

# area sicurezza



## SICUREZZA DEGLI OCCUPANTI

La direttrice dell'upi sul  
nuovo dossier sicurezza

## ATTITUDINE ALLA GUIDA

Quando è necessaria una  
perizia psicologica?

## MOBILITÀ ELETTRICA

Una nuova sfida per  
la prevenzione degli  
infortuni

# Sommario

## ABACO

Le regole d'oro in acqua 3

## DOSSIER SICUREZZA DEGLI OCCUPANTI

Raccomandazioni upi d'attualità:  
intervista con la direttrice dell'upi Brigitte Buhmann 4

Alberi sul ciglio della strada: architettura paesaggistica  
contro sicurezza 7

Perizie psicologiche: un mezzo di prevenzione degli incidenti 8

## PARTNER

Collaborazioni  
L'upi al Forum Mobilità elettrica:  
«L'e-sicurezza dovrebbe già essere un tema d'attualità» 10

Best Practice cercasi per la promozione della salute  
nella terza età 12

Aziende  
«9 milioni di giorni di lavoro persi a causa degli infortuni  
non professionali» 14

## CAMPAGNA

Visione zero: nessun annegamento fra i bambini 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:** Ursula Marti (wortreich gmbh), Magali Dubois (upi), Rolf Moning (upi),  
Tom Glanzmann (upi)

**Indirizzo di redazione:** Ursula Marti, wortreich gmbh, Maulbeerstrasse 14, 3011 Berna,  
ursula.marti@wortreich-gmbh.ch, telefono +41 31 305 55 66

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

**Correzione:** Antonio Cifelli (upi)

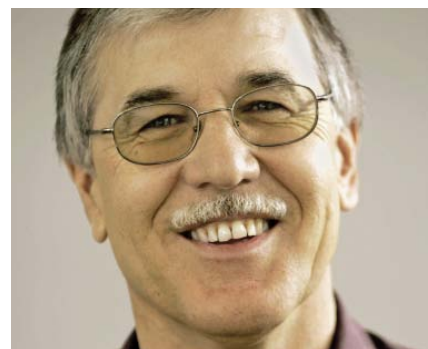
**Foto:** pagina 1: Caspar Martig; pagine 2, 5, 7, 8, 9, 13: Iris Andermatt; pagina 3: SSS;  
pagina 10: ImagePoint; pagina 11: Forum Elektromobilität; pagina 11 (Colpo d'occhio),  
15, 16: upi; pagina 12: Marco Zanoni; pagina 14: Simone Wälti

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

**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



### Velocità eccessiva sulle strade extraurbane

Prima il dato positivo: fra gli occupanti delle auto gli infortuni sono in calo, e dal 1980 in Svizzera è stato possibile ridurre del 74% il numero dei danni fisici gravi, benché nello stesso periodo di tempo i chilometri percorsi siano passati da 32 a 52 miliardi.

Ma c'è anche un dato negativo: ogni anno gli occupanti feriti mortalmente sono ancora circa 180, i feriti gravi 1800. Per ridurre ulteriormente queste cifre occorre migliorare soprattutto le lacune a livello di conducenti e infrastruttura, come emerge chiaramente dal recente dossier sicurezza dell'upi «Personenwagen-Lenkende und -Mitfahrende».

Interessanti anche i dati salienti sull'incidentalità emersi dalle analisi degli infortuni registrati dalla polizia:

- gli occupanti uomini tra i 18 e i 24 anni presentano, per chilometro percorso, un rischio 3,5 volte maggiore di rimanere feriti o uccisi in un incidente della circolazione rispetto agli occupanti tra i 25 e i 44 anni;
- il rischio d'infortunio legato ai chilometri percorsi è tre volte maggiore sulle strade extraurbane che in autostrada;
- la metà circa degli occupanti di auto feriti gravemente o deceduti è vittima di un incidente a veicolo isolato o dovuto a sbandamento, un ulteriore terzo scarso di un incidente frontale o un tamponamento.

Cosa significano queste conclusioni per le attività attuali e future dell'upi? Nell'intervista alle pagine 4–6 la direttrice dell'upi Brigitte Buhmann illustra i principali obiettivi e provvedimenti.

**Rolf Moning**

# Le regole d'oro in acqua

**LE REGOLE DEL BAGNANTE** Create oltre 50 anni fa, oggi note in tutto il paese: stiamo parlando delle «6 Regole per il bagnante» della Società Svizzera di Salvataggio SSS. Quella senz'altro più conosciuta: dopo un pasto abbondante, aspettare almeno due ore prima di entrare in acqua. Una regola frattanto estesa.

Chi pratica sport ha bisogno di energia e concentrazione – nel nuoto e nella balneazione non è diverso. Ecco perché la Società Svizzera di Salvataggio SSS ha integrato le sue 6 Regole per il bagnante. «È importante sentirsi fisicamente bene», spiega il segretario centrale dell'SSS Markus Obertüfer, «e non entrare in acqua a stomaco pieno né completamente vuoto, e neppure dopo aver assunto alcolici o droghe». È l'unico modo per garantire al bagnante di riuscire a portarsi a riva in situazioni critiche. La regola è stata ampliata soprattutto a se-

guito dell'aumento degli annegamenti dopo il consumo di bevande alcoliche o droghe.

Una regola altrettanto importante si rivolge agli adulti e protegge i più piccoli: mai lasciare i bambini accanto all'acqua senza sorveglianza! Un'esortazione veicolata anche dalla campagna dell'upi «Water Safety» lanciata la scorsa fine di aprile: «bambini sempre sottocchio» e, più precisamente: «i più piccoli a portata di mano!» **tg** Maggiori informazioni su [www.sss.ch](http://www.sss.ch) e [www.water-safety.ch](http://www.water-safety.ch)



Regola per il bagnante N° 2: Non entrare mai in acqua in preda all'alcool o altre droghe! Non nuotare mai a stomaco pieno o completamente vuoto.

## ZOOM

### Infortunati a cavallo molto frequenti fra le donne

L'upi ha elaborato un documento di fondo sugli infortuni nella pratica dell'equitazione. Secondo le stime dell'upi, in Svizzera ogni anno ca. 6600 persone si infortunano a cavallo, tre con conseguenze letali. Nelle statistiche LAINF sugli infortuni nello sport l'equitazione si colloca complessivamente al decimo posto, parecchio dietro le discipline ca-

polista calcio, sport sulla neve ecc. Nella suddivisione per generi, tuttavia, fra le donne assicurate presso la LAINF l'equitazione rappresenta, dopo lo sci, la seconda attività sportiva per numero di infortuni.

