

area sicurezza



SICUREZZA DELLE MOTOCICLETTE

L'upi progetta un nuovo
programma prioritario

CONCETTI DI PREVENZIONE COMUNALI

Entlebuch riceve il premio
upi per la sicurezza

SEGGIOLINI PER BAMBINI SOTTO LA LENTE

Il ruolo di punta della
Svizzera

Sommario

ABACO

Casco e vignetta – a milioni 3

DOSSIER SICUREZZA DEI MOTOCICLISTI

La ricetta: uno stile di guida consapevole 4

Quale importanza riveste l'infrastruttura stradale?
A confronto: Jörg Strehler (CI Moto) e Stefan Siegrist (upi) 7

Grande sostegno a «Slow down. Take it easy» 8

PARTNER

Aziende
Pratica e reti negli scambi di esperienze 10

Comuni
Premio sicurezza dell'upi per Entlebuch:
«Sulla carta i risultati non si vedono. Occorre concretizzare!» 12

Associazioni
Il più vasto test europeo su seggiolini per bambini 14

CAMPAGNA

Proteggere la testa 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, 5, 8 (Franky Slow Down), 9, 15 (seggiolini), 16: upi; pagina 2: Daniel Rihs;
pagina 4: Ruben Wyttenbach; pagine 7 (Siegrist), 13: Iris Andermatt; pagina 7 (Strehler):
IG Motorrad; pagina 8 (Müntener): motosuisse; pagine 10, 11: Giovanni Antonelli;
pagina 14: TCS; pagina 15 (spirito in pista): KWRO

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



Occorre migliorare la sicurezza dei motociclisti

La Svizzera è fra i paesi europei più performanti in materia di sicurezza stradale. Le cifre sono eloquenti: tra il 1970 e il 2008, il numero dei morti è passato da 1694 a 357 e quello dei feriti gravi da 18 314 a 4 780. Non c'è che dire: gli sforzi profusi in tutti i settori – sensibilizzazione, tecnica, leggi e soccorso – hanno dato i loro frutti. Tuttavia, il quadro ha ancora una zona d'ombra: ad aver beneficiato di questi incoraggianti risultati sono soprattutto gli automobilisti, seguiti dai pedoni e dai ciclisti. I motociclisti, invece, accusano del ritardo. Attualmente il rischio (per chilometro percorso) di rimanere ferito gravemente o mortalmente in un incidente è di circa 20 volte superiore per i motociclisti che per gli occupanti di un'automobile.

Nei prossimi anni l'upi intende approfondire questo tema dedicandogli un programma prioritario. E come illustra il «Dossier» di questo numero di area sicurezza, lo stato delle conoscenze è già avanzato. Il dossier sicurezza upi «Traffico motociclistico» pubblicato nel 2009 mette in luce misure concrete che permettono di migliorare la sicurezza dei centauri. I provvedimenti interessano sia i motociclisti che i conducenti di altri veicoli, l'infrastruttura, le motociclette o l'equipaggiamento di protezione. Tutte raccomandazioni che dovrebbero confortare i timori di alcuni centauri preoccupati di essere stati trascurati dal programma Via sicura. È indubbio che il nostro paese necessita, in quest'ambito, di una strategia di sicurezza efficace.

Magali Dubois

Casco e vignetta – a milioni



SPORT SULLA NEVE Impossibile, ormai, immaginare una stagione invernale senza la vignetta verde-arancio che rammenta ogni anno alle sciatrici e agli sciatori di far regolare gli attacchi! Quest'inverno l'upi ne ha consegnate oltre un milione ai rivenditori di articoli sportivi. Ed anche il casco per sport sulla neve ha sfondato la barriera del milione – in tempi record.

Gli sciatori devono potersi fidare del materiale che usano – fra cui, naturalmente, gli attacchi regolati correttamente. Questa semplice misura di inizio stagione consente di evitare un gran numero di infortuni sulle piste. La giusta regolazione viene effettuata presso un rivenditore specializzato in base all'età, all'altezza, al peso, alla misura dello scarpone e allo stile dello sciatore. Quale conferma che il controllo è stato effettuato con un'apparecchiatura autorizzata, il rivenditore applica sullo sci destro la vignetta da sci dell'upi. Ad oggi sono circa 900 i negozi di articoli sportivi in tutta la Svizzera che aderiscono all'iniziativa – e che anche quest'inverno hanno

richiesto all'upi oltre un milione di vignette da sci.

Importante quanto l'attrezzatura, non va dimenticato l'equipaggiamento di protezione – in particolare il casco. Con la campagna di prevenzione «Casco e rispetto sulle piste», durante tre

anni l'upi ha pubblicizzato a tappeto il copricapo protettivo – ultimamente soprattutto in Romandia, dove è molto meno utilizzato che in Svizzera tedesca. Nel complesso la tendenza registrata è estremamente incoraggiante: in soli sei anni la percentuale di porto del casco è aumentata dal 16% al 65%. Oggi sulle piste svizzere oltre un milione di persone si protegge con un casco! L'upi e i suoi partner possono dunque volgere uno sguardo retrospettivo ad una campagna di indubbio successo. Il loro impegno a favore della sicurezza negli sport sulla neve, però, non si ferma qui – poiché rispetto ad altre attività sportive, il numero di infortuni è ancora decisamente troppo elevato. **um**

ZOOM

Sicurezza stradale: romandi e ticinesi in ritardo

Tra il 1997 e il 2007 sulle strade della Svizzera tedesca è stato registrato il calo più significativo dei feriti gravi e dei morti (– 21%). Nella Svizzera francese e in Ticino la diminuzione è stata, invece, «solo» del 7% rispettivamente del 10%. Nel rapporto «Disparità regionali nell'incidentalità stradale» pubblicato a inizio 2010, l'upi analizza la problematica da tre angolazioni complementari fra loro: il profilo degli incidenti stradali (tipo di utenza, tipo di veicolo, chilometri per-

corsi), l'atteggiamento della popolazione nei confronti della mobilità e della sicurezza stradale, e l'infrastruttura stradale.

