

# area sicurezza



UN FUTURO DI PEDALATE PIÙ SICURE

A colloquio con Brigitte Buhmann (upi) e Jacqueline Fehr (Pro Velo)

IN BICICLETTA PER LE STRADE DELLA CITTÀ

A Berna, un ente preposto alla sicurezza dei ciclisti

CENTRO DI FORMAZIONE CONTINUA upi

Dove gli specialisti si armano per affrontare le sfide della sicurezza

# Sommario

## ABACO

Alcol al volante: gli automobilisti temono i controlli? 3

## DOSSIER BICICLETTA

Prospettive di maggior sicurezza in bicicletta: a colloquio con Brigitte Buhmann (upi) e Jacqueline Fehr (Pro Velo) 4

Progetti scolastici e infrastruttura 6

Il casco anche sulle brevi distanze: la nuova campagna 7

In bici per le vie della città: la rete ciclabile di Berna 8

Sondaggio a Sarnen (OW):  
«Beh, anche in motorino metto il casco!» 10

## PARTNER

Moltiplicatori: corsi upi per specialisti della sicurezza sul lavoro 11

Polizia: Sicurezza attraverso la visibilità: reportage nella  
«Giornata della luce» 14

## LA NOSTRA CAMPAGNA

20 franchi di riduzione sul casco da bici 16

## COLOPHON

**Editore:** upi – Ufficio prevenzione infortuni, Hodlerstrasse 5a, CH-3011 Berna, info@upi.ch, www.upi.ch, telefono +41 31 390 22 22

**Cambiamenti d'indirizzo:** abo@upi.ch

**Redazione:** Magali Dubois (upi), Ursula Marti (wortreich gmbh), Natalie Rüfenacht (upi)

**Indirizzo di redazione:** Ursula Marti, wortreich gmbh, casella postale 7922, 3001 Berna, areasicurezza@upi.ch, telefono +41 31 305 55 66

**Traduzione:** Francesca Zanolli, Riva San Vitale

**Correzione:** Antonio Cifelli (upi)

**Foto:** pagine 1, 6, 7, 16: upi; pagine 2, 4, 5, 10, 11, 12, 14, 15: Iris Andermatt; pagine 8, 9: Città di Berna; pagina 14 (Consigliere federale Leuenberger): SdS; pagine 9 (EUREKA), 15 (TEMPO LIBERO): a disp.

**Layout:** SRT Kurth & Partner AG, Ittigen **Stampa:** UD Print AG, Lucerna

**Tiratura:** Italiano: 1100, francese: 3300, tedesco 9200 esemplari. Rivista trimestrale.

© Riproduzione degli articoli solamente con l'autorizzazione della redazione e con indicazione completa della fonte

## EDITORIALE



### Un passo avanti verso Via sicura

Il programma nazionale di sicurezza stradale Via sicura sarà in consultazione fino a metà marzo 2009. Attraverso svariate misure infrastrutturali, formative e legislative il programma si prefigge, a breve termine, di ridurre sensibilmente il numero di morti e feriti gravi nella circolazione stradale. Gli specialisti dell'upi hanno fornito il lavoro scientifico alla base del programma. Ma se si vogliono ottenere i risultati sperati, sono necessari nuovi impulsi sotto forma di un pacchetto supplementare di misure. Infatti, un approccio con il contagocce significherebbe rallentare la regressione del numero di incidenti.

Ma il programma non è privo di costi. Un'attuazione efficace e coerente richiederà una spesa dell'ordine di 300 milioni di franchi. Troppo caro? No, se si pensa ai 6,5 miliardi di costi materiali generati ogni anno dagli incidenti della circolazione. Affaire à suivre, dunque – quest'autunno, area sicurezza tornerà ampiamente sull'argomento.

Nell'attesa, sfogliando questo numero troverete nel dossier consacrato alla bicicletta svariate informazioni su singoli provvedimenti del programma – fra cui una misura ampiamente dibattuta: il porto obbligatorio del casco per i bambini fino ai 14 anni. Scoprite gli argomenti pro e contro a pagina 4 e 5. Buona lettura!

**Magali Dubois**

# Alcol al volante: gli automobilisti temono i controlli?

**RAPPORTO SINUS** Secondo il recente Rapporto SINUS 2008 dell'upi, il 30 per cento delle automobiliste e degli automobilisti conta di incappare in un controllo dell'alcolemia. La popolazione è meglio informata che in passato, ma gli effetti positivi della legislazione del 2005 si stanno attenuando.

Con il 5 per cento, i controlli dell'alcolemia sono relativamente rari in Svizzera – in confronto, ad esempio, al 14 per cento in Francia o al 35 per cento in Finlandia. Nondimeno, un terzo delle conducenti e dei conducenti svizzeri teme di incappare in un controllo. Buon segno, giacché prima della modifica legislativa del 2005 erano meno del 20 per cento. L'intensificazione dei controlli negli ultimi anni inizia a dare i suoi frutti.

Tuttavia, l'evoluzione è meno rallegrante al livello delle conoscenze sul tasso alcolemico in vigore. Se nel 2005

il 92 per cento degli svizzeri indicava – correttamente – lo 0,5 per mille (grazie, fra l'altro, al tamtam mediatico che

30 %

ha accompagnato l'introduzione della nuova legge), nel 2007 era soltanto il 79 per cento. Un'evoluzione analoga è stata constatata sulla possibilità per la poli-

zia di effettuare dei controlli anche in assenza di indizi concreti. L'upi si trova dunque di fronte ad una sfida importante: prolungare l'evoluzione positiva delle statistiche sugli incidenti dovuti all'alcool a fronte di utenti della circolazione sempre meno informati sulla regolamentazione in vigore. L'alcool al volante sarà dunque al cuore di una vasta campagna di sensibilizzazione che sarà lanciata nell'estate 2009. **md**

Informazioni: [www.upi.ch](http://www.upi.ch) (→ «Ordinanze», chiave di ricerca «SINUS 2008»)