Solitamente gli infortuni sono causati da una caduta dal cavallo o da una collisione con un veicolo. La maggior parte

delle ferite – soprattutto contusioni, seguite da distorsioni, strappi e fratture – concerne il tronco, la cintura scapolare o la parte superiore del braccio. Sulla base di questi dati statistici, in collaborazione con la Federazione svizzera sport equestri l'upi sta ora elaborando un opuscolo destinato al vasto pubblico con suggerimenti pratici di sicurezza. **um**

# Raccomandazioni upi d'attualità

**DOSSIER SICUREZZA** L'upi ha elaborato una nuova opera di consultazione che spiega come migliorare ulteriormente la sicurezza dei conducenti e degli occupanti di automobili. La direttrice Brigitte Buhmann illustra i principali obiettivi e provvedimenti.

*area sicurezza: Quale obiettivo persegue l'upi con i suoi dossier sicurezza?*

**Brigitte Buhmann:** L'upi ha il mandato legale di attuare una prevenzione degli infortuni efficiente ed efficace e coordinare le attività di prevenzione delle organizzazioni partner. Per riuscirci occorrono conoscenze e basi decisionali. I nostri dossier sicurezza – finora sette – sono uno strumento fonamen-

fatti concreti e scientifici. È un'importante premessa per un coordinamento efficace.

*Ma anche i partner hanno bisogno di queste basi?*

Sì. Sono stata piacevolmente sorpresa, ad esempio, dal feedback di «Pro Velo» e «Mobilità pedonale Svizzera», o anche da rappresentanti del traffico motociclistico, per i quali i rispettivi dossier sicurezza (traffico ciclistico, traffico pedonale, traffico motociclistico) sono oramai delle opere di consultazione centrali per la realizzazione delle differenti attività.

La struttura è simile. All'inizio c'è un'analisi degli incidenti (che cosa succede?), segue l'analisi dei rischi (perché succede?) e infine un'analisi degli interventi e delle misure (in che modo è possibile evitare gli incidenti?). Quest'ultima è particolarmente importante, poiché tutte le misure immaginabili sono valutate sulla base di diversi criteri, come l'efficacia e l'economicità. Da quest'analisi emergono poi raccomandazioni concrete per le attività di prevenzione.

**«Per un'antinfortunistica  
effettiva ed efficace c'è  
bisogno di basi decisionali.»**

tale per concretizzare questo mandato: da un canto ci aiutano ad orientare sempre i nostri progetti al più recente stato delle conoscenze e ad ottenere con i nostri mezzi il massimo beneficio in termini di prevenzione. D'altro canto, sono anche a disposizione dei nostri partner della prevenzione. In tal modo tutti partono dalle stesse basi, ossia

*Quale ruolo riveste il Fondo di sicurezza stradale?*

È il mandante dei dossier sicurezza e li utilizza per valutare le richieste di sostegno finanziario a progetti di prevenzione.

*Come procede l'upi per redigere un dossier sicurezza?*

*Parliamo del nuovo dossier sicurezza «Personenwagen-Lenkende und -Mitfahrende». Secondo quest'ultimo, buona parte dei rischi d'infortunio risiede negli stessi conducenti, più precisamente nella mancanza di competenze o in uno stile di guida inappropriato. Voi proponete di migliorare l'istruzione alla guida. Concretamente, cosa dovrà cambiare?*

Nella prima fase di formazione bisognerà dare maggior peso alla dispo-

## Le principali misure

La prima e la seconda fase di istruzione dei conducenti vanno meglio orientate alle lacune degli stessi guidatori. Ad integrazione occorrono misure repressive (controlli di polizia, sanzioni, fino alla valutazione dell'idoneità alla guida). I sistemi di assistenza alla guida devono

essere pubblicizzati fra la popolazione, promossi mediante incentivi e diffusi attraverso prescrizioni legali sugli equipaggiamenti. Le lacune infrastrutturali possono essere ridotte sensibilizzando maggiormente gli ingegneri e i progettisti sulla sicurezza stradale, sia nella fase precoce della formazione, sia

nell'ambito del perfezionamento. Occorre promuovere gli strumenti di valutazione sistematica su ampia scala della sicurezza delle infrastrutture (road safety inspections, road safety audits, black spot management). Le norme VSS in materia di collisioni con oggetti fissi vanno urgentemente adeguate.



zione dei conducenti nei confronti della sicurezza rispetto alla padronanza tecnica del veicolo. Importanti obiettivi didattici sono ad esempio la conoscenza dei rischi, un buon autocontrollo e un'analisi critica delle proprie capacità di guida. La seconda fase di formazione è già stata concepita in questo senso. In quale misura ci si è riusciti, lo stiamo valutando su mandato dell'Ufficio federale delle strade. Ora occorre ottimizzare anche la prima fase, poiché la maggior parte degli incidenti gravi è riconducibile non tanto alla mancanza di capacità tecniche, quanto alla spavalderia e a comportamenti sbagliati come la velocità eccessiva, l'ebbrezza, la guida senza cinture di sicurezza, la distrazione o la stanchezza.

***Tutti conoscono i rischi. Ma come si fa a convincere i conducenti a comportarsi diversamente?***

Perseguiamo una strategia articolata: la «repressione», ad esempio i controlli di polizia, è un aspetto molto importante. Sembra poco simpatico, ma è provato che gli utenti del traffico assumono comportamenti molto più sicuri se sanno di subire controlli e di essere puniti se trasgrediscono alle norme. D'altro canto occorrono anche un'informazione e una sensibilizzazione regolari, per esempio mediante campagne, per attirare continuamente l'attenzione sui comportamenti corretti. Il comportamento può anche essere influenzato da

«Perseguiamo una strategia articolata: occorre repressione tanto quanto informazione e sensibilizzazione.» **Brigitte Buhmann**, direttrice dell'upi.

mezzi tecnici, come i sistemi d'allarme nel veicolo o la disposizione del campo stradale.