Dal confronto regionale emerge che sulle strade romande la velocità e l'alcol sono un vero flagello. In Ticino la situazione è adombrata dal mancato porto delle cinture di sicurezza, dall'alcol e dal gran numero di incidenti motociclistici. Nel 2007, i centauri rappresentavano il 51% dei feriti gravi e dei morti nel Cantone. Dal canto suo, l'alcol al volante

causa quasi il doppio di incidenti della circolazione gravi e mortali in Svizzera romanda (20%) e in Ticino (19%) rispetto alla Svizzera tedesca (11%).

Prendendo spunto dai risultati dello studio, in futuro l'upi focalizzerà ancor più il suo lavoro di prevenzione – in collaborazione con i numerosi partner nei cantoni e nei comuni, come i corpi di polizia, le scuole o i delegati upi alla sicurezza. **md**

La ricetta: uno stile di guida consapevole

DOSSIER SICUREZZA «TRAFFICO MOTOCICLISTICO» Sulla base di un'analisi particolareggiata dei rischi, l'upi ha formulato delle raccomandazioni volte a ridurre in modo mirato l'elevata percentuale di infortuni fra i motociclisti. Su questa base verrà sviluppato un programma prioritario, in collaborazione con i partner direttamente interessati.



Con una velocità adeguata i motociclisti si proteggono non soltanto dai loro errori di guida, ma anche da quelli degli altri utenti della circolazione.

In controtendenza al numero di infortuni nella circolazione stradale, complessivamente in calo, fra i motociclisti il rischio d'infortunio è rimasto invariato a livelli troppo elevati. Per chilometro percorso, i centauro hanno ormai un rischio venti volte superiore di subire un infortunio grave rispetto agli occupanti di autoveicoli. Concretamente, parliamo di 90 centauro deceduti e 1500 feriti gravemente registrati ogni anno dalla polizia – senza parlare, poi, dei feriti più leggeri, il cui numero è di gran lunga superiore.

Per l'upi occorre agire con urgenza. Nel dossier sicurezza «Traffico motociclistico», recentemente pubblicato, ha perciò messo sotto la lente i fattori di rischio ed elaborato delle misure che potrebbero rendere più sicura la motocicletta.

Il fattore umano

Secondo la responsabile del progetto Esther Walter, l'analisi ha dimostrato che la maggior parte degli infortuni motociclistici può essere ricondotta, in

primo luogo, al fattore umano. Si tratta, da un canto, degli stessi centauro, come spiega la ricercatrice: «Per condurre con sicurezza una moto di grossa cilindrata ci vogliono notevoli capacità di guida ed esperienza, molto più che per guidare un autoveicolo. Spesso questo fattore è sottovalutato, proprio dalle persone che si cimentano alla guida di una due ruote solo a una certa età – un contesto molto frequente al giorno d'oggi.» Così l'upi fra le altre soluzioni suggerisce di non assegnare

«La motocicletta è ancora la mia passione»

agli ultra 25enni la categoria A direttamente, ossia senza esperienza di guida nella categoria inferiore. Tuttavia, questo provvedimento può essere realizzato solamente in consonanza con l'Unione europea. Ecco perché non è posto in cima alla lista delle raccomandazioni. «La misura di sicurezza più importante ed anche più urgente è e rimane lo stile di guida, che dev'essere di tipo difensivo», evidenzia Esther Walter. In primo luogo: una velocità adeguata. In tal modo i motociclisti evitano non soltanto di soccombere ad errori propri, ma sono anche in grado di «rimediare» ad errori degli automobilisti, che sovente sono troppo poco attenti al traffico motociclistico. Non scorrendo i centauro, o vedendoli troppo tardi, tagliano loro la strada causando situazioni estremamente pericolose.¹ Parallelamente ai motociclisti, dunque, anche gli altri utenti devono assumersi meglio le loro responsabilità. L'upi ha perciò molto a cuore l'attuazione corretta della formazione alla guida in due fasi – e, in quest'ottica, la tematizzazione del traffico motociclistico anche fra gli automobilisti.

Il fattore tecnico

Occorre agire anche a livello tecnico – motociclette, veicoli antagonisti, infrastruttura stradale e indumenti di pro-

Mario Cavegn è motociclista e dal 2002 collaboratore scientifico presso la sezione upi Ricerca. Ha contribuito ampiamente alla redazione del dossier sicurezza «Traffico motociclistico» e sarà a capo del successivo programma prioritario che prenderà avvio nel 2010. area sicurezza lo ha intervistato sul suo doppio ruolo di ricercatore e di oggetto di ricerca.



Il lavoro di ricerca non scalfisce la passione per le due ruote di **Mario Cavegn**.

area sicurezza: Il fatto di essere lei stesso un motociclista le è stato più di vantaggio o piuttosto di ostacolo nella sua attività di ricerca?

Mario Cavegn: Per la maggior parte del lavoro non ha giocato un ruolo rilevante. Avendo l'esigenza di procedere in modo scientifico, in primo piano vi sono le conoscenze metodico-scientifiche – l'esperienza personale è piuttosto secondaria. La mia esperienza di motociclista mi ha però aiutato ad inquadrare e comprendere meglio le problematiche emerse.

Lo studio ha confermato le sue impressioni personali sui rischi e i pericoli della motocicletta?

In parte sì, in parte no. Come motociclista ho naturalmente una visione

molto particolare e soggettiva delle cose. Ed è chiaro che questa visione non collima completamente con la visione oggettiva e spassionata di ricercatore ed esperto di prevenzione. Si è confermato, ad esempio, che è impegnativo frenare bruscamente in situazioni di emergenza senza essere preparati, per lo meno senza ABS il rischio di caduta è elevato. Non si è invece confermata la mia valutazione del fondo stradale: le superfici con un'aderenza ridotta, come tombini, demarcazioni, scanalature longitudinali, bitume e asperità, causano un numero molto inferiore di incidenti gravi di quanto pensassi.

Che cosa l'ha particolarmente stupito?