## ZOOM

### Motocicletta e rischi correlati

Cento decessi l'anno sono un prezzo troppo alto. L'upi ha realizzato uno studio e intervistato 600 motocicliste e motociclisti per tre volte sull'arco di dieci anni. Lo studio intende definire i fattori di rischio analizzando il comportamento e l'atteggiamento dei centauri. Nel corso del decennio in esame il 16 per cento degli intervistati è stato vittima di almeno un incidente motociclistico con lesioni fisiche. Fattori di rischio accresciuti sono la scarsa esperienza di guida, un numero elevato di chilometri percorsi l'anno, il motociclismo quale attività di svago, gli

eccessi di velocità e una formazione superiore. Quest'ultimo aspetto è sorprendente, giacché in altri ambiti – soprattutto la guida di autoveicoli – questo gruppo di popolazione dimostra uno stile di guida più prudente. Il risultato è forse stato influenzato da altri fattori non considerati nello studio? Per rispondere a questo quesito sarebbero necessarie ricerche supplementari. **md**

Trovate un breve riassunto dello studio EVERMOTO su [www.upi.ch](http://www.upi.ch) (→ «Ordinanze», chiave di ricerca «motocicletta»).

# Prospettive di maggior sicurezza in bicicletta

**TAVOLA ROTONDA** Jacqueline Fehr, Consigliera nazionale e presidente di PRO VELO Svizzera, e Brigitte Buhmann, Direttrice dell'upi, sulla sicurezza delle cicliste e dei ciclisti.



**Jacqueline Fehr**, Presidentessa di PRO VELO Svizzera (a sin.): «Il casco obbligatorio e l'età a partire dalla quale i nostri bambini possono circolare in bicicletta danno adito a vive discussioni.»

*area sicurezza: PRO VELO trova controproducente l'idea di rendere obbligatorio il porto del casco in sella alla bicicletta. I ciclisti non devono forse proteggersi?*

**Jacqueline Fehr:** Dal punto di vista di PRO VELO, gli utenti della circolazione più forti – e quindi più pericolosi – devono avere riguardo per quelli più deboli, come i ciclisti. Il porto obbligatorio del casco metterebbe in discussione questo principio nel senso che l'incolumità sarebbe, per così dire, affidata ai ciclisti – senza dimenticare che il casco obbligatorio induce facilmente

a crogiolarsi in false sicurezze. Il casco aiuta in una minima percentuale di incidenti, più precisamente quando la testa subisce un colpo violento. Infine, temiamo che il porto obbligatorio possa dissuadere soprattutto i bambini dal praticare la bicicletta. Ciò è in contraddizione con il nostro obiettivo di promozione della bici in svizzera.

*L'upi è a favore del porto obbligatorio del casco. Non temete che le biciclette rimangano abbandonate nelle cantine?*  
**Brigitte Buhmann:** Facciamo distinzione tra adulti e bambini. Gli adulti hanno

la capacità di decidere se indossare o meno il casco. Nei bambini la questione si pone in altri termini, poiché nella circolazione stradale assumono di regola comportamenti ancora poco sicuri. Dato che il loro sviluppo cognitivo non è ancora completo, i bambini non sono in grado di percepire tutti i pericoli o di valutare correttamente la velocità. Questi deficit devono essere compensati attraverso misure di protezione. Una di esse è il casco. La paura che i bambini rinuncino alla bici perché devono indossare il casco mi sembra infondata: la bicicletta dà loro un'autonomia cui tengono molto, ed è un eccellente mezzo per esercitare il comportamento corretto nella circolazione. Il casco aiuta a proteggere i bambini da ferite gravi alla testa durante questa fase di apprendimento. Ecco perché l'upi sostiene il porto obbligatorio per i bambini e i ragazzi fino ai 14 anni.

*E dal profilo delle infrastrutture?*

*Le strade sono sufficientemente accoglienti per i ciclisti?*

**JF:** Rimane ancora molto da fare. Ad esempio, laddove possibile, inserendo delle corsie o delle piste ciclabili o allestendo i percorsi casa-scuola in modo tale che i bambini non siano costretti a circolare nel fitto traffico. PRO VELO e upi sono unanimi: le misure infrastrutturali sono determinanti per la sicurezza.

**BB:** In quest'ambito l'upi è già molto attivo attraverso le numerose collaborazioni a livello locale. Il nostro ufficio contribuisce al risanamento dei punti



**Brigitte Buhmann**, Direttrice dell'upi (a destra): «Attraverso nuove leggi avvedute è possibile aumentare ulteriormente la sicurezza nella circolazione stradale.»

pericolosi e alla sicurezza dei ciclisti nella pianificazione stradale. Promuoviamo inoltre l'attuazione del nostro modello 50/30 negli abitati, che fa distinzione tra strade a funzione di traffico e strade a funzione di servizio, ossia di quartiere. Per queste ultime, sull'intero territorio comunale dovrebbe vigere il limite generale di 30 km/h. Le zone 30 contribuiscono a ridurre il numero e la gravità degli incidenti, a rendere più sicuri i percorsi casa-scuola e a far sentire più protetti pedoni e ciclisti.

#### **PRO VELO Svizzera**

PRO VELO Svizzera è l'organizzazione mantello per la tutela degli interessi dei ciclisti, e conta oltre 25000 membri individuali. PRO VELO persegue lo scopo generale di promuovere il rispetto dell'ambiente nell'ambito del traffico e, in particolare, di promuovere la bicicletta come veicolo individuale ecologico, a basso impatto energetico e sano. A livello nazionale l'associazione prende posizione su questioni di politica dei trasporti, di sicurezza del traffico e di tutela ambientale nella circolazione stradale. [www.provelo.ch](http://www.provelo.ch)

#### **Via sicura aumenta la sicurezza dei ciclisti?**

**BB:** Lo si è visto di recente: con nuove leggi è possibile aumentare la sicurezza. La riduzione del limite alcolemico allo 0,5 per mille ha comportato parallelamente una diminuzione del numero dei morti e dei feriti gravi, anche fra i ciclisti. Si può dunque desumere che gli effetti di Via sicura saranno altrettanto positivi. Via sicura prevede adeguamenti anche per i ciclisti. Attualmente, secondo la legge i bambini in età scolare possono circolare soli sulle strade, dunque in media a partire dai sette anni circa. Con HarmoS, in molti cantoni l'età di scolarizzazione sarà abbassata. Naturalmente, nessuno pensa seriamente di permettere a un bambino di cinque anni di circolare solo per strada in bici – è davvero troppo piccolo! Perciò, urge una modifica della legislazione in vigore. L'upi è favorevole alla proposta di Via sicura di consentire ai bambini sotto gli otto anni di circolare in bicicletta soltanto se accompagnati da un adulto. Il che significherebbe, a grandi linee, un mantenimento della regola attuale.

