

area sicurezza



VIA SICURA

Con un pacchetto di provvedimenti coerente è possibile ridurre sensibilmente gli incidenti

MENDRISIO

Un vincitore dei Mondiali di ciclismo c'è già: il casco!

THUN

Peter Siegfried, delegato upi alla sicurezza e incaricato della sicurezza in azienda

SOMMARIO

ABACO

Cinture di sicurezza: una prima per il cantone Ticino 3

DOSSIER VIA SICURA

«Ogni franco investito ritorna decuplicato» 4

Il prezioso contributo dei comuni 7

Consenso unanime, ma considerazione diversa:
i punti di vista di organizzazioni specialistiche su una
presenza maggiore di agenti e un'infrastruttura migliore 8

PARTNER

Mendrisio:
Un vincitore dei Mondiali di ciclismo c'è già: il casco 10

Losanna:
Connubio perfetto tra sicurezza e architettura 13

Thun:
Peter Siegfried, delegato upi alla sicurezza e incaricato
della sicurezza in azienda 14

LA NOSTRA CAMPAGNA

Bambini sul percorso casa-scuola 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), Rolf Moning (upi)

Indirizzo di redazione: Ursula Marti, wortreich gmbh, Maulbeerstrasse 14, 3011 Berna,
areasicurezza@upi.ch, telefono +41 31 305 55 66

Traduzione: Francesca Grandi, Riva San Vitale

Correzione: Antonio Cifelli (upi)

Foto: pagine 1, 2, 4, 7, 14: Iris Andermatt; pagina 6 (padiglione): Photopress/Museo dei
trasporti/Stefan Waefler; pagina 6 (esposizione): Photopress/Alexandra Wey; pagine 10, 11:
Alessandro Pesce; pagina 12: Patrick Christe; pagina 13: Giovanni Antonelli; pagina 16: upi

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



Tutti partner con Via sicura!

Da una decina d'anni, seguendo l'esempio della Svezia la Svizzera sta rivalutando il proprio concetto di sicurezza stradale. Due nozioni essenziali assecondano questo approccio, che da noi porta il nome di Via sicura. Primo: la strada deve essere concepita tenendo conto dell'errore umano. Secondo: che si tratti di pedoni, ciclisti o automobilisti, nel traffico gli utenti sono tutti partner. Una profonda innovazione per un sistema stradale che ha sempre messo in primo piano le esigenze del traffico motorizzato.

Nessuno mette in dubbio la necessità di agire per ridurre il numero di feriti gravi e di morti sulle strade. Ma con quali mezzi? Quando si passa al concreto, gli animi si accendono. Non illudiamoci troppo: se si vuole considerare gli incidenti della circolazione come un reale problema di sanità pubblica al quale occorre rimediare, è necessario un pacchetto di misure coordinate e complementari. Talune passano lisce come l'olio, altre vengono considerate costrittive. Ma, insieme, sono portatrici di una promessa: quella di ridurre il numero dei morti sulle strade svizzere – ancora più di uno al giorno, nonostante tutti gli sforzi intrapresi negli ultimi anni. Con un approccio teorico, opinioni e realizzazioni già esistenti, scoprite Via sicura nel dossier di questo numero. Buona lettura!

Magali Dubois

Cinture di sicurezza: una prima per il cantone Ticino

STATISTICA 2009 I conducenti ticinesi recuperano il ritardo in materia di porto della cintura di sicurezza. Ormai, l'83% degli occupanti si allaccia – contro il 55% del 2005. A questa presa di coscienza hanno contribuito una comunicazione mirata, in particolare con la diffusione di messaggi di prevenzione nei luoghi frequentati dagli automobilisti, e l'aumento dei controlli.

I conducenti romandi e svizzeri tedeschi, invece, mantengono dal 2008 un tasso rispettivamente dell'82% e dell'89%. Nel confronto internazionale, il margine di progressione del porto delle cinture è ancora reale. A titolo di esempio, nel 2007 il 98% dei conducenti francesi e il 93% dei conducenti tedeschi si allacciava negli abitati, contro il 70% dei romandi e l'85% degli svizzeri tedeschi. Nel 2009 i passeggeri sui sedili posteriori si allacciano, complessivamente, più spesso (68%, rispetto al 65% del 2008).

La campagna a favore del porto delle cinture «allacciati alla vita» combinata alla prevenzione sul campo ha sensibilizzato gli utenti nel corso degli ultimi quattro anni. Ci auguriamo che questa evoluzione positiva possa continuare. Non dimentichiamo che la cintura di sicurezza resta il mezzo più semplice ed efficace per evitare ferite e salvare la vita in caso di collisione. **nw**

Statistiche dettagliate, opuscoli e altri manifesti disponibili alla pagina www.cintura.ch



83%

ZOOM

Safety Coach nello sport

Da qualche tempo l'upi impiega cosiddetti Safety Coach che, in qualità di esperte ed esperti di questioni legate alla sicurezza nello sport, possono essere interpellati da organizzazioni interessate per training e aggiornamenti. Con questa offerta l'upi cerca di soddisfare la crescente richiesta di formazioni. Lo scopo è quello di veicolare nozioni di preven-

zione al maggior numero possibile di moltiplicatori, che provvederanno a diffonderle nel rispettivo campo d'attività.

I Safety Coach sono insegnanti di sport diplomati con una lunga esperienza nella formazione di adulti. Provengono da svariate regioni della Svizzera e si completano a vicenda in differenti settori specifici. Per assumere la funzione di Safety

Coach hanno seguito una formazione intensiva, e completano il team di esperte ed esperti dell'upi che, dal canto suo, continua ad essere disponibile per formazioni e per consulenze specialistiche. Le organizzazioni interessate a questa offerta possono rivolgersi a Christoph Müller, c.mueller@bfu.ch. **um**

«Ogni franco investito ritorna decuplicato»

PROGRAMMA D'AZIONE Via sicura, un programma d'azione completo di sicurezza stradale, si prefigge di ridurre sensibilmente il numero delle vittime e dei feriti sulle strade. La forma esatta del programma non è ancora stata stabilita. Una cosa, però, è già sicura: per conseguire gli ambiziosi risultati auspicati occorre un progetto globale coerente.