Sono rimasto particolarmente stupito dall'elevato effetto protettore del sistema antibloccaggio. Secondo gli ultimi studi, l'ABS può evitare quasi la metà degli incidenti gravi. Dato che la mia attuale motocicletta ne è sprovvista, ho un motivo più che sufficiente per cambiare veicolo!

La sua attività di ricerca le ha permesso di acquisire nuove conoscenze che ora attua nella pratica?

È molto facile che un motociclista non venga visto, soprattutto agli incroci e agli sbocchi. Ora più che mai mi fido poco della percezione degli altri conducenti e del fatto che mi daranno la precedenza. È molto importante cercare il contatto visivo con gli automobilisti.

Segue a pagina 6

¹ Nel 55 % circa delle collisioni con motocicli la colpa è esclusivamente del veicolo antagonista, nel 45 % dei casi la colpa è parzialmente o totalmente del motociclista. Nell'80 % di tutti gli incidenti con motocicli (anche quelli causati dal motociclista) il motociclista contribuisce in misura più o meno importante all'incidente (causa principale o concausa).

tezione. Un'infrastruttura confacente al traffico motociclistico, come le protezioni inferiori ai guardrail, è una misura importante. Ma non è sufficiente per ridurre nettamente l'incidentalità. La sicurezza delle motociclette potrebbe essere notevolmente migliorata attraverso sistemi antibloccaggio. Per le automobili, possibili antagonisti in una collisione, l'upi raccomanda fra le altre cose la dotazione con speciali luci diurne e la costruzione di veicoli che tenga maggiormente in considerazione la sicurezza dei motociclisti. Per quanto concerne l'equipaggiamento di protezione, i ricercatori dell'upi sono giunti alla conclusione che possono evitare molte ferite, ma non impedire quelle pericolose.

Nuovo programma prioritario

Con il dossier sicurezza si dispone ora di una base scientifica su cui impostare misure di prevenzione concrete e mirate. Ma è solo un inizio. Occorre ora coinvolgere, con un programma prioritario, tutti i maggiori partner – gruppi d'interesse, costruttori e importatori, corpi di polizia, assicuratori e molti altri ancora. «L'upi può soltanto emanare delle raccomandazioni. Creando alleanze e sfruttando le sinergie, però, le misure possono essere anche attuate», afferma Esther Walter.

Ursula Marti

La strategia della Gran Bretagna presentata all'XI Forum upi

La quota crescente di incidenti motociclistici gravi rispetto all'insieme degli incidenti non è un fenomeno puramente elvetico. Questa problematica preoccupa, ad esempio, anche il Regno Unito, dove i motociclisti rappresentano il 22 % dei decessi nella circolazione stradale, ma soltanto l'1 % del traffico. Come ha spiegato il professor Andrew Parkes del Transport Research Laboratory (Wokingham/UK) in occasione dell'ultimo Forum upi tenutosi a fine novembre 2009, su mandato del Governo il Ministero dei trasporti britannico ha elaborato una strategia con l'obiettivo di integrare il traffico motociclistico nello sviluppo della politica dei trasporti in misura tale che le sue esigenze siano tenute in considerazione tanto quanto quelle degli altri mezzi di trasporto.

In Gran Bretagna la ricerca investe molti mezzi nell'ingegneria motociclistica e infrastrutturale, negli equipaggiamenti di protezione e, più di recente, nella formazione e nella riduzione dei motociclisti. I provvedimenti prevedono, ad esempio, l'ottimizzazione della funzione protettiva dei caschi e una migliore informazione dei consumatori – grazie, fra l'altro, alla messa in atto di un sistema di valutazione della sicurezza dei motocicli, alla verifica della formazione dei motociclisti, alla sensibilizzazione degli automobilisti al traffico motociclistico o all'impiego del sistema intelligente di adattamento della velocità ISA. Questa lista, non esaustiva, lo dimostra: la sicurezza dei motociclisti è un tema d'attualità anche sull'isola britannica. **md**

La sua visione personale della motocicletta è cambiata?

Sapere che circolare in sella ad una moto è da venti a trenta volte più pericoloso che in automobile dà da pensare... Eppure, la motocicletta è ancora la mia passione – anche se guido in modo più difensivo che in passato!

Sotto la sua direzione l'upi lancerà a breve un programma prioritario sulla sicurezza in motocicletta. Con quali obiettivi?

L'obiettivo primario è quello di ridurre il numero degli incidenti motociclistici gravi. È nostra intenzione affrontare tutti i principali pericoli – non ci limiteremo, dunque, ai centauri e alle loro motociclette, ma osserveremo anche l'infrastruttura e gli antagonisti nelle collisioni, inclusi i loro veicoli.

Come procederete?

Con il dossier sicurezza «Traffico motociclistico» disponiamo già di un'ottima base scientifica. Su questa base elaboreremo un piano d'attuazione concreto che dovrà essere realizzato nel corso dei prossimi cinque anni. Per noi è estremamente importante collaborare con le organizzazioni partner e i rappresentanti dei gruppi d'interesse.

Intervista: **Ursula Marti**

Il dossier sicurezza «Traffico motociclistico» può essere scaricato alla pagina www.upi.ch (→ Ordinazioni/Shop, articolo n. 2.035).

Esperti della sicurezza e lobby delle moto valutano in modo diverso le misure infrastrutturali

A CONFRONTO Jörg Strehler (CI Moto) e Stefan Siegrist (upi): migliorare l'infrastruttura stradale consentirebbe di aumentare in modo decisivo la sicurezza dei motociclisti?

Argomenti pro e contro.

Per i motociclisti, un'infrastruttura stradale – da anni una rivendicazione di CI Moto – a misura di motociclista è la condizione decisiva, pratica e progressivamente attuabile per tenere conto dei particolari aspetti di sicurezza di questa categoria. Non si tratta di trasformare le strade in circuiti, ma di mitigare il rischio d'incidente e le conseguenze di eventuali collisioni ecc.

L'infrastruttura stradale è stata sviluppata per veicoli a due tracce, ed è spesso pericolosa per i motociclisti (vedi il dossier sicurezza upi n. 05 del 2009 pag. 115 segg.). Anche i motociclisti hanno diritto a strade «prive di pericoli». È tempo di sostenere con i fatti la responsabilità e lo stile di guida prudente della maggior parte dei motociclisti.