**JF:** Sì, Via sicura porta certamente più sicurezza per i ciclisti. Tuttavia, siamo dell'avviso che il programma andrebbe analizzato attentamente. L'obbligo del casco e l'età a partire dalla quale i nostri figli possono circolare in bicicletta danno adito a discussioni. Inoltre, Via sicura non contempla ancora alcuni aspetti – secondo noi decisivi – per la sicurezza dei ciclisti.

#### **Quali sarebbero questi punti a favore della sicurezza dei ciclisti di cui Via sicura non tiene conto?**

**JF:** Dà nell'occhio il fatto che l'equipaggiamento tecnico e la sicurezza delle biciclette non siano tematizzati. In molti ambiti del tempo libero, p.es. lo sci, si dà molta importanza a qualità e marca del materiale. Nel ciclismo sembra essere diverso. Gli standard di qualità dei freni, dell'illuminazione o della stabilità non sempre soddisfano i requisiti minimi del mercato svizzero. A tale proposito, stiamo mettendo sotto pressione il mondo politico e i fabbricanti. Dovrebbero, p.es., essere ammesse solo le biciclette dotate di fanalini fissi.

#### **E quale ruolo può assumere la scuola?**

**JF:** Chiediamo che l'educazione stradale – impartita da esperti, possibilmente agenti di polizia – sia obbligatoria in tutte le scuole. Tutti i bambini dovrebbero imparare a circolare correttamente in bicicletta e superare un piccolo esame di guida tra la quinta elementare e la prima media. Finora, la metà circa dei comuni lo fa. Conoscere le regole di comportamento nella circolazione può salvare delle vite!

**BB:** Sono assolutamente d'accordo con la signora Fehr. Via sicura prevede svariati mezzi di educazione stradale, il che è urgentemente necessario affinché i nostri istruttori del traffico possano adempiere al loro compito educativo nelle condizioni migliori.

Intervista: **Magali Dubois**.

# Progetti scolastici e infrastruttura

**SICUREZZA DEI CICLISTI** Che si tratti di sport o del tragitto casa-scuola o casa-lavoro, la bicicletta può essere pericolosa. Per l'upi, le misure educative e gli interventi sulle infrastrutture possono migliorare notevolmente la sicurezza, come sottolinea Fränk Hofer, e responsabile del programma prioritario dell'upi «Bici/Bike».



«Insieme si ottiene di più», è il motto di **Fränk Hofer**, responsabile del programma prioritario Bici/Bike.

Con il Dossier sicurezza sul traffico ciclistico pubblicato nel 2005, l'upi dispone di uno studio approfondito sulla sicurezza dei ciclisti nel traffico stradale. Dal dossier emerge che il traffico motorizzato è la principale fonte di pericolo per i ciclisti: infatti, il 70 per cento degli incidenti in bicicletta registrati dalla polizia è costituito da collisioni con un veicolo a motore. Le manovre di svolta – soprattutto a sinistra – sono le più pericolose. Nella pratica sportiva del ciclismo i fat-

tori di rischio e le cause d'incidente sono molto meno noti. L'upi si prefigge di identificarli nel quadro del suo programma prioritario Bici/Bike: «In differenti workshop esamineremo con i principali attori tutti gli aspetti – circolazione stradale, svago e pratica sportiva. Insieme descriveremo le misure da adottare per aumentare la sicurezza dei ciclisti, in particolare negli spostamenti quotidiani, sui tragitti scolastici e nella pratica del ciclismo come sport», spiega Fränk Hofer.

## Progetto pilota nelle scuole

Generalmente gli scolari svizzeri beneficiano sull'arco dell'intero ciclo elementare di lezioni di educazione stradale che si concludono sovente con un esame pratico in bicicletta. Una situazione che Fränk Hofer deplora: «Dal quarto anno di scuola la bici diventa il mezzo di locomozione preferito dai ragazzini. Ma dalla prima media il livello di conoscenza del codice stradale e l'attitudine a muoversi in bicicletta nel traffico non sono praticamente più verificati», benché i giovani tra i 10 e i 17 anni corrano un rischio d'incidente da 2 a 3 volte superiore in proporzione alla loro rappresentazione nella popolazione. Al termine delle vacanze estive 2009 l'upi lancerà perciò in differenti comuni della Svizzera un progetto pilota orientato alla pratica, con l'intento di integrare maggiormente l'insegnamento della sicurezza in bici nella griglia oraria scolastica.

## Infrastrutture sicure per favorire la mobilità dolce

In un'epoca in cui lo scarso movimento fra i bambini preoccupa molto, gli specialisti della prevenzione e i difensori della pratica della bicicletta marciano uniti verso la stessa meta: «Incoraggiamo ogni misura di potenziamento delle infrastrutture, di riduzione della velocità attraverso l'applicazione del modello upi 50/30 e svariate altre misure che contribuiscono alla sicurezza dei ciclisti – con l'obiettivo dichiarato di invogliare la popolazione ad utilizzare la bicicletta», commenta Fränk Hofer. In tal senso l'upi sostiene i progetti di cantoni e comuni: gli ingegneri del traffico consigliano, ad esempio, le autorità per i tragitti casa-scuola o il risanamento di punti pericolosi. Nel 2009 il centro di formazione continua dell'upi proporrà per la prima volta dei corsi destinati ad ingegneri del traffico e autorità (vedi p. 13) per sostenerli a livello di gestione del traffico locale – con l'auspicio che i nuovi concetti e i progetti di risanamento tengano maggiormente conto della sicurezza dei ciclisti.