Realizzando integralmente Via sicura sarebbe possibile salvare molte vite ogni anno, afferma convinto **Stefan Siegrist**, direttore aggiunto dell'upi.

Il programma d'azione Via sicura è stato elaborato negli ultimi anni sotto la direzione dell'Ufficio federale delle strade USTRA sulla base di dati di ricerca completi forniti dall'upi. I risultati sono confluiti nella formulazione di 60 misure di sicurezza la cui attuazione consentirà di ridurre considerevolmente il numero dei morti e dei feriti gravi sulle nostre strade – sempre che il programma venga attuato nella forma elaborata. Le misure perseguono un obiettivo chiaro: posso-

no circolare sulle strade, autoesplicative e concepite tenendo conto dell'errore umano, soltanto veicoli sicuri guidati da persone in possesso di un'ottima formazione e completamente abili alla guida.

Occorre, dunque, agire positivamente sul comportamento degli utenti della strada e sulla sicurezza dei veicoli e dell'infrastruttura stradale. Sono poche le norme della circolazione nuove necessarie; in primo luogo bisogna far rispettare meglio le regolamentazioni e gli

standard attuali. Le misure sono state elaborate in modo tale da eliminare in maniera mirata gli attuali punti deboli attraverso metodologie che hanno dato prova nella pratica e che si integrano nel modo ottimale. Il programma d'azione comprende elementi a livello di educazione (formazione, sensibilizzazione), diritto (prescrizioni, controlli, sanzioni) e tecnica (infrastruttura, telematica).

Attualmente si stanno vagliando le prese di posizione dei partiti e delle comunità d'interesse riguardanti la procedura di consultazione su Via sicura. Toccherà quindi alle istanze politiche stabilire il programma d'azione definitivo e le modalità di finanziamento. Solo parte delle misure compete alla Confederazione, molte concernono i cantoni e i comuni.

Elevata efficacia grazie all'armonizzazione delle misure

Nell'intervista che segue, il direttore supplente dell'upi Stefan Siegrist spiega il significato di Via sicura per la prevenzione degli infortuni, e perché sia necessario un pacchetto globale coerente.

area sicurezza: Signor Siegrist, in Svizzera abbiamo già delle leggi per la sicurezza nella circolazione stradale.

Qual è il valore aggiunto di Via sicura?
Stefan Siegrist: Via sicura ci offre l'opportunità di ridurre ancora notevolmente il numero di incidenti. Non è un

caso se il numero di morti sulle nostre strade ha potuto essere ridotto alla cifra record di 360 vittime l'anno; è il frutto di sforzi di prevenzione concreti. Attraverso altri provvedimenti il numero di incidenti può essere ulteriormente ridotto. Sono convinto che si possa raggiungere un numero di morti sensibilmente inferiore ai 200 l'anno. Ma per riuscirci le misure di Via sicura devono essere attuate come pacchetto globale, poiché sono armonizzate l'una con l'altra ed esplicano la loro piena efficacia soltanto se combinate. È errato credere che il numero di incidenti possa diminuire senza ulteriori provvedimenti.

Secondo lei, dunque, Via sicura riveste un'importanza particolare?

Assolutamente! L'attuazione di Via sicura offre enormi vantaggi in termini di salute pubblica. Non solo ci saranno meno morti, ma anche meno feriti gravi e meno casi di invalidità permanente. Oltre a tutta la sofferenza che possiamo evitare, vi sarà anche un notevole risparmio di costi.

In quali provvedimenti l'upi ripone maggiori speranze di efficacia?

Il miglioramento dell'infrastruttura rappresenta una pietra miliare. L'intera infrastruttura stradale sarà valutata secondo metodi uniformi e dovrà essere strutturata in modo tale che molti degli incidenti gravi non potranno nemmeno verificarsi. I progetti di edilizia stradale

saranno sistematicamente verificati alla ricerca di eventuali deficit di sicurezza, ed eventuali punti pericolosi verranno risanati. In linea generale riponiamo parecchie aspettative nell'introduzione, nei differenti ambiti, di «best practice» come standard nazionali – come l'educazione al traffico sull'intero territorio nazionale, o frequenti controlli di polizia.

«Via sicura ci offre l'opportunità di ridurre ancora notevolmente il numero di incidenti.»

Perché proprio i controlli di polizia?

Osservando la percentuale di conducenti controllati ogni anno dagli agenti, possiamo constatare enormi differenze tra cantone e cantone. Dal nostro punto di vista bisognerebbe agire dappertutto in modo analogo, altrimenti non si trattano gli utenti del traffico con equità. È dimostrato, inoltre, che i controlli di polizia aumentano parecchio la sicurezza nella circolazione.

E per quanto concerne l'educazione al traffico estensiva?

Anche qui vi sono delle differenze, soprattutto nel gruppo di giovani tra i 14 e i 18 anni. In molti cantoni c'è un'enorme lacuna tra l'educazione stradale impartita nel secondo ciclo di scuola media e i corsi di scuola guida, frequentati al più presto al raggiungimento della maggiore età.