***Anche i sistemi di assistenza alla guida dovrebbero migliorare la sicurezza degli occupanti. Quali tecnologie hanno un potenziale, nell'immediato futuro?***

Dapprima, ovviamente, quelli che la legge prescrive a bordo dei nuovi veicoli, come i fari di giorno, gli assistenti di frenata (BAS) o il controllo elettronico della stabilità (ESC). Per quanto attiene alle tecnologie opzionali, la diffusione dipende ampiamente dal prezzo – e presumibilmente anche dal

maggior comfort del sistema fra i suoi vantaggi, come un tempomat che regola la distanza dal veicolo che precede o l'assistente alla traiettoria della carreggiata.

***Qual è la vostra opinione riguardo ai sistemi di assistenza alla velocità?***

Questi sistemi hanno il maggior potenziale di prevenzione, in particolare quelli che agiscono attivamente sulla guida limitando la velocità al limite massimo consentito. Purtroppo questi accorgimenti tecnici godono di meno popolarità rispetto a quelli che si limitano ad informare o ad avvisare.

### I principali fattori di rischio

- Inconsapevolezza dei rischi, sopravvalutazione di sé e autocontrollo insufficiente alla guida (in particolare fra i conducenti giovani)
- Guida in stato di ebbrezza
- Distrazioni al volante
- Guida in stato di stanchezza eccessiva
- Velocità inappropriata
- Mancato utilizzo dei sistemi di ritenuta
- Oggetti vicini alla carreggiata (alberi, muri/pendii, guidovia)
- Separazione insufficiente tra le direzioni di marcia, soprattutto fuori località
- Deficit infrastrutturali che causano tamponamenti, come uscite d'autostrada lacunose o esercizio non coordinato di impianti semaforici
- Deficit infrastrutturali in curve fuori località, come traiettorie difficilmente valutabili o velocità massima inadeguata
- Deficit infrastrutturali agli incroci nelle località, come illuminazione insufficiente o errori di concezione

### *In che modo si potrebbe promuovere l'accettazione dei sistemi di assistenza alla guida?*

Occorre innanzitutto informare, poiché i vari sistemi sono ancora poco conosciuti. In collaborazione con AXA abbiamo perciò deciso di lanciare una campagna sugli assistenti alla guida. C'è inoltre la possibilità di agire a livello di commercializzazione: all'atto dell'acquisto di un nuovo veicolo i rivenditori dovrebbero informare meglio l'acquirente sui vantaggi in termini di sicurezza degli assistenti alla guida. Si può anche fare appello ai genitori dei giovani conducenti, visto che sovente partecipano al finanziamento della prima autovettura. Devono infatti sapere che questi sistemi consentono di dimezzare gli incidenti gravi della circolazione. Sarebbe particolarmente positivo se le assicurazioni sostenessero l'acquisto di questi sistemi attraverso agevolazioni finanziarie. Il modello AXA che prevede una riduzione dei premi per i conducenti che dotano il loro veicolo di una scatola nera va nella giusta direzione.

### *Buona parte del dossier sicurezza è dedicato ai miglioramenti infrastrutturali. Perché?*

Gli impianti stradali devono essere costruiti in modo tale da escludere sin dall'inizio il maggior numero di rischi. Purtroppo queste misure sono spesso molto onerose. Ma hanno il grande vantaggio di durare nel tempo.

### *Quali sono i maggiori fattori di rischio a livello di infrastrutture?*

Le lacune più importanti sono la mancanza di elementi divisorii tra le direzioni di marcia sulle strade fuori loca-

lità, le curve con traiettorie difficilmente valutabili, gli oggetti fissi adiacenti alla carreggiata e gli incroci mal concepiti.

### *Cambiare le cose costa parecchio! Cosa fa l'upi per indurre comuni e cantoni a investire nella sicurezza delle infrastrutture?*

Attraverso la nostra rete di delegati upi alla sicurezza cerchiamo di convincere i comuni a sviluppare concetti globali di sicurezza. Ai cantoni offriamo consulenze a basso costo per aiutarli a individuare i punti dell'attuale rete viaria particolarmente pericolosi o dove si verificano più spesso incidenti e proporre loro delle soluzioni. Ovviamente, la situazione ottimale è quella in cui possiamo già partecipare alla fase pianificatoria di un progetto viario. Inoltre, gli esperti dell'upi si impegnano a livello di formazione e perfezionamento di progettisti, ingegneri e specialisti della sicurezza.

### *Come evolverà nei prossimi anni la sicurezza stradale?*

Vedo diverse tendenze: a ripercuotersi positivamente saranno i progressi tecnici dei veicoli, in particolare quelli dei sistemi di assistenza alla guida, e le modifiche legislative del programma di sicurezza stradale «Via sicura», attualmente in consultazione presso il Parlamento federale. Ad avere effetti negativi sarà, invece, la diversificazione dei veicoli: sulle strade cirolerà un numero maggiore di veicoli elettrici leggeri e silenziosi e, soprattutto, ci sarà un boom delle bici elettriche. Anche l'invecchiamento demografico causerà un aumento degli incidenti, poiché con l'età si è anche più vulnerabili. Ma sono convinta che ci sarà più sicurezza sol-

tanto se accetteremo questa sfida e ci impegneremo con tutte le nostre forze per trovare soluzioni lungimiranti.

Intervista: **Ursula Marti**

Il dossier sicurezza «Personenwagen-Lenkende und -Mitfahrende» può essere ordinato alla pagina [shop.upi.ch](http://shop.upi.ch) (attualmente disponibile solo in lingua tedesca).

## AGENDA

### Forum upi: sono aperte le iscrizioni

Negli ultimi anni la sicurezza degli occupanti delle automobili è notevolmente migliorata; meno evidente è il guadagno in termini di sicurezza fra gli utenti della circolazione non motorizzati.

Il 13° Forum upi si terrà perciò all'insegna della «sicurezza stradale in paese e in città: e i pedoni?». Con un relatore ospite dall'estero si valuteranno le necessità d'azione e si cercheranno strumenti efficaci per aumentare la sicurezza dei pedoni.

Il Forum avrà luogo a Berna il 29 novembre 2011 con inizio alle 15.00. Potete già iscrivervi su [www.upi.ch](http://www.upi.ch) (Corsi e congressi).

# Architettura paesaggistica contro sicurezza

**ALBERI SUL CIGLIO DELLA CARREGGIATA** Tra il 1992 e il 2007 389 persone hanno perso la vita in collisioni contro alberi. L'upi consiglia pertanto di eliminare gli ostacoli fissi ai bordi delle carreggiate, o mantenerli perlomeno a una distanza minima.

