

Lo Stato e la sicurezza stradale, da Berna a Bellinzona



Davide Caccia, DI

L'evoluzione della strategia federale

2002 – Proposte degli esperti riguardo alla VISIONE ZERO: principi per la politica della sicurezza stradale VESIPO

Nel 2001 si sono registrati sulle strade svizzere 544 decessi e 6.194 feriti gravi. La nuova politica della sicurezza stradale VESIPO si ispira alla filosofia di VISIONE ZERO, che mira all'obiettivo di un traffico stradale senza morti né feriti gravi. Constatazione cruciale di VISIONE ZERO: l'uomo commette errori e pertanto l'assetto della circolazione stradale deve essere concepito in modo tale che gli errori inevitabili non abbiano conseguenze fatali. Lo scopo non è ridurre la mobilità, ma eliminare gli incidenti ad essa connessi.

La maggiore efficacia è offerta dalle misure di tecnica dei trasporti

Il principio contenuto nel rapporto "Principi per una politica federale della sicurezza stradale" si fonda sulla combinazione di misure nei settori dell'educazione stradale, del diritto della circolazione stradale, della tecnica dei trasporti e del soccorso stradale, ponendo un accento particolare sulla tecnica dei trasporti vista la sua elevata efficacia. Gli specialisti del traffico prevedono di poter ridurre di 146 il numero delle vittime annue sfruttando il sistema di gestione del veicolo mediante la regolazione della dinamica di guida (regolazione intelligente delle manovre sulla base dei dati rilevati dai sensori posti nel veicolo, capaci di riconoscere la presenza di ostacoli e di altri veicoli) e l'adeguamento del

foto Ti-Press / Davide Agosta



veicolo al riconoscimento della segnaletica stradale (alla capacità dei sensori di leggere la segnaletica stradale e di attuare automaticamente le relative prescrizioni).

Il rapporto quale base del processo politico

Il rapporto dell'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (upi) elaborato su mandato dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) costituisce la base del processo politico appena avviato. Considerata la complessità dell'obiettivo di VISIONE ZERO/VESIPO è necessario inserire le misure in una strategia più vasta. Questa struttura dovrà essere elaborata con un processo comune, ovvero la politica dovrà esse-

re definita di concerto con i Cantoni, le persone fisiche e le organizzazioni private attive nel settore della sicurezza del traffico. Solo in un secondo tempo, sulla base dei risultati, è possibile valutare quali misure si renderanno opportune, adeguate e necessarie.

2003 – Obiettivi alla base della nuova politica della sicurezza stradale della Confederazione

Obiettivo 2010

L'intento della nuova politica della sicurezza stradale è di ridurre entro il 2010 il numero di vittime della circolazione stradale a meno di 300 e i casi di feriti gravi a meno di 3.000. A partire dal 2010, tali cifre dovranno continua-

«2002 - La nuova politica della sicurezza stradale si ispira alla filosofia di VISIONE ZERO, che mira a un traffico stradale senza morti né feriti gravi.»

re a diminuire ogni decennio almeno del 30 per cento. I promotori del progetto intendono raggiungere questa ambiziosa meta attraverso i seguenti cinque obiettivi fondamentali:

- la sicurezza stradale deve essere equiparata all'esigenza di mobilità, sia a livello sociale che economico;
- gli utenti della strada devono comportarsi in modo sicuro, rispettoso e responsabile;
- tutti i veicoli devono essere sicuri nel loro funzionamento e nella circolazione;
- le infrastrutture stradali devono essere costruite, mantenute ed esercitate in modo da risultare sicure;
- il soccorso delle vittime di incidenti stradali deve essere immediato e adeguato.

Progetto concernente la nuova politica della sicurezza stradale entro la fine del 2004

La nuova politica della sicurezza stradale viene sviluppata e definita nell'ambito di un processo partecipativo diretto dall'Ufficio federale delle strade (USTRA). Circa 80 persone attive in organizzazioni specializzate, associazioni interessate, Cantoni e Comuni nonché nei settori dell'economia e della politica collaborano nei cinque gruppi di specialisti e nel comitato di sorveglianza.

Il processo partecipativo terminerà alla fine del 2004 con la scelta delle misure d'attuazione. Infine, il rapporto finale, contenente le richieste per la procedura futura, sarà sottoposto al Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni (DATEC).

A tale riguardo, è importante definire dapprima gli obiettivi, la strategia e i criteri di scelta delle misure da adottare. In conformità a questi lavori, saranno scelte poi in comune le misure più efficaci. I provvedimenti proposti nel rapporto finale elaborato nel maggio dell'anno scorso nel quadro del mandato di ricerca affidato all'Ufficio svizzero per la prevenzione di infortuni (upi) possono essere integrati, completati, modificati o eliminati durante il processo in corso.

Mobilità senza vittime e feriti gravi

Oggi giorno, la mobilità riveste un ruolo molto importante a livello sociale ed economico. Per questo motivo, essa non deve essere limitata. Ai vantaggi derivanti dalla mobilità si contrappongono tuttavia l'altissimo tributo in vite umane e le ingenti perdite finanziarie in seguito agli incidenti stradali.