Otto ambiti d'intervento

- Sensibilizzazione ed educazione (ad es. campagne mirate, educazione stradale a tutti i livelli scolastici)
- Formazione e perfezionamento (ad es. corsi di perfezionamento periodici per tutti i titolari di una licenza di condurre)
- Prevenzione per determinate categorie (ad es. incremento della quota di ciclisti che indossano il casco, divieto di assumere alcol per i nuovi conducenti)
- Migliore applicazione delle prescrizioni principali (ad es. intensificazione e concentrazione dei controlli in caso di comportamenti estremamente scorretti, sui tratti stradali e durante le fasce orarie particolarmente a rischio, demolizione delle auto dei pirati della strada)
- Interventi di carattere edilizio all'infrastruttura (ad es. risanamento dei tratti pericolosi e a rischio d'incidente)
- Strade dagli elevati standard qualitativi (ad es. realizzazione di Road Safety Audit)
- Ricerca e statistica (ad es. miglioramento delle statistiche sugli incidenti e sulla delinquenza stradale, semplificazione dello scambio di dati e dei risultati delle ricerche come anche dell'accesso ai dati delle compagnie assicurative private per scopi statistici)
- Collaborazione transfrontaliera (ad es. in caso di procedimento penale)

Fonte: Ufficio federale delle strade USTRA

Questa preziosa fase di sviluppo potrebbe essere opportunamente sfruttata impartendo un'educazione al traffico agli allievi di scuola media e delle scuole tecniche. L'upi si è offerto di sviluppare dei moduli di perfezionamento per questa fascia d'età e di formare insegnanti.

Come la mettiamo con i pirati della strada?

Anche questo è un problema che intendiamo affrontare di petto. Via sicura prevede svariate misure contro i pirati della strada, ad esempio l'installazione di un cronotachigrafo sui veicoli dei conducenti recidivi, o il ritiro del veicolo in caso di guida priva di scrupoli. E, come l'upi rivendica già da tempo, il limite alcolemico dello 0 per mille per i nuovi conducenti.

Taluni dei provvedimenti più efficaci sono, tuttavia, parecchio costosi. Non vi è il rischio che si cerchi di risparmiare proprio a scapito di queste misure? Con quali conseguenze?

Se i progetti di miglioria infrastrutturale dovessero rimanere a bocca asciutta od ottenere solo parte dei fondi richiesti,

anche le differenti misure potranno essere realizzate solo parzialmente – ma è sempre meglio di niente. Prima di tagliare i finanziamenti si dovrebbe però considerare il fatto che integrando sin dall'inizio i principi di sicurezza del traffico, alla fine dei conti i progetti edi-

«I progetti edilizi costano addirittura meno integrando sin dall'inizio i principi di sicurezza del traffico.»

lizi costano addirittura meno. Infatti, non occorrono altri investimenti per realizzare successivamente costose migliorie. La situazione non è tanto diversa per i controlli di polizia e l'educazione al traffico. I finanziamenti previsti garantiscono una realizzazione migliore dei provvedimenti. La mancanza di fondi supplementari non porterebbe, tuttavia, al fallimento totale di Via sicura.

L'Ufficio federale delle strade USTRA calcola una spesa di circa 300 milioni di

franchi, espressamente definiti come investimento. Questa spesa è pagante?

Il «return on investment» è enorme. Ogni anno gli incidenti causano all'economia del Paese 6,5 miliardi di costi materiali – non parliamo poi di quelli immateriali. Supponendo un dimezzamento degli incidenti, ogni anno sarebbe possibile risparmiare, materialmente, 3,25 miliardi di franchi. In altri termini, ogni franco investito ritornerebbe decuplicato.

Voi proponete di insediare una commissione nazionale del traffico incaricata di implementare i provvedimenti previsti da Via sicura. Con quali aspettative?

Affinché Via sicura non diventi una tigre di carta, è necessaria una commissione centrale che funga da strumento di gestione con il compito di avviare, coordinare e migliorare sistematicamente le misure di attuazione. Sono ancora molti i dettagli da regolare, e i cantoni devono essere accompagnati e sostenuti nella fase di attuazione. È l'unico modo per conseguire rapidamente l'effetto ottimale.

Intervista: **Ursula Marti**

AGENDA

La sicurezza a portata di mano al Museo dei trasporti

A fine giugno 2009, il Museo dei trasporti di Lucerna ha inaugurato il nuovo Padiglione del trasporto stradale. L'upi ha riccamente contribuito alle isole tematiche dedicate alla sicurezza. Test di reazione, tipologie di conducenti, simulatori di guida, introduzione alla tecnica della circolazione – c'è quanto basta per scoprire la sicurezza in un viaggio affascinante! **md**



Il prezioso contributo dei comuni

VELOCITÀ 30 Importanti misure infrastrutturali, come le zone 30 km/h, sono di competenza dei comuni. Ma non basta allestire le zone. Attraverso verifiche periodiche e ottimizzazioni è possibile migliorare ulteriormente gli effetti, come dimostra l'esempio di Rudolfstetten-Friedlisberg.



Stefan Walder integra i restringimenti perfettamente nel paesaggio locale.

Le zone limitate a 30 km/h sono presenti già da oltre una decina d'anni nel comune argoviese di Rudolfstetten-Friedlisberg. Il delegato upi alla sicurezza – nonché responsabile del dicastero comunale delle costruzioni e della pianificazione – Stefan Walder si era impegnato, a suo tempo, per la loro introduzione, ma ancora oggi non mancano di dargli da fare. «Un anno dopo l'introduzione delle zone 30, abbiamo proceduto ai dovuti controlli. Li abbiamo poi ripetuti qualche tempo fa», spiega Walder. «I controlli periodici sono un compito permanente.» I recenti controlli sono anche frutto dell'iniziativa di alcuni cittadini preoccupati per le frequenti violazioni della velocità prescritta. Il delegato alla sicurezza si è messo subito al lavoro, elabo-

rando un pacchetto di provvedimenti complementari per far rispettare meglio il limite di velocità di 30 km/h. Un'azione che non è rimasta lettera morta: «Il consiglio comunale si è dimostrato cooperativo e ha approvato le misure, ben consapevole della sua responsabilità quale proprietario dell'opera», spiega Walder. Le autorità hanno dunque deciso dando seguito alla volontà dei cittadini, che negli anni novanta si erano espressi in voto a favore di una diffusione capillare di zone con velocità limitata a 30 km/h.