## Magali Dubois

Maggiori informazioni nel «Dossier sicurezza sul traffico ciclistico» su [www.upi.ch](http://www.upi.ch) (→ rubrica «Ordinazioni», chiave di ricerca «traffico» (il rapporto è in lingua tedesca con un riassunto in italiano))

# Il casco anche sulle brevi distanze

**CAMPAGNA DI PREVENZIONE** Per la loro diciassettesima campagna comune, upi e Suva hanno scelto di porre l'accento sul porto del casco sulle piccole distanze, ambito in cui i ciclisti mancano ancora di disciplina. Pagando, talvolta, un prezzo molto alto.



Il nuovo spot tv della campagna.

Un nuovo spot TV, manifesti «travolgenti» per le vie delle nostre città, una riduzione di 20 franchi sull'acquisto di un casco da bici: con messaggi innovativi e incalzanti, questa primavera l'upi e la Suva invitano nuovamente i ciclisti alla prudenza – con un contenuto di grande impatto, visto che da tre anni il numero dei ciclisti che indossa il casco è stagnante (38% nel 2008). Altra constatazione: è soprattutto in occasione di attività quotidiane, in un ambiente conosciuto e su piccole distanze che i ciclisti sono più recalcitranti. upi e Suva hanno dunque deciso di incentrare la campagna 2009 sui tragitti brevi.

In una splendida giornata di sole una giovane donna si reca a far spese. Ma la ruota della sua bicicletta si infila fra i binari del tram, la ragazza cade. Al contatto con l'asfalto il melone che trasporta nel portapacchi si frantuma. Attraverso quest'immagine forte lo spot TV della campagna di quest'anno evoca la sorte potenzialmente riservata ad una testa non protetta. Pur non essendo così frequenti, le ferite alla testa possono avere conseguenze drammatiche. Con il casco il rischio è decisamente inferiore: perché, allora, non indossarlo anche per i tragitti brevi?

**Magali Dubois**

Informazioni su [www.cascobici.ch](http://www.cascobici.ch); buono acquisto a pagina 16

## Casco: istruzioni per l'uso

- Il bordo anteriore del casco non deve trovarsi più di due dita sopra la radice del naso, poiché in caso di collisione fronte e tempie non sarebbero protette.
- Cinghie e sottogola devono essere sufficientemente tesi; in caso di collisione, infatti, il casco non deve scivolare all'indietro.
- Il casco ha subito un forte urto? Allora va sostituito!



# In bici per le vie della città

**RETE CICLABILE DI BERNA** Nelle città, benché la superficie carrabile sia limitata occorre garantire la mobilità delle molte persone che abitano o lavorano in centro. Un ruolo importante è assunto dal traffico ciclistico – come dimostra l'esempio della città di Berna.

«La bici è il mezzo che in città ti permette di arrivare più rapidamente alla meta», afferma Roland Pfeiffer, responsabile dell'ente per il traffico pedonale e ciclistico della città di Berna. Nulla di che stupirsi, dunque, se la bicicletta è uno dei mezzi di spostamento preferiti dalle cittadine e dai cittadini. «Non ci sono però soltanto quelli che desiderano muoversi velocemente, ma anche molti escursionisti che se la prendono comoda», aggiunge Pfeiffer. Per questo motivo, la rete ciclabile di Berna è costituita da tracciati rapidi lungo gli assi principali e da piste più tranquille lungo le strade secondarie – particolarmente apprezzate dai bambini.

Un decreto popolare obbliga la città di Berna a creare collegamenti ciclistici continui e sicuri sull'intero territorio

urbano. Per realizzare questo mandato, otto anni fa è stato creato un ente preposto a questo delicato compito che dispone ogni anno di 800 mila franchi per colmare le lacune della rete ciclistica

**«La bici è il mezzo che in città ti permette di arrivare più rapidamente alla meta».**

preesistente. Altri fondi sono investiti per integrare nei progetti generali di genio civile anche le esigenze del traffico ciclistico e realizzare migliorie. Perciò, in caso di risanamento di una tratta stradale o di posa di nuovi binari del tram (come attualmente per la linea BernWest), Roland Pfeiffer è sempre sul

posto per far sì che il traffico ciclistico non rimanga a mani vuote.

## Importanti migliorie in centro

Di regola le migliorie tendono ad aumentare lo spazio per il traffico ciclistico, il più delle volte creando corsie ciclabili. Con un po' di buona volontà ci si riesce nella maggior parte dei casi. Più difficile è intervenire dove la strada è in salita – situazione molto frequente a Berna – e tutti gli utenti hanno bisogno di più spazio per circolare. Una sfida non sempre facile, come dimostrato dal «Bollwerk», una tratta del centro angusta e trafficata. Roland Pfeiffer considera un enorme successo il fatto di essere riusciti a realizzare il tanto agognato tracciato ciclabile – in entrambi i sensi – in questa zona nevralgica del centro approfittando della ristrutturazione della Bahnhofplatz.

Secondo Stefan Jordi, presidente di Pro Velo Bern, la nuova Bahnhofplatz segna un punto a favore del traffico su due ruote. Jordi elogia in particolare il semaforo e le corsie per le bici. È anche entusiasta del nuovo parcheggio per biciclette «Milchgässli»: «Ideale per chi viaggia in treno; dal posteggio si accede praticamente ai binari!» Attorno alla stazione ci sono altri due parcheggi per biciclette. I 900 posti a disposizione contribuiscono ad attenuare la carenza cronica di posteggi. Per un solo franco al giorno, le bici rimangono al coperto e sono sorvegliate – e i parking offrono anche un servizio di pulizia e manutenzione.



Nel parcheggio «Milchgässli» le biciclette non sono soltanto sorvegliate, ma su richiesta anche riparate e lavate.



Al Bollwerk, nonostante lo spazio limitato si è riusciti a trovare una soluzione per una circolazione più attenta alle esigenze delle due ruote leggere, con corsie ciclabili continue.

## Obiettivi e visioni

A Berna Pro Velo ha molti aderenti, e forte della sua popolarità si impegna per una rete ciclistica attrattiva. «Un certo margine di miglioramento c'è ancora, molti collegamenti – anche interregionali – dovrebbero essere più diretti», afferma Stefan Jordi. L'organizzazione ha già avuto l'occasione di chiedere all'upi di effettuare delle perizie per trovare soluzioni soddisfacenti per il traffico ciclistico. E, fra l'altro, contribuisce ampiamente alla sicurezza: ogni anno realizza corsi di ciclismo per bambini, e in occasione dell'azione «Licht-Flick» ripara gratuitamente i fanalini delle biciclette.