Due terzi delle collisioni con motociclisti sono causati da terzi. Si verificano soprattutto nelle località a bassa velocità, ad incroci e nelle rotonde. Gli ornamenti delle rotonde di metallo, pietra eccetera non contribuiscono a «Via sicura» ed ostacolano lo sviluppo di «forgiving roads».

Le motociclette sono veicoli a una traccia. Le riparazioni stradali con bitume (cordoni di catrame) e le demarcazioni della carreggiata di grandi dimensioni li fanno facilmente scivolare e cadere, soprattutto in condizioni di tempo bagnato.

Ogni anno i guardrail costano la vita a parecchi motociclisti (nel 2003, ad esempio, in 12 sono morti a causa di una collisione con un guardavia o un isolotto!). Se i guardrail fossero tutti dotati di protezione inferiore, i morti sarebbero molti di meno.

A FAVORE



Jörg Strehler è responsabile del progetto CI Moto «Strasse des Schreckens» («Strada della paura»).

CONTRO



Stefan Siegrist è direttore supplente dell'upi.

Purtroppo, non è così. Le misure infrastrutturali possono contribuire a ridurre il numero di morti e feriti gravi, ma molti motociclisti ne sopravvalutano gli effetti. Oltre a provvedimenti d'infrastruttura, occorre anche modificare gli atteggiamenti, ad esempio con una guida più difensiva dei motociclisti e sensibilizzando gli automobilisti al problema delle moto, poiché anche a livello di sicurezza delle motociclette singole misure possono portare solo a successi parziali.

Laddove possibile, l'upi forza sempre l'applicazione di soluzioni tecniche. Le misure infrastrutturali non sono gratuite, ma i loro effetti sono durevoli. Sosteniamo, perciò, i cantoni che si sforzano di migliorare l'infrastruttura stradale offrendo loro le nostre competenze. I nostri

ingegneri del traffico offrono consulenze basate su analisi concrete delle tratte interessate e sull'incidentalità. I provvedimenti che raccomandiamo più sovente sono l'applicazione di guide ottiche (segnalazione delle curve) e di ausili alla sicurezza passiva (come le protezioni inferiori dei guardrail).

Sia gli specialisti della sicurezza, sia i motociclisti sono oramai concordi su molti punti: nessun provvedimento è, di per sé, messo in discussione. Ma i progressi saranno veramente tangibili soltanto quando tutti gli interventi opportuni saranno anche realizzati. È indispensabile, dunque, che i club motociclistici, gli organismi specializzati e gli importatori uniscano le forze affinché si diffondano, ad esempio, l'ABS e uno stile di guida difensivo.

Grande sostegno a «Slow down. Take it easy»

CAMPAGNA PER UNA VELOCITÀ ADEGUATA La canzone «Slow down. Take it easy» è schizzata in cima alle hit parade con un successo mai visto prima che meraviglia ASA, upi e FSS. Diverse organizzazioni partner contribuiscono a diffondere il messaggio della campagna, fra di esse motosuisse. Il presidente Roland Müntener spiega perché.



Roland Müntener è presidente di motosuisse, l'Associazione degli importatori svizzeri di moto e scooter.

area sicurezza: Che cosa ha indotto motosuisse a divenire partner ufficiale della campagna per una velocità adeguata?

Roland Müntener: Quando abbiamo ricevuto l'invito a partecipare alla campagna, a favore della nostra decisione ha giocato un elemento importante: il fatto di richiedere la nostra opinione già durante la concezione della campagna. Volevamo contribuire alla nascita di una campagna che non alzasse un dito accusatore, ma che fosse simpatica, per avere così una chance di essere accettata dai motociclisti.

In che modo potete contribuire come Associazione degli importatori svizzeri di moto e scooter?

Siamo più vicini al mercato rispetto all'upi, e possiamo spiegare ai differenti organi decisionali lo scopo esatto della campagna di sensibilizzazione a una velocità adeguata, perché è necessaria e qual è il suo obiettivo.

Quali attività concrete avete pianificato?

Abbiamo spedito a tutti i membri della nostra Associazione – tutti noti importatori di motocicli – un DVD con la

La campagna

«Slow down. Take it easy» è una campagna a favore di una velocità adeguata nella circolazione stradale realizzata dall'Associazione Svizzera d'Assicurazione ASA in collaborazione con l'upi e finanziata dal Fondo di sicurezza stradale FSS. L'obiettivo della campagna è di motivare i giovani conducenti e i motociclisti di ogni età a rispettare i limiti e ad adattare la velocità alle condizioni della carreggiata, al traffico e alla visibilità così come alle proprie capacità. Il messaggio è veicolato da Franky Slow Down. Con la canzone «Slow down», l'angelo Franky e la sua band «Da Sign & The Opposite» esortano in modo simpatico ad adattare la velocità. La canzone è stata compo-

sta dall'autore di molte altre canzoni di successo Roman Camenzind.

Lanciata nel mese di ottobre 2009, la campagna durerà sino a fine 2011. Sono previste cinque ondate pubblicitarie tramite mezzi multimediali come spot televisivi e cinematografici, manifesti e inserzioni. L'elemento centrale è un invitante sito internet con tante informazioni e sorprendenti download. I target sono orientati alla pagina della campagna attraverso banner online, iTunes, Youtube, Facebook ecc. Le azioni di organizzazioni partner come corpi di polizia, TCS e motosuisse contribuiscono a diffondere il messaggio della campagna. Altre informazioni su www.slow-n-easy.ch





canzone della campagna e lo spot TV esortandoli ad integrarli nelle loro videopresentazioni nei locali espositivi e nelle fiere. Crediamo che la maggior parte di loro seguirà il nostro invito.

Conosce bene i motociclisti: in che modo possono essere motivati a ridurre la velocità in modo responsabile?

Attraverso un messaggio simpatico. Ed è proprio quello che fa la campagna: uno spot spiritoso e una canzone molto orecchiabile. Le minacce non sarebbero altrettanto efficaci.