Le nuove misure consistevano nella demarcazione della carreggiata, in diversi altri punti, con le scritte «30» e «precedenza». Un provvedimento semplice, ma efficace. Sensibilmente più onerose erano, invece, i previsti restringimenti delle

carreggiate. Occorrevano i relativi permessi di costruzione, che hanno immancabilmente prodotto dei ricorsi. Alcuni agricoltori temevano che un restringimento della strada impedisse il transito dei loro veicoli. È bastato trovare un compromesso per riuscire a limitare la larghezza delle carreggiate interessate ottenendo una riduzione della velocità di attraversamento. Il comune ha inoltre eliminato alcuni passaggi pedonali, resi superflui dalla bassa velocità di transito.

Stefan Walder è convinto della necessità di agire a livello edilizio: «Le strade devono essere configurate in modo tale che non sia possibile percorrerle a velocità più sostenuta di quella ammessa. Non basta segnalare la riduzione di velocità. I conducenti dovrebbero essere in grado di riconoscere dall'aspetto della strada che si tratta di una zona con velocità limitata a 30 km/h.»

Prima di realizzare queste nuove misure, a Rudolfstetten-Friedlisberg l'85 per cento dei conducenti rispettava i limiti prescritti, soddisfacendo a stento le raccomandazioni dell'upi. Ma il delegato alla sicurezza non si accontenta: «Grazie alle nuove demarcazioni e ai restringimenti, intendiamo indurre anche il restante 15 per cento a levare il piede dal gas.»

Ursula Marti

Opuscolo tecnico dell'upi «Zone 30 all'ora»: www.upi.ch (→ menu «Ordinazioni/Shop», articolo n. 2.002).

Presenza della polizia e infrastruttura: consenso unanime, ma considerazione diversa

PUNTI DI VISTA In che misura la presenza maggiore di agenti di polizia e un'infrastruttura migliore contribuiscono alla sicurezza del traffico? L'opinione di alcuni esperti ed esperte di differenti organizzazioni.



Ueli Zoelly, presidente della Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione (Svizzera e Liechtenstein) CCCS, Polizia cantonale di Zurigo

Via sicura si propone di migliorare la sicurezza nella circolazione stradale. Due delle misure proposte sembrano particolarmente ovvie: si ammette all'unanimità che laddove la polizia è presente con maggior frequenza e laddove le automobiliste e gli automobilisti dispongono di strade strutturate in modo intelligente si verificano tendenzialmente meno incidenti. Ma è poi vero?

Una cosa è indubitabile: guida con più prudenza chi, in base all'esperienza personale, si aspetta di essere fermato e controllato dalla polizia stradale con maggior frequenza. Si sa, per l'appunto, cosa interessa agli agenti. Semplicemente se

le norme della circolazione sono rispettate. Norme che sono state stabilite proprio affinché l'esercizio della guida, attività di per sé molto pericolosa, sia confinata entro limiti tollerabili.

Sono incontestati, pertanto, anche i vantaggi di una rete stradale che riduca al minimo le conseguenze degli errori umani cui è inevitabilmente soggetta ogni persona che prende posto ad un volante.

Via sicura offre, in tal senso, l'interessante idea di introdurre standard nazionali uniformi per i segnali di velocità. Potrebbe favorire la consapevolezza – ed anche l'indispensabile disciplina – per le norme della circolazione stradale. ●

Sono convinto che l'aumento della presenza di agenti in combinazione con differenti misure di Via sicura possa migliorare la sicurezza sulle nostre strade. Lo si può facilmente osservare: se c'è una volante della polizia ferma sul ciglio della strada, i conducenti levano automaticamente il piede dal pedale del gas. Inoltre, con una presenza maggiore di agenti dimostriamo di prendere sul serio il problema dei pirati della strada e di avere la volontà di contrastarlo. I controlli più frequenti della velocità e di polizia permettono di toglierli più rapidamente dalla circolazione e di punirli più severamente che in passato. Per migliorare l'infrastruttura, ritengo efficace l'analisi dei punti ad alta incidentalità, il risanamento dei tratti poten-

zialmente pericolosi e l'unificazione del regime di velocità (velocità 30 sulle strade residenziali). Sono misure che vanno attuate in tempi brevi. Oggi negli abitati molte misure edilizie non sono attuate perché sono troppo dispendiose. Se vogliamo ridurre il numero dei morti e dei feriti gravi sulle nostre strade, dobbiamo agire senza indugio. Senza dimenticare la rete delle piste ciclabili e pedonali, che celano un enorme potenziale di miglioramento. Occorre dare più spazio anche alle esigenze dei bambini e degli anziani, ad esempio attraverso buone soluzioni con ausili per l'attraversamento e la svolta a sinistra delle biciclette. ●



Franziska Teuscher, presidente centrale dell'Associazione traffico e ambiente ATA, consigliera nazionale



Werner Jeger, vicedirettore dell'Ufficio federale delle strade USTRA

Dopo ogni grave incidente della circolazione che fa scorrere inchiostro nei media vi sono levate di scudi a favore di pene più severe. Sarebbe molto più importante, invece, fornire ai corpi di polizia i mezzi necessari per essere presenti sulle tratte pericolose e nelle ore della giornata più problematiche. Serve a poco proferire minacce di sanzioni più severe e revocche della patente più pesanti nella legislazione sulla circolazione stradale se, a fronte di una guida pericolosa, il rischio di incappare in un controllo e dover rispondere delle proprie responsabilità è minimo. Per evitare incidenti gravi della circolazione, i pirati della strada e i conducenti ubriachi devono avere il sentimento che la possibilità di incappare in un controllo di polizia è reale. Queste persone devono essere tolte dalla strada tempestivamente, ossia prima che avvenga un incidente. Perciò, soltanto una presenza maggiore di agenti

sulle nostre strade può garantire l'osservanza delle importanti norme della circolazione stradale vigenti.