Secondo il rapporto dell'upi «Sicurezza sulle strade extraurbane» tra il 1992 e il 2007 nel 36% dei casi in cui un conducente ha perso il controllo del veicolo su una strada extraurbana la corsa si è conclusa con una collisione contro un oggetto fisso adiacente alla carreggiata. Nella Svizzera tedesca e francese le collisioni più frequenti sono con alberi, in Ticino soprattutto con muri e ringhiere. «Strada extraurbana» significa anche velocità più elevata e, pertanto, un urto più violento. Per conducenti e passeggeri questi incidenti possono dunque avere un esito molto grave.

Per tale motivo, fuori dalle località l'upi consiglia di piantare la vegetazione ad una distanza minima di 6 metri dalle strade principali e secondarie. Una misura del programma nazionale di sicurezza stradale Via sicura prevede che i proprietari delle strade verifichino la presenza di punti neri e tratte pericolose sulle loro reti viarie e li rendano progressivamente più sicuri. Gli alberi e gli altri ostacoli fissi sono elementi per i quali la pianificazione deve tenere in considerazione anche l'aspetto della sicurezza.

## E i sentimenti?

Con i suoi numerosi viali alberati il canton Friburgo conosce molto bene il problema. Le piante sono da tempo parte integrante del paesaggio: «Sono state piantate nel XVIII secolo per proteggere la strada dalla polvere che la asciugava. Il problema dei veicoli motorizzati veloci e delle collisioni con simili ostacoli è sorto solo molto più tardi», spiega

l'ingegnere del traffico Claude Morzier. Non si può semplicemente rimuovere le piante, anche perché sono estremamente simboliche: l'albero raffigura la natura, il passato o il legame con la terra... L'abbattimento di piante suscita spesso reazioni molto emotive nella popolazione.

«Alcuni comuni hanno protetto con i regolamenti le loro piante a tal punto che ogni albero abbattuto deve essere sostituito con un giovane arbusto», aggiunge Marius Achermann dell'ufficio cantonale per la tutela ambientale. In un simile contesto i responsabili della pianificazione viaria devono riuscire a conciliare le esigenze di sicurezza con quelle paesaggistiche. «Per motivi di sicurezza viaria non ripiantiamo sistematicamente», spiega Alain Parchet, capo della sezione addetta alla manutenzione delle strade dell'ufficio tecnico cantonale. «Non c'è soltanto il rischio di collisione; può anche succedere che le radici sollevino il manto stradale o che una pianta cada sulla carreggiata. Quando ripiantiamo un albero teniamo ovviamente in considerazione ogni aspetto inerente alla sicurezza. Ma se la carreggiata è troppo stretta, non è sempre possibile rispettare i 6 metri di distanza consigliati dall'upi. Dobbiamo decidere di caso in caso, secondo il contesto specifico».

Per maggiori informazioni: rapporto upi n. 61 (2009) «Sicurezza sulle strade extraurbane», in tedesco con sunto in italiano, art. n. 2.033 (disponibile su [shop.upi.ch](http://shop.upi.ch))

**Magali Dubois**



Per gli utenti della strada circolare in prossimità di alberi può avere conseguenze anche gravi...

# Perizie psicologiche: un mezzo di prevenzione degli incidenti

**IDONEITÀ ALLA GUIDA** Sono circa 800 le perizie relative all'idoneità caratteriale alla guida realizzate ogni anno dall'Istituto di medicina legale dell'Università di Zurigo su mandato di differenti sezioni cantonali della circolazione. Queste perizie sono un importante tassello delle attività di prevenzione, e secondo l'upi andrebbero realizzate coerentemente.



**Dott. phil. Jacqueline Bächli-Biétry**, psicologa, specialista e perito di psicologia del traffico FSP, ha da 16 anni uno studio a Zurigo.

L'upi è convinto che la sicurezza stradale potrebbe migliorare se in futuro le autorità sottoponevano con coerenza a una perizia di idoneità alla guida i conducenti che violano ripetutamente le norme della circolazione o hanno commesso infrazioni gravi. La misura è anche indicata nel nuovo dossier sicurezza «Personenwagen-Lenkende und -Mitfahrende». Ma che cos'è un esame dell'idoneità alla guida? area sicurezza lo ha chiesto alla psicologa del traffico Jacqueline Bächli-Biétry.

Le persone con malattie che pregiudicano le capacità fisiche o psichiche, con comportamenti vistosi nella circolazione (ad es. per l'assunzione di alcol

o droghe) o con evidenti segni dell'età devono generalmente sottoporsi a un esame dell'idoneità alla guida relativo alla medicina del traffico. I pirati della strada e le persone con comportamenti

**«Occorre confrontarsi con il proprio atto e con se stessi.»**

aggressivi nel traffico, invece, subiscono di regola una perizia di psicologia del traffico.

Talvolta dalla perizia di medicina del traffico emerge la necessità di una

perizia supplementare di psicologia del traffico. Se in gioco ci sono ad esempio alcol e droga, Jacqueline Bächli-Biétry consiglia il secondo esame in tutti i casi in cui la prima perizia ha dato segnali di dipendenza e occorre chiarire se in futuro la persona sarà in grado di separare il consumo di alcol o droga dalla guida. La decisione sul tipo di esame è presa dalla rispettiva sezione cantonale della circolazione.

## Perizia in tre fasi

La perizia di psicologia del traffico viene effettuata in tre fasi. Dapprima vi è lo studio degli atti. Poi, durante l'esame vero e proprio si sostiene un lungo colloquio con la persona. Infine si effettuano diversi test. Jacqueline Bächli-Biétry è dell'opinione che gli psicologi del traffico debbano valutare le persone nel modo più imparziale possibile, e crede fondamentalmente che le persone possano cambiare. Forse l'interessato ha frattanto compreso la pericolosità del suo comportamento e sta cercando il modo di cambiare atteggiamento per non ripetere più l'errore. Per riconoscere il potenziale di cambiamento, oltre a una formazione psicologica particolare occorrono anche ottime competenze sociali.