Che cos'altro possono fare i motociclisti a favore della sicurezza?

In primo luogo possono perfezionarsi maggiormente. La pratica è il modo migliore per acquisire sicurezza. Concretamente, dovrebbero immedesimarsi maggiormente negli altri utenti del traffico e anticipare i pericoli. Se una guida difensiva è importante in automobile, lo è ancora di più in motocicletta.

Come rappresentante dei motociclisti, quale consiglio vorrebbe dare agli automobilisti?

Molto succintamente: fare più attenzione! Gli automobilisti dovrebbero essere consapevoli che oltre ai veicoli a quattro ruote circolano anche molti veicoli a due ruote. Dobbiamo trovare una soluzione per diminuire i tanti

incidenti gravi non riconducibili a un errore del motociclista. Gli automobilisti dovrebbero prendersi un po' più di tempo per guardare meglio e riconoscere per tempo la fine sagoma di un centauro. La soluzione migliore sarebbe che tutti si mettessero almeno una volta nei panni di un motociclista – giusto per conoscere anche l'altra faccia della medaglia.

Quali risultati auspica per la campagna da qui al 2011?

La campagna non si rivolge ai pirati della strada, per i quali occorrono metodi e provvedimenti diversi. Ma possiamo ricordare al restante 99% di utenti «normali» di circolare sempre con una velocità adeguata. Sono convinto che questa simpatica campagna contribuirà a ridurre il numero di morti e di feriti gravi sulle nostre strade.

Intervista: **Ursula Marti**

Eventi

- Frankie Slow Down sarà presente al Salone dell'Auto il 3 e il 4 marzo 2010. Sono attesi numerosi fan!
- Il gruppo Da Sign & the Opposite suonerà in diretta nel quadro della campagna, sul Col du Pillon domenica 2 maggio 2010.

Trovate i dettagli ed altri luoghi e date alla pagina www.slow-n-easy.ch

DISTINZIONE

Hugenin dottore honoris causa

L'Università di Berna ha conferito a Raphael Denis Hugenin, già direttore supplente dell'upi e pioniere in materia di psicologia del traffico, il dottorato honoris causa per il suo pluriennale impegno a favore di una maggiore sicurezza nella circolazione stradale. Come scrive l'Università, oltre ad approfondire le conoscenze scientifiche Hugenin si è sempre prodigato affinché tali conoscenze potessero essere utilizzate dal maggior numero possibile di gruppi professionali, ingegneri e corpi di polizia, ma anche responsabili politici. **um**

Pratica e reti negli scambi di esperienze

SCAMBIO DI ESPERIENZE Ogni anno il centro di formazione continua dell'upi organizza seminari di scambio. Gli specialisti della sicurezza nelle imprese hanno così l'opportunità di curare i contatti e di scambiarsi idee. E, talvolta, nascono anche progetti comuni. area sicurezza ha dato una sbirciatina al corso organizzato a Losanna.

A fine 2009, con un seminario tenuto all'Università di Losanna (UNIL), il corso Scambio di esperienze INP proposto dalla sezione upi Formazione ha festeggiato i cinque anni di presenza in Svizzera romanda (dove è proposto con la denominazione «Echex»). E – non occorre nasconderselo – il bilancio è molto positivo: «Per garantire una qualità ottimale, abbiamo scelto di limitare a venti il numero dei partecipanti. Ogni anno siamo costretti a rifiutare delle iscrizioni!» commenta Christian Wyssmüller, consulente alla sicurezza

INP nelle imprese per la Svizzera romanda. Questo appuntamento annuale permette agli specialisti della salute e della sicurezza sul lavoro di formarsi e di scambiare le esperienze maturate nell'ambito della prevenzione degli infortuni non professionali.

Una formazione generale

Il programma del giorno comprende tre fasi: la mattina è dedicata ad una formazione su un tema scelto dagli stessi partecipanti. Nel caso specifico, due specialisti upi si soffermano, nei

loro interventi, sulla sicurezza degli edifici – in particolare i vetri di sicurezza, i parapetti e i rivestimenti per pavimenti. «Le cadute sono un tema quasi del tutto estraneo agli specialisti della sicurezza, a prescindere dall'impresa di provenienza. Scivolate sul pavimento di un ristorante, accessi pubblici in una ditta... l'elenco è lungo. E poiché l'impresa risponde della sicurezza di questi luoghi, lo specialista della sicurezza deve mettere in opera quanto possibile perché sia effettivamente garantita», spiega Christian Wyssmüller.

Visita in un ambiente insolito

L'ospite del giorno Patrick Michaux accompagna il gruppo alla scoperta del Biophore, uno degli edifici dell'Università di Losanna di sua competenza in qualità di ingegnere della sicurezza. Piano dopo piano, i laboratori si succedono: piante, colture di batteri, specie animali, luoghi differenti dalle modalità di conservazione molto particolari. La conversazione è animata, lo stupore è palpabile: per Patrick Michaux e il suo gruppo, conciliare la sicurezza con le esigenze della ricerca scientifica è una sfida permanente. Ma difficilmente si lasciano scoraggiare, anzi: per ridurre i rischi, hanno sviluppato delle formazioni destinate alle utilizzatrici e agli utilizzatori dei laboratori.

Un proficuo scambio di esperienze

Per la maggior parte degli specialisti, è



Sotto la direzione dell'ingegnere della sicurezza, i partecipanti scrutano l'affascinante mondo del Biophore.

«Risultati incoraggianti»



Responsabile della linea di produzione di un'industria alimentare, Jean-Claude Balzli assume anche la carica di specialista della sicurezza. Per lui il 2009 è stato un anno tanto ricco di attività di prevenzione quanto appagante: «Siamo passati da 26 infortuni non professionali nel 2008 a 8 nel 2009», annuncia, confidando che questi risultati positivi si confermeranno anche nei prossimi anni. Per ringraziare il personale degli sforzi profusi, oltre alla tradizionale cena di Natale la direzione ha offerto ai 280 collaboratori una cena supplementare. Occorre dire che Jean-Claude Balzli si prodiga non poco: prevenzione delle cadute con un percorso ad ostacoli, riscaldamento obbligatorio, relax dopo il lavoro, film di prevenzione diffusi sugli schermi della caffetteria... Una ricca panopia di strumenti attuati per rammentare l'importanza della sicurezza – anche al di fuori del quadro professionale.