Contrariamente alle strade negli abitati e, in particolare, fuori dagli abitati, le autostrade sono molto sicure. Per tale motivo, a breve termine l'attenzione deve essere posta sulla sicurezza delle infrastrutture delle strade cantonali e comunali. La Confederazione mette a disposizione dei cantoni e comuni gli strumenti necessari, come le basi per la realizzazione sistematica di Road Safety Audit, ispezioni stradali, analisi degli incidenti e dei punti pericolosi e studi globali sugli incidenti della circolazione gravi. Le strade ottimizzate dal profilo della sicurezza perdonano l'errore umano, riducendo il numero di incidenti e mitigandone le conseguenze. ●

L TCS ha un occhio di riguardo particolare per la sicurezza degli utenti. Diamo molta importanza all'educazione stradale e alla formazione di base e continua di giovani e meno giovani. I controlli di polizia potrebbero rendere la circolazione stradale ancora più sicura. Per esempio, in occasione di grandi manifestazioni come feste campestri, open air o incontri sportivi, con una presenza maggiore di agenti sarebbe possibile evitare numerosi incidenti alcolcorrelati. Attraverso controlli della velocità mirati sulle tratte problematiche si eviterebbero eccessi. Da anni il TCS partecipa all'iniziativa europea per strade più sicure EuroRAP (European Road Assessment Programme). Per i principali assi stradali sono identificate sistematicamente le strade teatro di

incidenti della circolazione. I dati raccolti sono trasmessi alle autorità, che hanno così la possibilità di risanare le tratte ad alto rischio. Un esempio positivo è l'eliminazione, su intervento del TCS, di pericolosi ostacoli sulla A5 tra Bienne e Twann. Ci impegniamo anche affinché le strade dei passi alpini siano più sicure e i guardrail, particolarmente pericolosi per i motociclisti, siano equipaggiati con protezioni sulla parte inferiore. Le tratte pericolose vanno, come regola generale, migliorate attraverso misure architettoniche che consentano di evitare incidenti gravi. Ma anche i conducenti, con il loro comportamento, rivestono un ruolo fondamentale per la sicurezza del traffico. ●



Niklaus Lundsgaard-Hansen, presidente centrale del Touring Club Svizzero TCS

Un vincitore dei Mondiali di ciclismo c'è già: il casco

MONDIALI DI CICLISMO MENDRISIO 2009 In quanto partner dei Campionati del mondo di ciclismo su strada, l'upi porterà il suo contributo alla sicurezza di questo grande evento che si svolgerà in Ticino a fine settembre 2009.

Oltre 250 000 spettatori, 100 stazioni televisive e almeno 300 milioni di telespettatori a seguire le imprese dei campioni delle due ruote. Cifre che fanno impressione e che testimoniano l'importanza di un evento come i Campionati del mondo di ciclismo su strada 2009 in programma a Mendrisio dal 23 al 27 settembre 2009.

I percorsi, che gli esperti hanno definito impegnativi e di grande qualità, toccheranno varie località del Mendrisotto, dal Lago Ceresio a Balerna. La morfologia del territorio garantirà agli atleti la certezza di misurarsi su tracciati impegnativi e tecnicamente validi, e al pubblico di godere delle bellezze paesaggistiche della regione. Ma c'è un corridore che ha già tagliato un altro traguardo importante, quello della «sicurezza».

L'Ufficio prevenzione infortuni (upi), infatti, è partner dei Campionati del mondo e approfitterà di questa vetrina mondiale per sensibilizzare il grande pubblico, gli sportivi e gli appassionati della bicicletta sul tema della

prevenzione e della sicurezza, e in particolare sull'uso del casco. Ma le novità non si fermano qui.

Sensibilizzare il pubblico per la sicurezza

«Con gli organizzatori dei Mondiali», spiega Bruno Bernasconi, capodelegato upi per la Svizzera meridionale, «abbiamo allacciato un rapporto di collaborazione e consulenza che tocca diversi aspetti; da una parte quelli relativi al tracciato e alla corsa, dall'altra quelli legati alla sensibilizzazione.» Per quanto concerne il primo punto, con i responsabili dell'organizzazione si è analizzato il percorso, valutando gli interventi per renderlo il più sicuro possibile sia per i ciclisti che per gli spettatori. Merita di essere segnalato che il logo UPI con la scritta «Sport in sicurezza» sarà visibile sulle balle di fieno plastificate che saranno posate dove necessario; logo anche apparirà sui manifesti ufficiali, sui nastri che sbarreranno i punti del tracciato non transennati (accessi privati, ai po-

steggi ecc.), sui gilé dello staff presente lungo il tracciato e sui palloni giganti gonfiabili che indicheranno ciascuno dei 50 attraversamenti del tracciato destinati al pubblico. Per gli amanti delle curiosità, si pensi che lungo il circuito saranno posati 25 chilometri di transenne verticali, 10 chilometri di transenne territoriali e 100 gabbie composte da transenne.

«Come Ufficio prevenzione infortuni, abbiamo anche deciso di utilizzare questo palcoscenico mondiale per avvicinare il grande pubblico e lanciare diversi messaggi, primo fra tutti quello che Il casco ti salva la vita. Siamo convinti che tutti gli amanti della dure ruote, ma anche genitori e figli, potranno imparare dai loro campioni preferiti – i quali gareggiano e si allenano sempre col casco – che anche se si usa la bicicletta solo la domenica il cappellino non basta.»