Nel caso di persone pizzicate ubriache al volante si chiariscono la frequenza e la quantità di alcol assunto, e se il consumo è eccessivo o soddisfa un determinato scopo (come rilas-



«I giovani uomini sono alla ricerca dei loro valori e della loro identità. La loro propensione al rischio è estremamente elevata. Se la nostra società consente ai giovani che attraversano questa fase esistenziale di guidare dei bolidi, è come permettere a un bambino di tre anni di giocare con un coltello da macellaio», spiega la psicologa del traffico.

sarsi). Si pone anche la questione dei limiti: quando sono in compagnia queste persone non riescono a dire di no? Come pianificano l'uscita o il rientro a casa? Si rendono conto che mettersi al volante dopo aver bevuto è pericoloso? Accettano le regole della circolazione? Oltre al colloquio le persone effettuano test standardizzati della personalità, dell'atteggiamento e del rendimento – che analizzano fra le altre cose la capacità di autocontrollo sotto stress e di concentrazione.

### Provvedimenti

In base alla perizia la psicologa del traffico valuta l'idoneità caratteriale alla guida e il rischio di ricaduta. Se l'idoneità è riusata, si raccomanda un provvedimento. Nei casi più gravi si impone una terapia con uno psicoterapeuta specializzato in violazioni delle norme della circolazione. È anche possibile raccomandare un programma didattico, come un corso upi per conducenti sorpresi ripetutamente alla guida in stato di ebbrezza. Entrambe le misure hanno lo scopo che la persona riconosca il suo comportamento inadeguato e sviluppi strategie che la aiutino ad atterrare in futuro alle norme della circolazione o a separare coerentemente alcol e volante.

La psicologa del traffico Bächli-Biétry sottolinea come la prima perizia sia molto spesso negativa. «La maggior parte dei conducenti reprime l'atto.

Non è consapevole della sua colpa o relativizza l'accaduto. In caso d'incidente, ad esempio, è convinta che sarebbe potuto accadere a chiunque. Queste persone devono sottoporsi a lunghe psicoterapie. Ma affinché una terapia abbia successo, occorre disponibilità e la volontà di modificare il proprio atteggiamento. Occorre confrontarsi con il proprio atto e con se stessi. Se questa disponibilità non c'è, non c'è terapia o programma che risulti efficace».

La psicologa del traffico considera l'armonizzazione cantonale uno stru-

mento per migliorare le perizie di idoneità alla guida. In particolare auspica che nelle infrazioni legate al consumo di alcol e droghe si ordini molto prima una perizia di psicologia del traffico. Per garantire la qualità di questo lavoro, e affinché le perizie di psicologia del traffico soddisfino dal profilo formale e contenutistico tutte le esigenze legali, l'Associazione svizzera per la psicologia del traffico (VfV) ha elaborato standard minimi che saranno presto vincolanti.

**Beatrice Suter**

### L'esame di idoneità alla guida

Per idoneità alla guida si intende l'idoneità fisica e psichica generale, non circoscritta nel tempo e non riferita a un evento, alla guida sicura di un veicolo a motore nella circolazione stradale. La perizia di idoneità alla guida comprende, secondo la formulazione, un ampio esame somatico, psichiatrico o psicologico del traffico. Nell'esame di psicologia del traffico si analizzano, secondo la situazione, le funzioni cerebrali o l'idoneità caratteriale (personalità, atteggiamenti, schemi comportamentali). In presenza di malattie e assunzione di medicinali, ad esempio, si pone in primo luogo la questione dell'idoneità cognitiva alla

guida (orientamento ottico, capacità di concentrazione, attenzione, reattività e resistenza). Nel caso dei pirati della strada e dei conducenti aggressivi viene generalmente ordinata soltanto una perizia di psicologia del traffico. Se una persona è stata trovata più volte alla guida in stato di ebbrezza oppure un'unica volta, ma con un tasso alcolemico molto elevato, viene richiesto un esame di medicina del traffico. Se è possibile escludere una dipendenza dall'alcol, ma vi sono ragionevoli dubbi che in futuro la persona non si atterrà alle norme della circolazione e non sarà in grado di separare la guida dall'alcol, solitamente si richiede anche una perizia di psicologia del traffico. **bs**

# «L'e-sicurezza dovrebbe già essere un tema d'attualità»

**MOBILITÀ ELETTRICA** Biciclette elettriche, scooter elettrici, automobili elettriche: sulle strade del futuro la propulsione sarà diversa. A prescindere dalla velocità con cui si sta diffondendo, la mobilità elettrica influisce sull'incidentalità. Il vicedirettore dell'upi Stefan Siegrist lo ha sottolineato in occasione del 2° Forum svizzero della mobilità elettrica, evidenziando la necessità di agire a livello di prevenzione degli infortuni.



Sempre più diffusi: auto elettriche e i relativi distributori di corrente elettrica.

Secondo un sondaggio pubblicato da Marketagent.com nel mese di gennaio 2011 attualmente soltanto il 7% degli svizzeri opterebbe per la propulsione esclusivamente elettrica. Eppure l'euforia è alle stelle: il 75% degli interrogati la trova da interessante a molto interessante. Il gruppo industriale elettrico Alpiq sta analizzando possibili scenari fino al 2020 basati su 720 000 veicoli elettrici. La stessa euforia era chiaramente percettibile anche al 2° Forum svizzero della mobilità elettrica tenutosi al Museo dei trasporti di Lucerna il 25 e 26 gennaio 2011. Svartati attori della mobilità elettrica si sono riuniti per analizzare le attuali tendenze e i re-

centi sviluppi e porre le basi della mobilità del futuro. Patrocinato dall'Ufficio federale delle strade USTRA e dal TCS, il Forum è organizzato dall'Accademia della mobilità.

## La sfida dell'e-sicurezza

Al Forum si è parlato di tecnica dei veicoli e autonomia delle batterie, bilanci ecologici e sostenibilità, aspettative dei potenziali clienti e, in conseguenza, previsioni sulla futura diffusione della mobilità elettrica. Un'occhiata al programma rivela che la sicurezza non è ancora fra le priorità. «Deve però diventarlo», ha spiegato Stefan Siegrist, vicedirettore e capo della divisione Ri-

cerca/Formazione dell'upi. «Gli studi sugli effetti della mobilità elettrica sulla sicurezza sono ancora pochi, ma è giunto il momento di affrontare il tema». Nella sua mezz'ora di presentazione Stefan Siegrist ha illustrato i fattori che, a lungo termine, influiranno sulla sicurezza stradale: l'impatto positivo dei sistemi di assistenza alla guida, quello negativo dell'esposizione crescente, dell'aumento degli utenti deboli e anziani e dell'incompatibilità tra le differenti categorie di veicoli. In che modo la mobilità elettrica influisce su queste tendenze? Al momento si può soltanto supporlo. L'upi ipotizza che le proprietà crash dei veicoli, la crescente



I veicoli elettrici offrono molti vantaggi – ma anche nuovi rischi. **Stefan Siegrist** al Forum svizzero della mobilità elettrica.

esposizione e il comportamento ancora da imparare con le nuove forme di mobilità faranno aumentare gli incidenti. I veicoli elettrici sono, ad esempio, più silenziosi, talvolta assolutamente inudibili per gli altri utenti della circolazione. Per i pedoni manca dunque un importante segnale di percezione. Attualmente sulle automobili elettriche i rumori di avvertimento sono addirittura vietati – un aspetto in cui Siegrist vede la necessità di agire con urgenza. «Il divieto deve essere levato – per più sicurezza nella circolazione».