«Sicurezza nel tempo libero e sul lavoro»



Per Dominique Perrin, specialista della sicurezza per l'azienda di trasporti pubblici ginevrini TPG, l'intranet e la posta rimangono i mezzi di comunicazione privilegiati: «Per forza di cose, ci è impossibile riunire tutti gli autisti contemporaneamente!» sorride. Ma ciò non gli impedisce di organizzare le più svariate attività: formazioni di motociclismo, corsi eco drive, crash test dell'upi con caschi da ciclista – azioni cui si aggiunge il rimborso della spesa per la regolazione degli attacchi da sci e il sovvenzionamento di un casco per sport sulla neve. «I collaboratori stanno volentieri al gioco; si rendono conto che se il datore di lavoro prende sul serio la loro salute sul lavoro, spetta loro preoccuparsi della loro incolumità nel tempo libero», spiega Perrin.

già trascorso un anno dall'ultimo incontro. Nella terza parte della giornata, allora, si tirano le somme. Campagne realizzate, scelta dei mezzi di comunicazione, accettazione da parte del personale, sostegno della direzione, budget e calendari... Si discute un po' di tutto,

così che ognuno possa ripartire con questa o quella buona idea in tasca – e, naturalmente, con i dati personali di colleghi da contattare per scambiare, all'occorrenza, consigli e suggerimenti.

Magali Dubois

AGENDA

Nuova rivista «Strassenverkehr – Circulation routière»

La nuova rivista «Strassenverkehr – Circulation routière» si è posta un obiettivo ambizioso: per la prima volta in Svizzera, riassumere e discutere sistematicamente in una pubblicazione periodica temi inerenti alla circolazione stradale poliedrici e d'interesse sociale. Il programma redazionale si rivolge a un vasto pubblico interessato alle questioni di circolazione stradale, e in ogni numero tematizza un argomento prioritario analizzato, attraverso vari contributi, sotto differenti punti di vista. Il primo numero era incentrato sui pirati della strada e conteneva, fra le altre cose, un testo dei collaboratori dell'upi Stefan Siegrist e Nathalie Clausen sul tema Via sicura.

La rivista interdisciplinare «Strassenverkehr – Circulation routière» è pubblicata quattro volte all'anno in tedesco e francese con sunti dei contributi in altre lingue. La rivista è disponibile solamente in abbonamento per 90 franchi annui. Informazioni e ordinazioni al numero di telefono 044 200 29 19 o all'indirizzo strassenverkehr@schulthess.com. **mor**

Sulla carta i risultati non si vedono. Occorre concretizzare!

PREMIO SICUREZZA upi Con un convincente concetto di sicurezza, lo scorso autunno il comune di Entlebuch si è aggiudicato il premio upi «Comune impegnato». A colloquio con area sicurezza, il delegato upi alla sicurezza Josef Bühler illustra il progetto e la sua attuazione.

area sicurezza: Com'è nato il progetto?

Josef Bühler: Nella sua veste di datore di lavoro, il comune di Entlebuch ha la responsabilità di tutelare dagli infortuni un centinaio di collaboratrici e collaboratori a tempo pieno e a tempo parziale. Ha il dovere, inoltre, di proteggere sul suolo pubblico i suoi 3 350 abitanti. Il sindaco Robert Vogel e i consiglieri comunali hanno deciso, nel 2007, di affrontare questi importanti compiti in un concetto globale. Su una trentina di pagine è nato così il concetto «Sicurezza con sistema».

Quali sono gli elementi chiave?

I tre pilastri del concetto sono i seguenti:

1. La sicurezza è una questione di conduzione. I responsabili devono difendere quest'idea ed agire di conseguenza. La sicurezza ha il suo prezzo e richiede l'investimento di risorse. Come responsabili comunali essi hanno la possibilità di metterla all'ordine del giorno.

2. Nell'ambito della prevenzione degli infortuni – sia per la protezione del lavoro, sia per la sicurezza nel tempo libero – occorrono conoscenze specifiche.

3. Per un'attuazione coerente occorrono tutti gli ausili di lavoro e i documenti. La documentazione scritta consente di procedere in modo sistematico. Ci basiamo sul concetto PDCA: Plan (pianificazione), Do (realizzazione), Check (controllo), Act (misure). Ma la carta, da sola, non serve a nulla. Ad essere decisiva è l'attuazione!

Com'è stato accolto il concetto?

Molto positivamente, benché l'attuazione significhi lavoro e costi supplementari. L'importante non è presentarsi come organo esecutore, ma come motivatore. Così cerco di coinvolgere i diretti interessati. Ad esempio, dovevamo rinnovare il vecchio rivestimento scivoloso di una scala in un edificio

scolastico. Ho spiegato la situazione al portinaio, sottolineando che il nuovo rivestimento sarebbe stato molto più facile da pulire. Così si è alleato al progetto. L'aspetto fondamentale è mettere per iscritto ogni singola azione – dall'accertamento del pericolo alla realizzazione dei provvedimenti. Fa parte del mio lavoro chiedere regolarmente ai responsabili di fare il punto dei progetti in corso.

Quali progetti sono finora stati realizzati?