L'upi sarà quindi presente nel villaggio dei Mondiali con uno stand dove saranno esposti diversi tipi di caschi protettivi per ciclisti e sarà possibile, grazie

Facendo da barriera con il pubblico, le transenne garantiscono la sicurezza del tracciato.



a un crash-test, rendersi conto della loro importanza per la propria incolumità. «Oltre alla consulenza e al materiale informativo, proporremo un percorso virtuale su computer, con simulazioni delle situazioni di rischio. Per fornire consulenza e informare il pubblico in modo completo, non si parlerà solo di casco, ma anche delle norme principali di comportamento su strada, del rispetto reciproco tra utenti, della conoscenza delle regole. In questo saremo facilitati», prosegue Bruno Bernasconi, «dall'utilizzo di cinque plastici che riproducono in scala determinate situazioni che vedono coinvolti i ciclisti e gli altri utenti della strada; grazie ai modellini si potranno così affrontare argomenti come le precedenza, la velocità, il rispetto dei semafori, l'utilizzo delle luci, la manutenzione della bicicletta e molto altro ancora.»

Il concetto di sicurezza dei Mondiali è stato approntato, come detto, grazie a una stretta collaborazione tra il Comitato organizzatore e l'upi, coinvolgendo partner come la Polizia cantonale, le Polizie comunali, il Corpo civici pompieri di Mendrisio, il Servizio Ambulanze del Mendrisiotto, la Protezione civile, l'esercito, la Securitas e centinaia di volontari. In totale un apparato di professionisti e volontari che può contare

Il corridore svizzero **Fabian Cancellara** sulla dura salita dell'Acqua Fresca durante il sopralluogo del circuito mondiale Mendrisio 09.



TEMPO LIBERO

Percorsi downhill: ma sicuri!

Molti luoghi di vacanza alpini sono diventati delle mecche degli appassionati di rampichino. Per consentire discese allettanti ed evitare conflitti con gli escursionisti, sempre più spesso vengono predisposti percorsi per mountain bike. Con un manuale di progettazione dettagliato l'upi sostiene chi allestisce questi percorsi e i comuni nella realizzazione degli impianti. Oltre a numerose indicazioni e suggerimenti sulla procedura di progettazione e attuazione, la guida indica anche quali standard di sicurezza devono essere rispettati dal profilo sia della costruzione, sia della manutenzione corrente. Ecco come l'esperto dell'upi Fränk Hofer descrive i presupposti fondamentali per la riuscita del progetto: «Quando si vuole costruire un percorso downhill, tutti i gruppi d'interesse devono essere coinvolti sin dalle prime battute. Insieme si può elaborare la soluzione migliore, integrando gli standard di sicurezza.» **um**

Opuscolo tecnico «Mountainbike-Trails»: www.upi.ch (→ menu «Ordinazioni/Shop», articolo n. 2.040, solo in lingua tedesca e francese)



su qualcosa come 2000 persone. Responsabile della sicurezza per il Comitato organizzatore dei Mondiali di Mendrisio, è Michele Valsangiacomo, che ci illustra alcuni dei concetti cardine e gli interventi previsti. Il concetto elaborato ha tenuto conto della sicurezza dei corridori, del pubblico e dei servizi alla popolazione. Per quanto concerne le gare, assieme al Cantone e ai comuni interessati sono stati pianificati interventi alla rete stradale come, per esempio, l'asfaltatura; il manto stradale deve infatti garantire un perfetto svolgimento della corsa in piena sicurezza.

Accessi liberi

«A favore dei corridori e del pubblico, l'elaborazione del concetto di sicurezza», spiega ancora Michele Valsangiacomo, «ha portato alla pianificazione degli accessi veicolari, dei parcheggi (22000 posti auto, 550 per camper e 200 per gli autobus), dei percorsi pedonali, delle zone vietate al pubblico e di diversi altri spazi.» Importante sottolineare che per i Mondiali è stato anche approntato un sistema di pronto intervento dei mezzi di soccorso e dei servizi alla cittadinanza (polizia, pompieri, ambulanze, servizi ospedalieri e para ospedalieri, posta, rifiuti, trasporti pubblici, scuole e industrie) in modo che lo svolgimento delle gare non influisca negativamente sulla qualità e prontezza dei servizi alla popolazione. Residenti, commerci, ristoranti e industrie sono stati informati e continueranno ad esserlo, così da sapere esattamente quali strade saranno sbarrate.

Coldrerio comune sicuro

Nelle molte sinergie avviate dall'Ufficio prevenzione infortuni in occasione dei mondiali, va citato il progetto «Coldrerio comune sicuro». Si tratta di una

collaborazione con le autorità comunali che ha l'obiettivo di effettuare interventi strutturali laddove necessario, sia che si tratti di strade, sia che si tratti di edifici e spazi pubblici. Al termine di questo progetto, Coldrerio sarà un paese a misura d'uomo, dove veicoli, ciclisti e pedoni troveranno condizioni adeguate in fatto di sicurezza. A seguito della visita agli impianti, edifici e strade comunali fatta da Bruno Bernasconi e dall'ingegnere del traffico Patrick Eberling, il Municipio di Coldrerio ha deciso, in linea di principio, di aderire alle richieste d'intervento contenute nel rapporto stilato dai due esperti. Gli interventi riguardano tre ambiti diversi: l'istituzione su tutte le strade comunali della zona 30 km/h (questo progetto è già in fase di esecuzione e mancano solo di alcuni ritocchi e finiture); diversi interventi puntuali riguardanti alcune strutture degli edifici comunali; la posa di nuovi giochi e il risanamento di quelli esistenti nei parchi pubblici del comune. Questi interventi, suggeriti in gran parte dagli esperti dell'Ufficio prevenzione infortuni, saranno attuati in modo da migliorare sensibilmente la sicurezza di tutti gli utilizzatori.