Grazie alla collaborazione di Pro Velo e dell'ente per il traffico pedonale e ciclistico, la capitale dispone oggi anche di una cartina della rete ciclabile della città – che forse, fra qualche anno, si arricchirà di una grande attrazione. Per il traffico lento, infatti, c'è in cantiere un progetto visionario: un lungo e stretto ponte sulla Aare che collegherà i quartieri Lorraine e Länggasse, risparmiando a molti ciclisti l'attraversamento del temuto «Bollwerk». Il provvedimento è prioritario nella strategia della Confederazione a favore degli agglomerati. Presso l'ente per il traffico pedonale e ciclistico si è quindi fiduciosi che il ponte ciclabile sarà realizzato – anche se vi sono delle riserve. Ma Roland Pfeiffer è ottimista: «Credo proprio che ce la faremo!»

Ursula Marti



A Berna, di corsie ciclabili come questa della Kirchenfeldstrasse ce ne sono molte.



Svolta a sinistra indiretta – per un comfort maggiore dei ciclisti meno esperti.

## EUREKA

### L'eleganza in testa

Ma questo è davvero un casco da bici? Eccome! Per chi vuol essere sempre alla moda e arriccia il naso di fronte al look sportivo del casco, ecco pronta una protezione per il capo stilosa, ton sur ton con il proprio guardaroba! Il casco Yakkay è costituito da una calotta rigida rivestibile con un involucro dall'aspetto di un cappello o di un berretto. Il tutto nella migliore foggia, ma non per questo meno sicuro. I caschi Yakkay soddisfano i severi requisiti della norma europea, motivo per cui l'upi li consiglia con piacere. Fränk Hofer e la sezione upi Sport vedono un ulteriore vantaggio: «Se il casco diventa un accessorio alla moda,

con differenti design secondo i target, automaticamente aumenterà anche la percentuale di porto – lo prova l'esempio del casco da sci!» Informazioni e punti vendita su [www.yakkay.com](http://www.yakkay.com). **um**



# «Beh, anche in motorino metto il casco!»

**SONDAGGIO CAMPIONE** «area sicurezza» ha voluto sapere con quale assiduità le scolare e gli scolari indossano il casco da bicicletta. A caso, abbiamo scelto l'istituto scolastico di Cher a Sarnen (OW) e abbiamo osservato i giovani rientrare a scuola dopo la pausa di mezzogiorno. La metà circa dei ciclisti indossava il casco.

Fuori dal centro di Sarnen molti giovani si recano a scuola in bici. Nonostante le gelide temperature, in questa rigida giornata d'inverno molti alunni e alunne delle medie e delle superiori pedalano velocemente verso scuola per il rientro pomeridiano. Alcuni portano il casco sopra il berretto, altri l'hanno semplicemente agganciato al manubrio, altri non ce l'hanno proprio. Tanja, allieva delle medie, sfila il casco nel cortile della scuola e spinge la bici verso il parcheggio. Lei e la compagna Séline indossano sempre il casco in bici, come d'altronde la maggior parte dei compa-

gni di classe. E non solo per recarsi a scuola, ma per qualsiasi tragitto in bicicletta.

Molti alunni delle scuole superiori non indossano più il casco. Sono in tanti a pensarla come Vinzenz: fino a poco tempo fa era obbligato a portare il casco, ora i genitori gli lasciano la libertà di decidere – e lui ha optato per il no. Lo trova stupido e pensa di non averne bisogno. Andrina, dal canto suo, pensa di guadagnare tempo senza il casco, perché ogni volta deve lucchettarlo. Altri non sopportano di sentirsi stringere la testa e lo trovano veramente poco alla moda.

Di principio, il percorso tra casa e scuola è di responsabilità dei genitori; il raggio d'azione della scuola è limitato. Attraverso un opuscolo informativo, la direzione scolastica di Sarnen sensibilizza ogni autunno le scolare e gli scolari nonché i genitori sulla problematica della visibilità – ma al casco non si fa particolare pubblicità, benché sia obbligatorio per le escursioni. Ad ogni buon conto, il direttore cerca di dare il buon esempio... indossandolo tutte le volte che inforca la bicicletta.

Beatrice Suter



Il direttore **René Gamma** indossa sempre il casco – e deplorea che siano così pochi le allieve e gli allievi soprattutto del liceo a proteggersi il capo.

**Philipp** indossa sempre il casco da bici per proteggere la testa in caso di caduta.

**Sepp** indossa volutamente e consapevolmente il casco. In fondo, dice, mette il casco anche quando va in motorino!

A **Raphaëla** non importa cosa pensano gli altri. Indossa praticamente sempre il casco – ma con più assiduità a zonzo che sul percorso casa-scuola.

# Corsi upi per specialisti della sicurezza sul lavoro

**FORMAZIONE CONTINUA** «Strumenti moderni di comunicazione nella prevenzione» è uno dei tanti corsi che l'upi offre ai suoi moltiplicatori. I partecipanti – incaricati della sicurezza in azienda – imparano a scegliere i mezzi e i canali di comunicazione più adatti alle loro campagne di prevenzione e si scambiano esperienze.



Come «vendere» messaggi di prevenzione? Una questione che ha impegnato e gli incaricati della sicurezza.

Le nove di una mattina di novembre. La direttrice del corso Michelle Baeriswyl dà il benvenuto ai venti partecipanti presenti nell'ampia e luminosa sala del centro di formazione continua dell'upi a Berna. Seduti ai tavoli soprattutto degli uomini – le donne sono in netta minoranza – provenienti dalle più disparate aziende in cui sono attivi come specialiste e specialisti per la sicurezza e la protezione della salute sul lavoro (SSS-L). Nel corso «Strumenti moderni di comunicazione nella prevenzione» impareranno sull'arco di un'intera giornata come sensibilizzare il personale a comportamenti sicuri nel tempo libero attraverso campagne efficaci.