### L'impegno dell'upi

L'upi segue attivamente il tema della mobilità elettrica, e dalle prime informazioni ha formulato altre richieste per una mobilità elettrica sicura (vedi riquadro). L'upi si è occupato in modo approfondito delle biciclette elettriche. Le cifre di vendita sono raddoppiate anche nel 2010 (40 000 e-bike).

Attualmente le bici elettriche possono raggiungere velocità fino a 65 km/h – senza che i ciclisti debbano proteggersi con un casco. Lacune così evidenti della sicurezza devono essere rapidamente colmate. Sul lungo termine, per sviluppare le misure appropriate l'e-sicurezza dovrà disporre delle necessarie basi – come il rilevamento degli incidenti da parte della polizia e il monitoraggio indipendente. Un primo passo è stato realizzato già in occasione del Forum: nel quadro dell'analisi degli effetti sulla sicurezza nella circolazione stradale della mobilità elettrica (Strassenverkehrssicherheitswirkungsanalyse der Elektromobilität SAELMO) su mandato dell'FVS i partecipanti al Forum sono stati interrogati su 43 tesi. I risultati serviranno a derivare i futuri fattori d'influsso. L'upi è rappresentato nel gruppo di accompagnamento del progetto di ricerca accanto a USTRA, TCS, Mobilità pedonale Svizzera, auto-svizzera,

Politecnico di Zurigo, Federazione svizzera dei ciechi e deboli di vista, Pro Velo e Polizia Cantonale di Zurigo – per moltiplicare i suoi sforzi volti a migliorare la sicurezza attuale e futura della mobilità elettrica.

**Tom Glanzmann**

### COLPO D'OCCHIO



## Giornata nazionale della turbosiesta

Si può dormire in pubblico? Certamente! Anzi: si deve – perché aiuta a prevenire gli incidenti! Per pubblicizzare la pennichella quale rimedio alla stanchezza al volante, in Svizzera si è tenuta la prima Giornata nazionale della turbosiesta. A Berna, Losanna e Lugano si è dormito sulle piazze.

### Rivendicazioni dell'upi in materia di e-sicurezza

- Monitoraggio indipendente della sicurezza della mobilità elettrica
- Informazione e sensibilizzazione dei potenziali acquirenti di mobilità elettrica
- Prescrizione di un rumore di avvertimento nelle automobili elettriche (anziché l'attuale divieto)
- Nuova regolamentazione dell'attuale legislazione in materia di biciclette elettriche (categorie e casco obbligatorio per e-bike con pedalata assistita oltre i 25 km/h)
- Ottimizzazione della gestione della velocità (infrastruttura inclusa)
- Valutazione ed eventuale adeguamento delle norme sui crash test per veicoli elettrici

# Promozione salute nella terza età: Best Practice cercasi

**PROGETTO INTERCANTONALE** Promozione Salute Svizzera, Pro Senectute, l'upi e 12 cantoni lanciano il progetto «Best Practice Promozione della salute in tarda età («Best Practice Gesundheitsförderung im Alter» BPGFA) per trovare misure di prevenzione per migliorare la qualità di vita e preservare il più a lungo possibile l'autonomia degli anziani.



Mantenere il massimo grado di autonomia anche in età avanzata – con l'aiuto di una prevenzione sanitaria globale.

Secondo l'Osservatorio svizzero della salute (Obsan), entro il 2030 il numero degli ultra 65enni aumenterà del 66% oltrepassando la soglia dei due milioni di persone. Affinché gli anziani possano vivere il più a lungo possibile in buona salute e autonomia, mantenendo altresì un buon equilibrio delle spese sanitarie, la fondazione Promozione Salute Svizzera ha lanciato il progetto «Best Practice Gesundheitsförderung im Alter». «Sappiamo che molti dei frequenti disturbi in età avanzata sono causati dalla sedentarietà e possono essere alleviati o prevenuti attraverso misure di prevenzione adeguate», spiega Thomas Mattig, direttore di Promozione Salute Svizzera. Ma mancano ancora standard vincolanti, come una Best Practice generalmente riconosciuta. Il progetto vuole cambiare le cose.

L'upi, partner del progetto, si occupa in primo luogo di prevenzione delle cadute in tarda età, un elemento importante del programma. Per la responsabile del progetto in seno all'upi Barbara Pfenninger l'opportunità è impagabile: «Grazie al progetto l'upi è in stretto contatto con numerosi partner – i dodici Cantoni partecipanti e diversi organi e organizzazioni qualificati. Possiamo apportare il know-how dell'upi ed imparare dall'esperienza degli altri, e anche sapere di più delle loro esigenze». Ciò viene molto utile all'upi, che sta proprio elaborando un programma prioritario contro le cadute. Il concetto sarà disponibile entro la fine del 2011. **um**

## «Giardino del sapere» per prevenire le cadute

Nel mese di marzo si è tenuto il primo convegno sul progetto intercantonale «Best Practice Gesundheitsförderung im Alter». Barbara Pfenninger, responsabile del progetto presso l'upi, ha contribuito all'organizzazione dell'evento.



**Barbara Pfenninger**, collaboratrice scientifica Casa e Tempo libero

*area sicurezza: Il congresso ha suscitato interesse?*

**Barbara Pfenninger:** Siamo stati piacevolmente sorpresi dall'enorme interesse per l'evento. Purtroppo, abbiamo dovuto rifiutare una cinquantina di persone, poiché lo spazio non era sufficiente! Con 150 partecipanti dai differenti ambiti (amministrazioni cantonali, organizzazioni per la terza età, università, Pro Senectute, spitex ecc.) siamo riusciti ad interessare un pubblico molto diversificato.