Ci poniamo delle mete intermedie, poiché non sarebbe realistico voler fare

Il premio sicurezza dell'upi

Il premio di promozione della sicurezza e dell'antinfortunistica nei comuni è stato creato nel 1998 in occasione del 60° anniversario dell'upi, con il patrocinio dell'Associazione dei Comuni Svizzeri e dell'Unione delle Città Svizzere. Dotato di 15 000 franchi, viene attribuito ogni due anni a un comune che si è distinto particolarmente nel migliorare la sicurezza negli ambiti della circolazione stradale, dello sport e del tempo libero sul piano comunale. I comuni premiati nelle edizioni precedenti sono stati Meggen LU, Lavertezzo TI, Ginevra, Bösingen FR, Lyss BE, Zollikon ZH e Schaan FL. Regolamento ed altre informazioni su www.upi.ch (→ Sicurezza nei comuni → Premio «Comune sicuro»)

Il concetto

Il concetto «Sicurezza con sistema» del comune di Entlebuch si sviluppa attorno alle seguenti nozioni:

- modello di sicurezza, obiettivi di sicurezza
- organizzazione della sicurezza
- formazione, istruzione, informazione
- regole di sicurezza
- accertamento dei pericoli, valutazione dei rischi
- pianificazione e realizzazione delle misure
- organizzazione delle emergenze
- partecipazione
- tutela della salute
- controllo, audit



Il delegato upi alla sicurezza **Josef Bühler** si impegna anima e corpo per l'attuazione del concetto che ha permesso al comune di Entlebuch di aggiudicarsi il premio «Comune impegnato».

tutto in una volta. Fra le altre cose, nell'autunno 2009 abbiamo concluso la prima tappa che prevede il risanamento del parco giochi. Nel mese di novembre 2009 abbiamo realizzato l'azione «Giornata della luce» in una strada molto trafficata davanti alle scuole Rengg. Grazie al denaro correlato al premio, tutti e 30 i bambini delle elementari di questa scuola hanno ricevuto un gilet riflettente dell'upi. E con l'aiuto della polizia abbiamo reso attenti gli automobilisti sulle situazioni pericolose.

E quali azioni sono previste?

Per il 2010 il consiglio comunale ha già discusso vari crediti: oltre ad alcune misure minori, la scala esterna dell'istituto scolastico Ebnet, che conduce direttamente sul marciapiede che

costeggia la strada principale, molto trafficata, sarà dotata di una barriera. Verrà presto avviata la seconda tappa del risanamento del parco giochi di Entlebuch. E provvederemo anche a rinnovare le demarcazioni stradali e i parapetti negli edifici scolastici.

Quale significato ha, per Entlebuch, il premio «Comune impegnato»?

Questa distinzione ha suscitato molto interesse. Altri comuni si sono informati sul nostro concetto. Il denaro del premio ci permetterà di sostenere qua e là delle azioni minori. E i responsabili del comune sono molto motivati. Non dobbiamo dimenticare che per i responsabili comunali la sicurezza è un compito fra molti altri!

Intervista: **Beatrice Suter**

AGENDA

L'upi alla Personal Swiss

La prevenzione degli infortuni non professionali assume un'importanza crescente nella gestione del personale. Alla rassegna «Personal Swiss», che si terrà il 13 e 14 aprile 2010 presso la Messe Zürich, gli specialisti del personale potranno informarsi allo stand dell'upi (padiglione 6, H.16) sulle possibilità e le ultime novità in materia di prevenzione. Il 14 aprile, alle 9.30, il tema verrà affrontato dalla responsabile dei corsi upi Priska Baldi nel forum pratico (padiglione 5).
www.personal-swiss.ch

Il più vasto test europeo su seggiolini per bambini

BAMBINI ASSICURATI Il TCS offre non soltanto un servizio di pronto intervento in caso di panne, ma da oltre quarant'anni offre un prezioso contributo alla sicurezza dei bambini negli autoveicoli. Ogni anno effettua dei test sui seggiolini per bambini, e con l'upi pubblica i risultati in una guida pratica.



Un'esperienza pluriennale: il responsabile del progetto **Toni Keller** (TCS) durante il test su un seggiolino per bambini.

Il silenzio è assoluto, i lampeggianti sono in funzione. Poi un enorme frastuono, come il passaggio di un treno. Un'automobile sfreccia verso una barriera d'alluminio alla velocità di 64 km/h. Sul sedile posteriore è fissato un seggiolino per bambini. Un tonfo sordo, il piccolo manichino è catapultato avanti. Il seggiolino fa il suo dovere, trattenendo il dummy. In caso di incidente reale, il bambino ne uscirebbe indenne. Per le sue caratteristiche protettive, il seggiolino ottiene quattro stelle.

Il ruolo trainante della Svizzera

Queste stelle il TCS le attribuisce almeno una volta all'anno. In collaborazione con l'Automobilclub in Germania (ADAC) e in Austria (ÖAMTC) e la

Stiftung Warentest, realizza il più importante test europeo su seggiolini per bambini. A finire sotto la lente è la sicurezza in caso di collisione frontale e collisione laterale simulate con un carrello su cui è fissata la carrozzeria di un veicolo. Ma anche aspetti pratici come fissare e togliere il seggiolino o allacciare il bambino, il comfort di viaggio o i materiali e la possibilità di lavare il seggiolino. In tutta Europa i paesi pubblicano i risultati. Il responsabile del progetto presso il TCS è Toni Keller, capo Tecnica ed economia.

area sicurezza: Grazie al TCS la Svizzera riveste un ruolo di spicco nei test su seggiolini per bambini. Toni Keller, perché questo enorme impegno del TCS?

Toni Keller: Oltre ai test su veicoli e pneumatici, quello dei seggiolini per bambini è il più importante e, con ciò, un pilastro considerevole delle nostre attività. Già da decenni. Portiamo avanti questa tradizione in collaborazione con i nostri partner. E ne traiamo importanti informazioni per i nostri membri.

L'opuscolo «Seggiolini auto» con i risultati del test e molte altre informazioni utili è disponibile in nove lingue e può essere ordinato su www.upi.ch (→ Ordinazioni/Shop → chiave di ricerca «seggiolini»).

Collaborate con gli Automobilclub di altri paesi, ed anche con l'upi. Quali vantaggi hanno questi partenariati?

Il fatto di realizzare i test con l'ADAC e l'ÖAMTC ci consente di condividere conoscenze e di suddividere i costi. Anche la collaborazione con l'upi è molto preziosa, poiché nel caso dei seggiolini per bambini l'upi dà un prezioso contributo in termini di condizioni quadro legali ed importanti canali di comunicazione. Non da ultimo, questi partenariati vanno a beneficio dei piccini: i genitori ottengono informazioni fondate, e i bambini sono meglio protetti.