La mattinata è dedicata al tema del marketing. Esperti illustrano gli elementi essenziali di un marketing mix di successo. L'esperto di campagne upi Peter Matthys mette l'accento sulle basi: «Come ogni altro progetto, anche le campagne di comunicazione si basano su un'analisi particolareggiata della situazione e devono tendere verso un obiettivo chiaro. La semplice voglia di fare non porta a nulla.» Agli specialisti della sicurezza consiglia di realizzare azioni che favoriscono il dialogo e accendono il dibattito. Per la collaboratrice o il collaboratore, l'utilità di una misura di sicurezza deve essere evidente, soltanto così si lascerà convincere.

## Azioni entusiasmanti

Il pranzo in comune offre ai partecipanti l'occasione di scambiarsi esperienze e suggerimenti e di cogliere nuove idee per la propria azienda. Ed anche il pomeriggio è molto orientato alla pratica. Prima del corso i partecipanti avevano dovuto inoltrare un questionario sulle attività di comunicazione realizzate nelle loro aziende. I risultati presentati oggi non mostrano soltanto i mezzi di divulgazione e i canali di comunicazione più utilizzati, ma evidenziano altresì come la maggior parte delle aziende pur disponendo di una commissione di sicurezza e di un budget per le attività di sicurezza ha una direzione che troppo



In differenti workshop gli esperti hanno discusso esigenze concrete. Per introdurre la tematica si inizia con un esercizio ludico.

raramente promuove attività di prevenzione.

In piccoli gruppi gli esperti discutono su come migliorare questa situazione. «Quando illustro i costi cagionati dagli infortuni, allora improvvisamente anche la direzione si interessa alle attività di prevenzione», dice un partecipante. Un altro ha fatto l'esperienza di dover entusiasmare collaboratrici e collaboratori con azioni per convincere anche la direzione: «I successi hanno dato i loro frutti. E così, quando porto una proposta è subito approvata.»

Nessuno mette in dubbio che le azioni efficaci sono basate su esigenze effettive del personale – che possono anche essere molto diverse tra uomini e donne o anche tra amministrazione ed esercizio. In parole povere: occorre dimostrare vero interesse per le collaboratrici e i collaboratori, conoscere la loro situazione e proporsi con credibilità e rispetto.

L'intensa giornata di formazione termina alle 16.30. Le esperte e gli esperti di sicurezza porteranno con sé in azienda un nuovo bagaglio di nozioni, impressioni e tanti strumenti pratici.

**Ursula Marti**

## Il nuovo centro di formazione continua

Il nuovo centro di formazione continua upi di Berna ha aperto i battenti lo scorso mese di gennaio. L'offerta di corsi è stata ampliata e uniformata. 19 differenti corsi veicolano nozioni di prevenzione a moltiplicatori ed esperti del ramo. «area sicurezza» a colloquio con **Jeannette Jufer**, responsabile del centro.



*area sicurezza: Signora Jufer, che cosa ha indotto l'upi a sviluppare l'attività di formazione in un vero e proprio centro di perfezionamento?*

Jeannette Jufer: Da un canto eravamo preoccupati di migliorare la quantità. In altri termini, volevamo ampliare il ventaglio dei corsi proposti per interessare un numero maggiore di categorie professionali. Su un altro fronte si trattava di migliorare la qualità. Concentrando l'intera attività formativa dell'upi in un nuovo centro di servizi interno abbiamo la possibilità di sostenere i nostri settori specifici sotto il profilo metodologico-didattico e attraverso un'organizzazione uniforme.

*Perché tanta importanza per la formazione continua dei moltiplicatori?*

La formazione è una delle competenze centrali dell'upi, poiché produce in modo efficace un forte effetto preventivo. Se si riesce a sensibilizzare i numerosi moltiplicatori, diventano per così dire un'«estensione» dell'upi e trasmettono più volte il loro sapere ad altri: nel comune, nell'azienda, nella scuola eccetera. Per l'upi la formazione dei moltiplicatori è, in tal senso, più fruttuosa di singole consulenze.

plicatori è, in tal senso, più fruttuosa di singole consulenze.

*Dal punto di vista dei vostri clienti, ossia dei partecipanti ai corsi, quali sono le novità dall'apertura del centro di formazione continua?*

Fra le novità vi sono i nuovi corsi offerti (vedi riquadro) e la loro pianificazione, realizzazione e continua valutazione secondo un processo ben definito. Chi assolve presso di noi più formazioni si accorgerà che tutti i corsi hanno la stessa impronta e che hanno un livello qualitativo elevato e uniforme. Tutti i responsabili dei nostri corsi dispongono di una formazione di base in metodologia e didattica. E si vede.

*Anche i locali sono nuovi...*

Certo, anche i nuovi locali di cui disponiamo da poco meno di un anno, dopo il trasferimento alla Hodlerstrasse, erano un'importante premessa per la realizzazione centro. Ora siamo dotati di una sala plenaria molto ampia e perfettamente equipaggiata, con ricezione e zona pausa. Disponiamo altresì di un numero maggiore di locali di gruppo, il che ci dà maggiore libertà nell'assetto dei corsi. Riceviamo molti feedback positivi. Il centro è percepito come un luogo di apprendimento ideale. Anche la vicinanza alla stazione è molto apprezzata.

*I corsi sono organizzati anche altrove?*

Sì, taluni corsi – ad esempio per i delegati upi alla sicurezza – sono organizzati direttamente nelle differenti regioni lin-

guistiche. I corsi prevalentemente orientati alla pratica, per esempio per gli insegnanti di educazione fisica, sono realizzati a Macolin o in una stazione sciistica.

#### **Quali esigenze le esprimono i moltiplicatori?**

Prima di realizzare un corso eseguiamo un'analisi delle esigenze. Ne emerge che gli specialisti di ambiti professionali particolari, come i portinai o gli ingegneri del traffico, desiderano ampliare le loro conoscenze di prevenzione con del know-how specifico per il loro settore. Per gli specialisti della sicurezza nelle aziende si tratta di completare le loro conoscenze di prevenzione degli infortuni professionali con quelle sulla

sicurezza nel tempo libero. Il punto comune è l'esigenza di strumenti attuabili, ovvero informazioni pratiche e strumenti concreti.