*Dal punto di vista dell'upi, il workshop «Prevenzione delle cadute» è stato particolarmente interessante. Quali domande ed esigenze hanno espresso i partecipanti?*

Al workshop sono stati presentati i risultati dello studio sulla prevenzione

delle cadute realizzato dall'Università di Basilea e cofinanziato dall'upi. Le autrici e gli autori hanno descritto la procedura adottata e illustrato le loro raccomandazioni Best Practice. Le successive discussioni sono state molto animate e le esigenze dei partecipanti diverse, secondo l'organizzazione e le conoscenze di base. La richiesta forse più impellente è l'esigenza di un servizio di coordinamento, di un «giardino del sapere» dove confluiscono le informazioni inerenti alla prevenzione delle cadute, una sorta di luogo dove si può contribuire e nel contempo attingere. Da più parti è stato richiesto un sito web, e per l'attuazione pratica è stato espresso anche il bisogno di documentazione concreta, come raccolte di esercizi o liste di controllo per adattare l'abitazione e migliorare la qualità delle offerte esistenti, eccetera.

*Cosa hanno potuto portare con sé i partecipanti?*

Lo studio è stato inteso come opera di riferimento sul tema della prevenzione delle cadute nella terza età che aiuta a inquadrare e valutare le proprie attività e a determinare gli ambiti che potrebbero essere ottimizzati. Anche lo scambio tematico, dunque il «networking», è stato un aspetto importante dell'evento. **um**

I dossier integrali relativi al convegno «Best Practice Gesundheitsförderung im Alter» sono disponibili su:

[www.gesundheitsfoerderung.ch/bpgfa](http://www.gesundheitsfoerderung.ch/bpgfa)

### EUREKA

## I delegati alla sicurezza sostengono la ricerca

A fine aprile è partita la campagna triennale dell'upi Water Safety, che con il messaggio «Bambini sempre sottocchio. I più piccoli a portata di mano» si rivolge in primo luogo ai genitori dei bambini fino ai 9 anni e a chiunque vengano affidati bambini piccoli (vedi pagina 16). Per capire come i genitori sorvegliano i figli, la scorsa estate l'upi ha chiesto ai suoi delegati alla sicurezza di fotografare le vasche per i più piccoli nelle piscine pubbliche e coperte del loro comune. 170 delegati alla sicurezza hanno spedito materiale fotografico, poi analizzato dalla Ricerca, che ha valutato se i bambini piccoli fossero tenuti d'occhio e a portata di mano (ovvero a distanza di 1–3 passi). Dall'analisi è emerso chiaramente che la sorveglianza offre ancora un forte potenziale di miglioramento. Nel quadro della valutazione, per la quale fra tre anni si chiederà nuovamente il contributo dei delegati alla sicurezza, si cercherà di capire se la campagna è effettivamente riuscita a modificare il comportamento dei genitori. **mor**

### La salute è presente soltanto dove viene continuamente generata.

«Dobbiamo riflettere ampiamente oltre il termine della salute. La salute può essere continuamente generata, fino a età elevata. Da studi emerge che persone tra 95 e 100 anni o persone in cura palliativa si lasciano ancora mobilitare e partecipano se

prima hanno sviluppato un buon atteggiamento nei confronti della vita e della salute. Il progetto BPGFA può fornire un contributo importante per la discussione relativa all'età.»

**Prof. Andreas Kruse, Istituto di gerontologia, Università Heidelberg**

# «9 milioni di giorni di lavoro persi per gli infortuni non professionali»

**CULTURA D'IMPRESA** A primavera 2011 l'upi ha lanciato in Svizzera romanda un nuovo corso «Infortuni professionali e infortuni non professionali: due universi, un solo obiettivo». Un'occasione d'oro per discutere con Christian Wyssmüller, consulente upi per le aziende, sulle possibilità per trasferire le conoscenze in materia di prevenzione dal settore professionale alla sfera privata.

Per il direttore del corso upi Christian Wyssmüller, il successo di un processo efficace di prevenzione degli infortuni non professionali (INP) in impresa dipende soprattutto da tre elementi: «Innanzitutto, occorre poter contare su una sicurezza organizzata: il delegato alla sicurezza deve sottostare a un mansionario che dà spazio anche alla prevenzione degli infortuni non professionali. In secondo luogo, per farsi un'idea della realtà l'impresa deve disporre di un sistema di rilevamento degli infor-

tuni e di analisi della sinistrosità. Non si tratta di raccogliere dati confidenziali, ma semplicemente di conoscere i tipi d'infortuni non professionali subiti dai collaboratori. Questa è una base essenziale per sviluppare concetti di prevenzione orientati ai problemi reali e ai gruppi particolarmente colpiti nell'impresa. Infine, tutto ciò non può essere realizzato senza il sostegno incondizionato della direzione, affinché possa svilupparsi una cultura della sicurezza che possa essere promossa con i mezzi

finanziari necessari». Principi, questi, approfonditi nel quadro del nuovo corso dell'upi «Infortuni professionali e infortuni non professionali: due universi, un solo obiettivo» lanciato in Svizzera romanda a marzo 2011.

## La sicurezza INP nella politica dell'impresa

Per dare concretezza a questi principi, durante il corso l'upi si è avvalso della collaborazione di Antoine Glardon, delegato alla sicurezza presso la sede svizzera della multinazionale Nestlé. L'impresa impiega 278 000 collaboratori nei 130 paesi in cui è presente. «Safety is non negotiable», «One accident is one too many»: questi ed altri messaggi, diffusi da qualche anno dalla direzione, mostrano che la sicurezza è uno dei valori chiave dell'impresa – sotto ogni punto di vista, non soltanto nella vita professionale. La politica sanitaria e di sicurezza dell'impresa esorta ampiamente ad applicare anche nella sfera privata, a casa e nel tempo libero, le competenze di sicurezza acquisite sul lavoro. Un passo decisivo, agli occhi di Christian Wyssmüller: «Inserire la prevenzione degli infortuni non professionali nella politica aziendale è un atto fondamentale della cultura dell'impresa, che esprime in modo forte e chiaro l'importanza ascritta alla sicurezza del personale, anche in ambito non professionale», commenta Wyssmüller. Per veicolare i suoi messaggi di prevenzione



Quanto appreso sul lavoro viene applicato anche nel privato. Ne consegue una riduzione dei giorni di assenza.