Grazie al concetto di sicurezza e alla collaborazione tra i diversi partner, esistono quindi le premesse affinché ai Campionati del mondo di ciclismo a vincere sia anche e soprattutto la sicurezza!

Alessandro Pesce

Connubio perfetto tra sicurezza e architettura

CATTEDRALE DI LOSANNA Il monumento, che risale al XIII secolo, accoglie ogni anno 400 000 visitatori. A inizio 2009 sono terminati importanti lavori di messa in sicurezza ai quali ha partecipato anche l'upi. A riprova che sicurezza e tutela del patrimonio non sono necessariamente antitetici.

Quando si costruisce una nuova struttura è semplicissimo prevedere misure per garantire la massima sicurezza all'utenza. Le premesse cambiano radicalmente quando si lavora su edifici storici, testimoni di epoche in cui la percezione dei pericoli era tutt'altra. Gli standard di sicurezza, che riflettono l'atteggiamento della società nei confronti del rischio, evolvono con il passare del tempo. Così, quando è entrata in vigore la nuova norma SIA 358 sui parapetti, gli addetti alla conservazione del patrimonio architettonico del canton Vaud si sono interrogati sulla sicurezza degli edifici posti sotto la loro responsabilità. Dopo questa analisi è stato condotto un audit di sicurezza agli inizi degli anni duemila e stanziato un credito quadro speciale per la manutenzione e la sicurezza degli edifici. Bernard Verdon, supplente dell'architetto cantonale, e Christophe Amsler, architetto

indipendente esperto di grandi monumenti, hanno colto quest'occasione per approfondire la questione della sicurezza nella cattedrale Notre-Dame di Losanna.

Claude Béguin, capodelegato upi per la Svizzera occidentale, faceva parte del gruppo di lavoro incaricato di valutare i pericoli e le soluzioni da adottare. La sfida era notevole, visto che le esigenze in fatto di sicurezza non coincidono sempre con gli interessi dei conservatori del patrimonio o degli architetti. Sintetizzando i lavori del gruppo di specialisti, Christophe Amsler spiega sorridendo che a volte anche gli edifici oppongono resistenza: un monumento come la cattedrale di Losanna non tollera modifiche radicali della propria struttura, ma soltanto aggiunte. Lungo l'itinerario accessibile al pubblico, che dalla torre campanaria porta allo spazio interno del monumento, Claude Béguin ha individuato quindici misure di

sicurezza irrinunciabili. Queste misure, e una serie di raccomandazioni, sono state attuate. L'upi ha saputo ponderare la sua posizione, riconoscendo il valore storico di taluni elementi. Bernard Verdon afferma che le misure adottate sono il frutto di un'«intesa concertata», in sintonia con la natura e la funzionalità dell'edificio.

I lavori avviati nel 2006 si sono conclusi a inizio 2009, con una spesa complessiva di 310 000 franchi per la realizzazione di parapetti, ringhiere, vetrate e pannelli a griglia. Per integrare al meglio le misure di protezione nell'architettura della cattedrale, è stata dedicata la massima attenzione alla scelta dei colori e dei materiali. Il risultato, di cui Bernard Verdon va molto fiero, è più che convincente: le misure sono tanto eleganti... da passare inosservate!

Magali Dubois



Christophe Amsler, architetto incaricato dell'implementazione delle misure di sicurezza nella cattedrale, e **Bernard Verdon**, sostituto dell'architetto cantonale.



All'esterno, alcuni pannelli a griglia garantiscono la sicurezza delle aperture, situate a un'altezza di quasi 40 metri.



La posa dei parapetti ha richiesto l'uso di ponteggi e palanchi.

Conoscenze tecniche compattate disponibili da un'unica fonte

SINERGIE Peter Siegfried è il direttore del servizio Sicurezza integrale di Thun e delegato upi alla sicurezza per 42.200 cittadine e cittadini. È anche incaricato della sicurezza per gli oltre 500 collaboratori e collaboratrici della città. A qualche settimana dal pensionamento, ci parla dei vantaggi di questa particolare combinazione di funzioni.



Nel canale navigabile di Thun le acque sono generalmente calme, con pontili di attracco per i battelli che solcano il Lago di Thun. Le piene e l'apertura delle condotte di scarico creano tuttavia pericolose correnti. Le raccomandazioni del delegato upi alla sicurezza **Peter Siegfried** hanno portato all'installazione di sicure, materiale di salvataggio e pannelli indicatori.

area sicurezza: Signor Siegfried, com'è nata questa combinazione di funzioni?

Peter Siegfried: Direi quasi per caso. Sono ingegnere di formazione, e da quasi vent'anni lavoro per la città di Thun. Cinque anni fa il consiglio comunale mi ha chiesto se ero disposto a sviluppare il nuovo servizio Sicurezza integrale. Si trattava di introdurre il sistema di sicurezza sul lavoro secondo gli standard CFSL (Commissione federale di coordinamento per la sicurezza sul lavoro) per ottimizzare la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute delle impiegate e degli impiegati comunali. Un lavoro non da poco per una città dai più disparati esercizi – dall'officina tecnica agli edifici scolastici, dal Schadausaal all'amministrazione. Poco tempo dopo sono stato nominato anche delegato upi alla sicurezza.

Quali vantaggi offre questa sua doppia funzione?

Le conoscenze tecniche sono compatte e disponibili da un'unica fonte. Un altro vantaggio sono gli iter burocratici ridotti in seno all'amministrazione per risolvere problemi di natura pratica. Spesso si tratta soltanto di chiarire chi assumerà i costi. Anche per la comunicazione dispongo di svariate soluzioni: dalle bacheche informative per campagne in ubicazioni con forte affluenza di pubblico a Thun, ad internet, fino all'albo e al giornale dei dipendenti.

