorevole Signora Municipale, Onorevoli Signori Municipali,

la sottoscritta Consigliere Comunale, avvalendosi delle facoltà concesse dalla Legge (Art. 65 LOC, Art. 35 del Regolamento Comunale della Città di Locarno) inoltra con la presente la seguente

INTERROGAZIONE

Pedoni in ostaggio: quando il semaforo diventa un nemico pubblico

Siamo tutti pedoni. Anche chi di solito si sposta in auto, in bicicletta o con i mezzi pubblici, percorre prima o poi tratti più o meno brevi a piedi. Eppure, quella che è la più elementare forma di spostamento, spesso non è percepita come una modalità di trasporto. Quasi la metà dei nostri spostamenti la percorriamo a piedi, più di un terzo del tempo trascorso in viaggio lo passiamo camminando. Circa un terzo della popolazione, soprattutto bambini e anziani, si sposta principalmente a piedi e deve quindi poter contare su percorsi sicuri, diretti e di facile accessibilità. Nella legge federale sui percorsi ed i sentieri (LPS) sono definiti i criteri e i parametri cui deve rispondere la rete pedonale. Una rete pedonale costituita da collegamenti sicuri, invitanti e diretti è la condizione base per incentivare e promuovere in modo sostenibile la mobilità pedonale negli spostamenti di tutti i giorni. La scelta di un percorso diretto è influenzata principalmente dai seguenti fattori: distanza e tempo di percorrenza, dislivelli non dovuti a caratteristiche topografiche, ma a sottopassaggi e cavalcavia e i famigerati tempi di attesa. Ai semafori, 40 secondi vengono considerati lunghi e inducono il pedone a passare con il rosso. È quindi evidente che 1 minuto e 25 secondi sia un tempo di attesa esageratamente lungo, e non proporzionato soprattutto al tempo che poi si ha per l'attraversamento. Spesso da quando diventa verde per il pedone, a quando diventa rosso, non passano nemmeno 5 secondi. E in quel minuto e mezzo di attesa si "accumulano" sul marciapiede anche fino a 8-10 persone. E non tutte hanno tempo e pazienza. Specialmente negli orari di punta. Come sulla pausa pranzo. E questo spesso porta le persone ad attraversare anche

quando è rosso. Con il rischio di, specialmente bambini e cani, visto lo spazio ristretto del marciapiede, finire accidentalmente in strada e rimanere investiti, o anche solo far prendere un bello spavento a tutti. Pedoni giovani e meno giovani, agili e meno agili, trottinette, bici, borse della spesa, sedie a rotelle, passeggini, deambulatori,... Senza dimenticare le giornate dove piove, e c'è anche l'ingombro dell'ombrello. Nello spazio pubblico, l'assenza di ostacoli ai sensi della legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili deve essere prevista per tutte le nuove pianificazioni e trasformazioni con l'obiettivo di sviluppare i progetti secondo il principio del "design for all", che mira a integrare gli interventi a favore dei disabili in modo armonioso negli impianti pedonali. Queste misure non favoriscono peraltro soltanto i disabili in senso stretto, ma anche anziani, persone con cani al guinzaglio, persone con bambini o bagagli, o temporaneamente limitate nei movimenti. Per garantire l'accessibilità occorre tener conto in particolare dei seguenti requisiti: collegamenti privi di gradini, percorsi sufficientemente larghi e accessibili a tutti, superfici di manovra e di svolta sufficienti in caso di inversione di marcia, chicane, arresto, attraversamento, accesso a edifici, tracciato e suddivisione dello spazio di circolazione e separazione tra spazio pedonale e carreggiata riconoscibili alla vista e al tatto, superamento dei dislivelli mediante rampe (pendenza fino al 6% o, se necessario per motivi topografici, fino al 12%) o, in caso di collegamenti importanti, con ascensori. È un paio d'anni che tengo monitorata la situazione all'incrocio tra Via Orelli e Via Serafino Balestra. Per recarmi a casa, per andare alla macchina, per portare a spasso il cane, per andare a fare la spesa. Giorni feriali e non. Ho quindi potuto vedere con i miei occhi, diverse situazioni "pericolose" e cronometrare più volte i tempi, in attesa del verde e per l'attraversamento della strada. E non da ultimo sentire i vari commenti dei pedoni: chi sbuffa, chi impreca, chi si lamenta, confermandomi che la situazione non è più tollerabile già da diverso tempo. E poi c'è chi semplicemente si butta in strada anche quando non dovrebbe, con la speranza che le auto si fermano. Senza dimenticare gli altri due semafori, che tagliano orizzontalmente la Via Serafino Balestra all'altezza di Via Orelli. Spesso anche quando è rosso c'è chi attraversa, e più volte ho visto auto provenienti dalla Via Orelli, da entrambe le direzioni e in ogni direzione, dover frenare di colpo perché un pedone spazientito da uno dei due semafori che tagliano la Via Orelli attraversa con il rosso. Insomma una situazione che in un modo o nell'altro crea malumori, situazioni spiacevoli, ma soprattutto rischi concreti. Anche schiacciando il "pulsante di chiamata" del semaforo non succede nulla. Si aspetta e basta. E i tempi rimangono i medesimi. **Alla luce di tutto ciò, domanda molto spontanea, ingenua e forse banale, da persona ignorante in materia: visto il traffico di pedoni che vi transita giornalmente, non si potrebbero semplicemente regolare in maniera differente i semafori in questione di Via Orelli? Sarebbe possibile anche aumentare il suono del segnale del verde? Ho constatato che nei semafori nuovi è più forte.**