#### **Dopo qualche mese di attività, a che punto è il centro?**

Finora tutto è filato liscio – certamente anche grazie alla fluidità con cui siamo passati dal vecchio sistema formativo al nuovo centro. Il 2009 sarà la nostra fase di consolidamento. Verificheremo i nuovi procedimenti e procederemo alla sintonizzazione fine. Già nel 2008 avevamo registrato un aumento dei partecipanti. Desideriamo salvaguardare questa tendenza attraverso un'assistenza attiva dei nostri clienti e un'offerta regolare di nuovi corsi. **um**

### **Panoramica dei corsi dell'upi**

#### **Delegati upi alla sicurezza**

- Corso d'introduzione 1
- Corso d'introduzione 2
- Corso di perfezionamento
- Convegno Suisse public
- Convegno informativo

#### **Istruttori del traffico**

- Convegno IT

#### **SSS-L**

- L'ABC della prevenzione
- Fai da te: infortuni in casa e in giardino
- Simulazione di campagne INP: dal concetto alla realizzazione
- Corso scambio di esperienze INP
- Infortuni nella circolazione stradale
- Infortuni nello sport
- Sistemi di incentivi: strumenti di prevenzione per tutte le aziende?
- Strumenti moderni di comunicazione nella prevenzione

#### **Ingegneri del traffico**

- Configurazione dello spazio stradale

Maggiori informazioni e iscrizioni su [www.upi.ch](http://www.upi.ch) (→ rubrica «Corsi e congressi»)

## **DISTINZIONE**

### **La migliore campagna di prevenzione**

Affinché le sue campagne di sicurezza raggiungano il maggior numero possibile di persone, l'upi si affida a svariati moltiplicatori che veicolano il messaggio di prevenzione alla popolazione locale. Un'azione di Coop realizzata in Romandia ha avuto un'eco straordinaria: attraverso stand informativi collocati all'entrata dei punti vendita del grande distributore, migliaia di persone sono state sensibilizzate con manifesti e videoclip sui pericoli degli sport invernali e sui comportamenti sicuri. Non soltanto la clientela, ma anche gli impiegati Coop

hanno ottenuto preziosi suggerimenti per un inverno sulle piste in tutta sicurezza.

Grazie a questa azione su vasta scala lo specialista SSS-L Marcel Giller di Coop Regione Romandia ha vinto il primo premio del concorso upi per la migliore campagna di prevenzione in azienda, che metteva in palio un week-end di sci o wellness e 20 giornaliere per un comprensorio sciistico a scelta.

Gli altri vincitori: 2° Prodega AG, 3° Dottikon Exclusive Synthesis AG, 4° Ypsomed AG, 5° Sony Overseas SA. **um**

# Sicurezza attraverso la visibilità

**GIORNATA DELLA LUCE** Con convinzione e umorismo Bernard Deubel, istruttore afs preso il servizio Educazione stradale della polizia comunale di Bienne\*, spiega le sfide della seconda «Giornata nazionale della luce». Resoconto sull'importanza di essere ben visibili in un pallido mattino di un quartiere biennese.



L'istruttore del traffico **Bernard Deubel** attacca facilmente bottone per diffondere il messaggio «visibilità = sicurezza».

La buon'ora e il freddo glaciale di questo 27 novembre non sembrano minare il buonumore di Bernard Deubel, istruttore presso la divisione Educazione stradale della polizia comunale di Bienne. A due passi da una scuola dispensa con il sorriso informazioni e consigli sull'importanza di vedere e di essere visti agli scolari e ai rari ciclisti che hanno deciso di sfidare il freddo clima di questa fine d'autunno. A buon rendere, i più giovani ricambiano la sua gentilezza con uno squillante «Buongiorno, signor Deubel!» o una stretta di mano.

I bambini accordano a Bernard Deubel tutta la loro fiducia. In fondo, lo conoscono fin dagli inizi della loro scolarità: da 16 anni, ormai, l'agente si reca in tutte le classi francofone della città per parlare di prevenzione. Il suo obiettivo? «Zero incidenti», risponde risoluto Deubel, controllando tutt'attorno che gli allievi abbiano ben compreso il messaggio di sicurezza della «Giornata della luce» veicolato in città e nelle scuole tramite i mass media locali, i cinema e i cartelloni pubblicitari.

## Riflettori puntati sui bambini

Giunta alla sua seconda edizione, la «Giornata della luce» è un'iniziativa del gruppo di lavoro «Sicurezza attraverso la visibilità» cui aderiscono l'upi e svariate organizzazioni partner. Le azioni concrete realizzate in questa giornata, patrocinata quest'anno dal ministro dei trasporti Moritz Leuenberger, sono di competenza dei singoli comuni. Il tema

### Il Consiglio federale dà il buon esempio

Il 27 novembre 2008, in occasione della seconda «Giornata nazionale della luce», il consigliere federale Moritz Leuenberger ha accompagnato a scuola alcuni allievi delle elementari Kirchenfeld di Berna. Indossando una giacca dotata di materiale riflettente, il ministro dei trasporti e i giovani che accompagnava hanno voluto sottolineare l'importanza di essere visibili per prevenire incidenti. Infatti, numerosi infortuni potrebbero essere evitati anticipando le manovre di frenata o di scanso.

Sostenuta dal Fondo di sicurezza stradale, la «Giornata della luce» è stata organizzata con la partecipazione del Corpo svizzero di polizia e dei delegati upi alla sicurezza. [www.giornataluce.ch](http://www.giornataluce.ch)





I più giovani sono i meglio protetti – e i più orgogliosi delle loro strisce riflettenti!

dominante di questa edizione è la sicurezza dei bambini, gruppo particolarmente a rischio nella circolazione stradale.

Le scolare e gli scolari fino al secondo ciclo elementare hanno ottenuto prime informazioni sulla «Giornata della luce» dai rispettivi insegnanti. «I bambini hanno portato a casa le carte «Menti lucide riflettono», appositamente create per l'occasione. Hanno così potuto discutere di questo tema in famiglia», spiega Bernard Deubel, che ritiene importante suscitare il dibattito sui vari argomenti di sicurezza nella circolazione. «I genitori dovrebbero incoraggiare i loro figli e dare il buon esempio!» aggiunge Deubel.