Ma è poi possibile dividere i compiti?

No, perché in un modo o nell'altro spetta a me eliminare le fonti di pericolo. Al Schadausaal, ad esempio, il responsabile di sala deve avere un posto di lavoro sicuro. Ma anche gli artisti e il pubblico devono poter frequentare il teatro senza correre il rischio d'infortunarsi. Dal concetto di pronto intervento alla migliore visibilità degli scalini nella luce diffusa, per un incarico della sicurezza della città come per un delegato upi alla sicurezza da fare ce n'è sempre e per tutti i gusti!

Chi si rivolge al suo servizio?

Molti clienti sia interni che esterni apprezzano e usufruiscono assiduamente di questo servizio. I clienti interni sono collaboratori dei nostri uffici tecnici, ma anche direttori di scuole e custodi che mi consultano in caso di dubbio o di situazione critica. I clienti esterni sono generalmente privati che giungono a me in qualità di delegato upi alla sicurezza per questioni inerenti alla sicurezza di parchi giochi, a tratte stradali problematiche o ad altri temi.

Che cosa preoccupa, in particolare, gli abitanti di Thun?

Una mamma, ad esempio, era preoccupata per una cateratta aperta sulla ripida sponda della chiusa dell'Aare. Il fabbro dell'ufficio tecnico ha provveduto a modificare il meccanismo di chiusura. O un architetto di un nuovo progetto edile ha chiamato per avere informazioni circa alcuni punti problematici di un parapetto attorno a una terrazza sul tetto del fabbricato. Dato che vi era urgenza, ho visitato il cantiere il giorno stesso e ho scattato alcune immagini della situazione. Rientrato in ufficio, ho dapprima consultato il manuale

upi per delegati alla sicurezza (al capitolo dedicato a ringhiere, parapetti e corrimano in edilizia), che mi ha aiutato molte volte. Per precauzione, ho discusso un punto con il capodelegato upi alla sicurezza della mia regione Markus Nobs. Dopo un paio d'ore di intense ricerche ho potuto fornire all'architetto una risposta vincolante. Un'esperienza in più che ho opportunamente documentato.

Quali sono stati, per lei, i compiti più importanti come delegato upi alla sicurezza?

La cosa che mi ha sempre affascinato è la molteplicità delle problematiche che ho affrontato e alle quali ho potuto dare una soluzione. Ho accompagnato soprattutto tanti piccoli progetti. Quando passeggiavo per la città di Thun vedo un po' ovunque tracce del mio lavoro!

Lei andrà presto in pensione.

Cosa lascerà al suo successore?

Un ricco dossier con indicazioni sulle più disparate situazioni di pericolo che gli consentirà di trovare molte soluzioni – in presenza, ad esempio, di punti pericolosi nella circolazione stradale o accanto all'acqua, per ringhiere e parapetti, il vetro in edilizia, punti d'inciampo eccetera, fino alle porte da calcio mobili degli impianti sportivi che occorre assicurare contro il ribaltamento. Al mio successore lascerò, naturalmente, i preziosissimi manuali dell'upi. Oltre ad accompagnare le campagne dell'upi, egli avrà anche un bel daffare con la verifica regolare dei parchi giochi di Thun. Dovrà assolvere le formazioni dell'upi e della CFSL, per essere in grado di assumere così l'ampio spettro dei miei attuali compiti.

Intervista: Beatrice Suter

DISTINZIONE

Guida per genitori di bimbi in tenera età

Nella nuova guida «bimbi&bebè», i futuri genitori e i genitori di bambini fino a cinque anni trovano informazioni utili e suggerimenti pratici elargiti da specialisti di svariati rami su numerosi temi riguardanti gravidanza, parto e primi anni di vita del bambino. Per le questioni riguardanti la prevenzione degli infortuni la redazione beneficia della consulenza dell'upi. Il primo numero tocca argomenti come le ustioni e i parchi giochi. La guida «bimbi&bebè» è gratuita e viene pubblicata una volta all'anno. **um** Informazioni e ordinazioni alla pagina www.bimbi-e-bebe.ch.



Bambini sul percorso casa-scuola

Non si può fare orecchie da mercante alla richiesta che Larissa, otto anni, rivolge ai conducenti di veicoli a motore a nome delle scolare e degli scolari del nostro paese. Così si potrebbe credere. Eppure, non tutti usano la dovuta prudenza in presenza degli utenti della circolazione più giovani e arrestano completamente il veicolo davanti a un passaggio pedonale dove dei bambini attendono di attraversare la strada.

La campagna di upi, TCS, polizia e Fondo di sicurezza stradale è presente in tutta la Svizzera dall'inizio dell'anno scolastico. Un opuscolo abbinato a un panno per vetri ricorda agli utenti della circolazione che i bambini sono talvolta imprevedibili, e che in loro presenza occorre ridurre la velocità e guidare in modo difensivo. Bisogna inoltre mantenere una debita distanza dai bambini in bicicletta. I genitori sono esortati a mostrare ai loro figli il percorso casa-scuola più sicuro, a vestirli con un abbigliamento appariscente e a non accompagnarli a scuola in macchina – perché il traffico cagionato rende la strada meno sicura per gli altri bambini! Inoltre, ciò preclude al bambino importanti

esperienze e avvincenti avventure lungo il percorso casa-scuola.

L'appello di Larissa agli automobilisti è veicolato mediante manifesti e spot radiofonici. La polizia distribuisce, invece, pratici panni per pulire i vetri con suggerimenti vari – per una visione, così almeno auspica, più chiara! **um**

Grazie che ti fermi per me.

Attenzione, bambini sul percorso casa-scuola!

upi La vostra Polizia