La strada deve essere uno spazio pubblico a cui poter far capo in piena sicurezza, senza rischiare la propria incolumità. È pertanto molto importante il poter formare, già fin dalla prima infanzia, gli utenti insegnando loro le norme basilari di comportamento. Dal sito della Città di Locarno vedo con piacere che dell'educazione stradale si occupano sia la Sezione territoriale che la Sezione Operativa della Polizia Comunale, con regolari campagne di sensibilizzazione e di istruzione nelle scuole. **"Regolari campagne": come funzionano, ogni quanto e con che criteri vengono svolte?**

Nell'incrocio critico e sensibile oggetto di questa interrogazione (Via Orelli - Via Serafino Balestra), non ho mai visto nessun intervento che somigliasse anche solo lontanamente a quanto riportato nella mia prima domanda. **Si potrebbe pensare a una collaborazione con la Polizia Comunale e le scuole, specialmente negli orari più sensibili, per garantire una fluidità maggiore del traffico veicoli-pedoni, e allo stesso tempo fare prevenzione?**

Mi preme ricordare, che viaggiando in auto a una velocità di 50 chilometri all'ora, guardare per due secondi il cellulare equivale a percorrere 28 metri con gli occhi bendati. L'effetto preventivo dei controlli di polizia non è ancora pienamente sfruttato: l'aspettativa dei conducenti di incorrere in un controllo, per velocità eccessiva, consumo di alcol, droghe, o mani sullo smartphone, è tuttora troppo bassa. In questo ambito è auspicabile una strategia di controllo globale incentrata sulla prevenzione. Il problema o la colpa oggi giorno non è solo dell'automobilista e questo aggrava la situazione.

Oggi, il nostro telefono, è diventato un po' la nostra estensione: tra chiamate, messaggi e social network, siamo perennemente connessi. Questo, inevitabilmente ci distrae da quello che stiamo facendo e può diventare pericoloso.

Honolulu nel 2017 è stata la prima Città a introdurre una multa per chi si distrae con il cellulare. E non stiamo parlando di automobilisti, ma di pedoni, skater, ciclisti, "trottinettisti"... New York nel 2019 ha seguito a ruota le Hawaii.

Locarno non ha mai preso in considerazione questa opzione? Sarebbe un modo per responsabilizzare i cittadini, e metterli in guardia da tutti i pericoli della strada.

Dal barometro della sicurezza stradale si evince che bambini e anziani sono più vulnerabili nel traffico. Ogni giorno sulle strade svizzere si verificano incidenti gravi. Il numero dei morti è aumentato, così come quello dei feriti gravi. Tra questi ultimi le persone anziane sono proporzionalmente più numerose. Locarno Città dei bambini. Ma non dimentichiamoci dei nostri anziani, dei nostri nonni. Il rispetto passa da molti comportamenti, alcuni più di base, altri che necessitano di più attenzione. Tra i gesti più semplici, c'è il rispetto pratico: cedere il posto sui mezzi pubblici, cedere il posto alla cassa, spiegare perché esistono casse apposite per gli anziani (o perché dovrebbero esistere), **aiutare un anziano ad attraversare la strada**, portare le borse della spesa. Sensibilizzare i nostri bambini a compiere queste piccole azioni, anche aspettando il semaforo verde, avrebbe un costo praticamente nullo, ma un impatto importante sulla nostra società. Un discorso più ampio di sensibilizzazione potrebbe essere fatto anche nei confronti delle persone che presentano handicap importanti o meno importanti, o semplicemente nei riguardi di una persona temporaneamente limitata nei movimenti. Una persona in difficoltà potrei essere anch'io, sulle strisce pedonali con la borsa della spesa da una parte e il cane al guinzaglio dall'altra, e nella peggiore delle ipotesi anche l'ombrello. **Perché non mettere dei cartelli ai semafori, anche con dei semplici disegni, per sensibilizzare i bambini (ma non solo)? Magari si potrebbe lanciare un concorso in collaborazione con le scuole, anche speciali, così da coinvolgere direttamente i più giovani e le diverse sensibilità. Promuovendo allo stesso tempo anche l'inclusione e l'educazione alla diversità.**

Il mondo politico, gli attori della prevenzione e i proprietari delle strade, ossia la Confederazione, i Cantoni e i Comuni, devono impegnarsi tutti a mantenere alta la guardia e intensificare gli sforzi per rendere più sicure le strade per i pedoni, e non solo. A tal fine bisogna attuare in modo coerente delle strategie di comprovata efficacia. **Purtroppo le strisce pedonali non sono uno scudo contro l'immortalità, e da pedoni dobbiamo ricordarci sempre che nonostante il diritto di precedenza, immettersi sulle strisce gialle, non vuole dire essere invulnerabili.**

Vi ringrazio per l'attenzione, e auguro a voi tutti un buon lavoro.

Valérie Anna Angela Camponovo, Lega

***Io mi sono focalizzata sul disagio all'incrocio Via Orelli - Via Serafino Balestra. Ma so per certa che il medesimo problema di semafori e attese infinite, con le medesime conseguenze, si pone ai semafori dove si attraversa all'altezza della partenza della Funicolare, e ai semafori all'incrocio fra la Via Luini e il Lungolago Giuseppe Motta.**