## «Il confine tra sfera privata e vita professionale deve essere chiaro»

Azienda leader nella fornitura di attrezzature e servizi per l'industria degli imballaggi, del cartone ondulato e dei materiali flessibili, la Bopst SA impiega due migliaia di collaboratori negli stabilimenti romandi di Prilly e Mex. Il punto della prevenzione INP con il responsabile delle risorse umane Antonio Racciatti.

**area sicurezza: Signor Racciatti, quali difficoltà particolari incontra nella sensibilizzazione per gli INP?**

**Antonio Racciatti:** L'approccio della sicurezza non professionale è diverso, poiché tocchiamo la sfera privata dei collaboratori. Di conseguenza, operiamo soprattutto con incentivi o raccomandazioni. Con il sostegno di organismi come l'upi o la Suva realizziamo anche azioni volte a favorire i comportamenti sicuri, come campagne per il porto del casco in bicicletta o nello sci. Organizziamo anche manifestazioni

sportive, come tornei di calcio. Per questi eventi forniamo talvolta l'equipaggiamento di protezione.

Tuttavia, il confine tra sfera privata e vita professionale deve essere chiaro. In materia di infortuni non professionali il nostro compito è quello di informare, creare stimoli didattici e laddove possibile offrire aiuto per l'acquisto di attrezzature di protezione.

Per sensibilizzare i collaboratori sulle loro condizioni di salute e per la prevenzione di malattie – o infortuni in determinati sport – organizziamo altre azioni,

come check up della salute. E tematizziamo di proposito la pratica di attività sportive dolci come il nordic walking.

**Quali priorità avete definito in materia di infortuni non professionali?**

Attualmente le nostre statistiche non ci permettono di leggere tendenze certe; ogni anno è diverso dall'altro, poiché numerosi fattori influenzano il tipo d'infortunio. Nel 2012 intendiamo portare avanti le nostre azioni di bilancio della salute e prevenzione degli infortuni e delle malattie. **md**

degli infortuni non professionali Nestlé ricorre ai più disparati mezzi di comunicazione: giornali, monitor, manifesti, campagne tematiche, fra l'altro con i vari club sportivi di Nestlé Svizzera, ecc. Già solo per le dimensioni dell'azienda e il dispendio di mezzi, è ovvio che la maggior parte dei partecipanti al corso non potrebbe realizzare azioni così importanti come quelle presentate da Antoine Glardon. Tuttavia, a giudicare dai commenti colti al volo al termine del corso tutti hanno potuto prendere questa o quell'idea per radicare meglio la prevenzione non professionale nella loro impresa o utilizzare in maniera più mirata i mezzi di comunicazione a disposizione.

### Un successo su tutta la linea

L'incontro ha anche permesso alla ventina di rappresentanti delle imprese presenti di attivarsi personalmente nell'ambito dei gruppi di lavoro. In 50 minuti i gruppi dovevano elaborare un mansionario INP specifico per un delegato

alla sicurezza, elaborare un argomento che giustificasse una campagna INP nell'impresa, o formulare una strategia di prevenzione degli INP e definire i migliori strumenti di comunicazione interna. Per offrire ai partecipanti un feedback pratico, l'upi ha invitato il responsabile delle risorse umane dell'impresa Bopst SA a fornire il suo punto di vista sulle presentazioni. Una prestazione particolarmente apprezzata dai partecipanti.

A giudicare dai commenti, la prima edizione di questo corso è stata un vero successo. Ma per Christian Wyssmüller è ancora presto per esultare: «Secondo le statistiche dell'assicurazione contro gli infortuni LAINF, ogni anno gli infortuni non professionali causano 9 milioni di giorni di assenza dal lavoro. Direi che c'è ancora parecchio da fare per radicare la prevenzione nelle teste e l'attuazione concreta nelle imprese!» conclude Wyssmüller.

**Magali Dubois**

### COLPO D'OCCHIO



## Franky Slow Down al Love Ride

Oltre 10 000 persone in sella a 8000 motociclette hanno partecipato all'edizione 2011 di Love Ride Switzerland, manifestazione benefica organizzata dalla scena motociclistica a favore dei malati di distrofia muscolare e dei portatori di handicap. E c'era anche Franky Slow Down, che con i suoi messaggi per un'andatura più rilassata sulle strade ha fatto il pieno di simpatia anche fra i fan a due ruote.

## Visione zero: nessun annegamento fra i bambini

L'acqua è un elemento che attrae, diverte e invita al gioco. Eppure, a un bambino bastano 20 secondi per annegare – il più delle volte del tutto silenziosamente. In collaborazione con partner come swimsports.ch, SSS e Associazione svizzera dei maestri bagnini AMB, l'upi ha lanciato la campagna di sicurezza in acqua Water Safety che durerà fino al 2013. Obiettivo dichiarato: azzerare i decessi per annegamento fra i bambini.

Il messaggio della campagna – «Bambini sempre sottocchio. I più piccoli a portata di mano» – si rivolge in primo luogo ai genitori

e alle persone cui sono affidati i bambini, responsabili della loro sicurezza accanto e in acqua. Didi la Doccia, il simpatico personaggio giallo della campagna, ammonisce con una doccia fredda genitori e affidatari che violano il loro dovere di sorveglianza.

Benché soltanto il 7% dei casi di annegamento si verifichi in acque sorvegliate, le piscine pubbliche sono state scelte come piattaforma di comunicazione della campagna, essendo questo il modo migliore per diffondere il messaggio di prevenzione.

Attraverso uno shop partner i bagnini e le

organizzazioni partner possono richiedere gratuitamente magliette gialle della campagna, materiale di comunicazione e give away: cuscini per genitori attenti che siedono a bordo vasca, tatuaggi per bambini per piccole avventure, caramelle alla frutta a forma di doccia e altri articoli. In tal modo i bagnini possono ricordare alle persone che si occupano dei bambini il loro obbligo di sorveglianza, in qualsiasi momento e con un onere minimo. I bagnini, infatti, non sono dei babysitter! Molti annegamenti di bambini succedono dopo una caduta in acqua. Il bambino, se disorientato sotto l'acqua, può avere panico. Affinché possa salvarsi da solo da un tale pericolo, la campagna promuove anche il corso Controllo della sicurezza in acqua (CSA) di swimsports.ch. Non si tratta di un corso di nuoto convenzionale: il focus è rivolto sulla presenza in acqua senza paura e sull'autosalvataggio. **wel**



[www.water-safety.ch](http://www.water-safety.ch)