Più sicurezza per i bambini dal 1° aprile 2010

Dal 1° aprile i genitori dovranno allacciare i propri figli sotto i 12 anni, se di statura inferiore al metro e cinquanta, con un dispositivo di ritenuta adeguato (seggiolino o adattatore) omologato ai sensi del regolamento ECE 03/04. Finora l'obbligo vigeva fino all'età di sette anni. In questo modo la Svizzera si adegua a paesi come la Germania o l'Austria, dove la legge è già in vigore dal 1993. Essendo concepite per persone adulte, le cinture di sicurezza non proteggono a sufficienza i bambini. La nuova Ordinanza accresce perciò notevolmente la sicurezza dei piccoli passeggeri.

Un impegno quarantennale

Nel 1968 il TCS ha testato per la prima volta sei seggiolini per bambini. Le cinture di sicurezza non erano ancora montate di serie in tutti gli autoveicoli, motivo per cui i seggiolini venivano fissati con ganci e adattatori. Ad oggi il TCS ha pubblicato oltre 400 risultati di test. Già nel 1974 il TCS aveva riconosciuto la necessità di utilizzare un apposito sistema di ritenuta anche per i bambini tra i 7 e i 12 anni. La relativa regolamentazione entrerà in vigore il 1° aprile 2010 (vedi riquadro). L'opuscolo «Seggiolini auto» è stato pubblicato per la prima volta nel 1993, e dal 2002 gode del sostegno del Fondo di sicurezza stradale FSS e dell'upi. La pubblicazione contiene non solo raccomandazioni per l'acquisto, ma anche suggerimenti per l'uso corretto dei seggiolini. Infatti, secondo uno studio condotto dall'upi in collaborazione con il TCS, se il 94% dei bambini tra 0 e 12 anni è allacciato, il 34% è male assicurato.



Un seggiolino per bambini degli anni sessanta (Kettler Rally)...



...e uno moderno (Römer King Plus).

area sicurezza: Se guardiamo al passato, qual è lo sviluppo più sorprendente per la sicurezza dei seggiolini?

Toni Keller: Negli ultimi quarant'anni vi sono state tre importanti innovazioni tecniche. La diffusione capillare delle cinture di sicurezza ha reso possibile un'installazione sensata del seggiolino per bambini. Il sistema Isofix va nella stessa direzione: il seggiolino è fissato alla carrozzeria della vettura mediante due agganci – il sistema di fissaggio rende l'installazione più semplice e sicura. Infine, gli attuali sistemi di ritenuta offrono anche una protezione dalle collisioni laterali.

4 bambini su 10 non sono allacciati in auto, o lo sono malamente. Come ridurre queste cifre?

upi, TCS, rivenditori specializzati, medici ed altri moltiplicatori devono ripetere all'infinito ai genitori che in auto i bambini vanno assicurati, indicando soprattutto come allacciarli correttamente. La nuova Ordinanza, inoltre, aumenterà la sicurezza. Di fatto, in futuro 10 bambini su 10 dovrebbero essere assicurati correttamente.

Signor Keller, lei stesso è padre. Con quali emozioni assiste ai crash test?

Ogni volta mi rendo conto di quali forze vengono esplicate in una collisione. E ciò mi conferma quello che vogliamo veicolare a tutti i genitori: solo un seggiolino di qualità utilizzato in modo corretto può garantire l'incolumità dei loro figli.

Tom Glanzmann

TEMPO LIBERO

Spirito in pista

Come insegnare ai giovani le regole di sicurezza sulle piste da sci e da snowboard? L'Organizzazione cantonale vallesana di soccorso OCVS si è posta questa domanda, e come risposta ha sviluppato il concetto «Spirito in pista» destinato alle scolaresche e agli scolari di quinta e sesta elementare del canton Vallese. Ecco come funziona: dapprima gli allievi guardano in classe un DVD con fumetti e scene di sci reali relativi alle regole di condotta FIS. Poi il comportamento corretto sulle piste viene esercitato nella pratica, ossia sulla neve, in occasione di un'uscita di sci con gli insegnanti e i pattugliatori del comprensorio sciistico. Al termine della giornata bianca i ragazzi sottoscrivono una Carta con cui si impegnano a rispettare le regole di condotta.

Visti i risultati positivi del progetto pilota attuato in Vallese e realizzato a scadenza biennale in tutte le scuole elementari del cantone, l'upi si sta prodigando affinché questo concetto venga esteso anche ad altri cantoni. Maggiori informazioni alla pagina www.upi.ch/spiritopista **um**



Proteggere la testa

Chi indossa un casco da ciclista può ridurre del 70% il rischio di ferirsi gravemente al capo. Motivo più che sufficiente per partecipare, dal 20 marzo al 1° maggio 2010, all'iniziativa di buoni-rimborso per l'acquisto di un casco da ciclista a prezzo ridotto! L'annuale azione è una storia di crescente successo: l'enorme domanda del 2009 ha indotto il Fondo di sicurezza stradale FSS ad aumentare il suo finanziamento, così che nel 2010 ad essere sovvenzionato sarà l'acquisto di ben 60 000 caschi. Lo sconto di 20 franchi

è accordato all'acquisto. L'elenco dei rivenditori che partecipano all'azione sarà pubblicato su www.cascobici.ch a partire dal 1° marzo 2010.

Nel quadro dell'azione, è importante rammentare che il casco va acquistato con il consiglio di un esperto. Ogni cliente deve sapere come regolare e indossare correttamente il casco, poiché è l'unico modo per garantire che esprima appieno la sua funzione protettiva. L'upi ringrazia di cuore tutti i partner e i moltiplicatori dell'azione per il loro prezioso impegno. **um**

Cadere a testa in giù?
In bici meglio col casco!

suvaliv
sicurezza nel tempo libero

upi
3.0910.02.2009

Parallelamente alla campagna di buoni-rimborso per l'acquisto di un casco da ciclista, upi e SUVA sensibilizzano al porto del casco con una campagna capillare di affissioni.