Gli scolari più piccini (scuola dell'infanzia) indossano tracolle catarifrangenti, i più grandicelli (prima e seconda

elementare) dei bracciali riflettenti. Anche le cartelle e gli zaini sono ben visibili grazie ai tessuti riflettenti: all'alba, al crepuscolo e in caso di cattive condizioni meteorologiche i pedoni sono particolarmente a rischio; abiti chiari e catarifrangenti supplementari sono gli unici garantanti di una buona visibilità a 360°.

#### Anche in bici

Di notte i ciclisti corrono un rischio tre volte superiore che di giorno. Questa mattina ne incontriamo uno equipaggiato di tutto punto: gilet e bande riflettenti, faro anteriore bianco e faro posteriore rosso. «Sono perfettamente consapevole che spetta a noi preoccuparci di essere ben visibili nel traffico, soprattutto in questo periodo dell'anno. Non ho dunque alcun problema a vestirmi correttamente», spiega questo im-

piegato comunale che si sta recando al lavoro. L'agente di polizia trova le parole giuste anche per i pochi utenti della circolazione equipaggiati in maniera non proprio conforme.

La visita improvvisata in una classe di seconda ci convince fino in fondo: i bambini rispondono con enfasi alle domande di Bernard Deubel, che sa come suscitare l'entusiasmo della ventina di bambini. D'altronde, i piccoli non esitano a dirigersi nel cortile di scuola per posare davanti alla fotocamera sfoggiando con orgoglio gli zaini tappezzati di materiali riflettenti...

Virginie Borel

\* Il 1° gennaio 2009, la polizia municipale di Biemme si è unita alla polizia cantonale di Berna.

## TEMPO LIBERO

### Heelys: le scarpe per marciare e scivolare

Con le Heelys, le scarpe da sport con rotella integrata, la Svizzera ha importato dagli Stati Uniti una nuova moda. Ecco come funziona: se il peso del corpo è spostato sulla parte anteriore del piede e le dita guardano verso il basso, ci si sposta con delle normali scarpe. Non appena il peso è spostato all'indietro, sul tallone, e si sollevano le dita del piede, la rotella si attiva e la scarpa inizia a pattinare. Con velocità che possono essere anche sostenute.

Come ogni altro mezzo di spostamento su ruota e su rotella, l'equipaggiamento di sicurezza non dovrebbe mai mancare nemmeno praticando lo heeling. In primo luogo il casco, ma anche paraposi, paragomiti e ginocchiere.

Lo heeling va imparato. Durante la scivolata i piedi devono essere bilanciati uno dietro l'altro, il che richiede parecchio esercizio.



A proposito: le rotelle possono anche essere estratte dalla suola. Cosa da fare assolutamente se per un lungo periodo ci si limita a marciare rinunciando alla scivolata. Infatti, se ci si appoggia involontariamente sui talloni, in men che non si dica ci si ritrova... per terra! **um**

## 20 franchi di riduzione sul casco da bici

La campagna per l'uso del casco bici e la relativa azione che prevede degli incentivi per l'acquisto di un casco sono un'iniziativa congiunta di upi e Suva cofinanziata dal Fondo di sicurezza stradale FSS. Quest'anno la promozione prenderà avvio il 1° aprile e si protrarrà fino al 15 maggio. I primi 35000 ciclisti che durante il periodo promozionale acquisteranno un casco presso la grande distribuzione o un rivenditore specializzato beneficeranno di uno sconto di 20 franchi (sempreché il prezzo del casco sia superiore a 20 franchi, fino a esaurimento).

Attenzione: da quest'anno il procedimento per l'incentivo è semplificato. Il rimborso di 20 franchi sarà accreditato al cliente direttamente al momento dell'acquisto del casco. I commercianti presenteranno il loro conteggio all'upi alla fine della campagna.

Trovate informazioni dettagliate sulla campagna e un elenco dei rivenditori che partecipano all'azione a partire da metà marzo 2009 alla pagina [www.cascobici.ch](http://www.cascobici.ch). **pma**

**Caschi:**

- Ogni anno si vendono circa 27.000 caschi ciclistici, sono decisamente troppi. Un casco adatto è ben regolato riduce del 70% il rischio di lesioni craniche.
- All'acquisto di un casco, verifica che sia omologato CE EN 1078.
- Il casco deve essere dotato di materiale assorbente.
- Il lato del casco deve essere rivestito con una spugna sopra le tempie del capo.
- Regola le cinghie alla giusta lunghezza sia a livello di testa e collo. Tra i cinghie e il collo deve esserci spazio per un dito all'incirca.
- Indossa il casco anche per percorsi brevi.

**Buono-rimborso del valore di 20 franchi**

Con questa iniziativa, Upi e il Fondo di sicurezza stradale (FSS) concedono dal 1° aprile al 15 maggio 2009 uno sconto di 20 franchi all'acquisto di un casco da ciclismo, per un totale di 35.000 caschi (fino a esaurimento delle scorte). Per chi lo sceglie contemporaneamente di acquistare un casco.

Per maggiori informazioni: [www.cascobici.ch](http://www.cascobici.ch)

UPi

Ora lo sconto di 20 franchi è accordato direttamente alla cassa!

### Thailandia: caschi da moto con l'effigie del re!

L'upi non è l'unico ad offrire buoni sconti per l'acquisto di caschi! L'anno scorso la Thailandia ha lanciato un progetto che ricorda molto la nostra azione primaverile – se non che si trattava di caschi da moto e non da bici! Nel quadro dell'iniziativa «Caschi per il Re», in meno di sei mesi sono stati commercializzati 80000 elmetti a prezzo scontato. Tutti quanti con l'effigie del re, del quale ricorreva l'ottantesimo compleanno. Per benefi-

ciare dell'azione i centauri dovevano presentare una licenza di condurre valida ed impegnarsi solennemente davanti a Sua Maestà ad indossare il casco, firmando una promessa ufficiale. Il progetto «Caschi per il Re» ha avuto un'eco senza precedenti. Esso si iscrive in una serie di azioni destinate promuovere il porto del casco sul continente asiatico, dove la moto è uno dei mezzi di spostamento più diffusi. **md**