Alla base della nuova politica della sicurezza stradale vi è la "VISIONE ZERO", ovvero l'obiettivo di un traffico stradale senza morti né feriti gravi. Questa visione, benché utopica, dovrà essere il filo conduttore della politica in questo settore. In futuro, non dovremo più accettare come inevitabile effetto collaterale le vittime e i feriti gravi sulle nostre strade.

2004 – "Via sicura": un programma per migliorare la sicurezza stradale

Via sicura – il programma di attuazione della nuova politica della sicurezza stradale

L'attuazione della nuova politica della sicurezza stradale è fissata, sotto il titolo di "Via sicura", in un apposito programma della Confederazione volto ad aumentare la sicurezza stradale. Via Sicura nasce dai lavori preparatori e dalle decisioni adottate nel 2002, ispirate da "Visione Zero".

Affinché l'obiettivo fissato dal Consiglio federale venga raggiunto entro il 2010, le misure proposte dovrebbero essere applicate senza indugio. I provvedimenti principali del progetto Via sicura presuppongono tuttavia una serie di modifiche di legge; i tempi di un ordinario processo legislativo sono però molto lunghi. Senza ricorrere al diritto d'urgenza, gli obiettivi fissati potranno pertanto essere raggiunti pienamente soltanto dopo il 2010.

Il progetto è volto a formulare una politica della sicurezza stradale in grado di rendere notevolmente più sicura la circolazione. L'obiettivo principale è di ridurre, entro il 2010, a meno di 300 all'anno il numero dei morti per incidenti stradali e a meno di 3.000 quello dei feriti gravi.

Le misure proposte

Le 56 misure, suddivise in dodici campi di intervento, sono elencate nell'allegato al quarto rapporto di sintesi. Gli esempi delle misure citate nella lista danno un'idea dei diversi contenuti dei singoli campi di intervento:

- educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli scolastici;
- intensificazione degli sforzi in atto a livello internazionale a favore di una maggiore sicurezza dei veicoli;



«2004 - "Via sicura" vuole ridurre, entro il 2010, a meno di 300 all'anno il numero dei morti per incidenti stradali e a meno di 3.000 quello dei feriti gravi.»

- accelerazione e semplificazione delle procedure;
- analisi ed eliminazione di tratti stradali potenzialmente pericolosi e caratterizzati da un elevato numero di incidenti;
- definizione delle norme della circolazione;
- divieto di guidare sotto l'influsso di alcol per i conducenti professionali;
- divieto di guidare sotto l'influsso di alcol per i nuovi conducenti;
- sistematica formazione continua per i recidivi;
- guida con i fari accesi di giorno.

L'obiettivo non si raggiunge gratis

L'analisi di questo pacchetto di misure mostra come il beneficio economico e finanziario del programma 'Via sicura' sia di gran lunga maggiore rispetto ai costi di attuazione.

I costi a carico del settore pubblico (Confederazione, Cantoni/Comuni) sono da attribuire in gran parte all'eliminazione di tratti stradali pericolosi e caratterizzati da un elevato numero di incidenti. A livello cantonale e comunale si accumulano costi supplementari dovuti ai controlli stradali che dovranno avere nel mirino in particolare quei conducenti che mettono in pericolo la sicurezza stradale. In questo settore, i costi annuali scoperti a carico del settore pubblico ammontano a ca. 300 milioni di franchi.

Informazioni dettagliate sulle ricadute finanziarie e i modelli di finanziamento proposti si trovano nel Rapporto costi/benefici e finanziamento di Via sicura.

2005 – Il Consiglio federale dà l'avallo a "Via sicura"

Berna, 23.11.2005 (DATEC) - Il Consiglio federale ha discusso oggi il programma d'azione "Via sicura" e ribadito la propria volontà di migliorare ulteriormente la sicurezza sulle strade svizzere. Con questo pacchetto di provvedimenti il Collegio intende ridurre in modo significativo il numero dei morti e dei feriti gravi dovuti a inci-

denti stradali. Il DATEC sottoporrà al Consiglio federale una serie di misure con diverse varianti.

Il Consiglio federale ha preso atto del programma "Via sicura" ed ha incaricato il DATEC di preparare i lavori di attuazione, rinunciando tuttavia a definire già oggi singole misure concrete. In un prossimo passo, il DATEC proporrà al Consiglio federale alcune varianti di attuazione indicando delle priorità, una stima dei costi e diverse alternative. Le misure verranno valutate sotto il profilo dell'efficacia, del tempo necessario all'attuazione e dei costi. In base a queste proposte, il Consiglio federale potrà decidere quali misure adottare effettivamente. Alcuni provvedimenti presupporranno una revisione parziale delle attuali leggi e ordinanze, altri invece potranno essere attuati senza modificare il diritto vigente.

Ogni anno sulle nostre strade si contano più di 500 morti e ca. 6.000 feriti gravi. Un quarto di queste vittime sono giovani di età compresa tra i 16 e i 26 anni. Nel 2002 il Consiglio federale aveva incaricato il DATEC di definire una nuova politica della sicurezza stradale, di preparare le necessarie misure di attuazione e di procedere alle modifiche del diritto allo scopo di dimezzare entro 10 anni il numero dei morti e dei feriti gravi dovuti a incidenti della circolazione. Oltre al dolore delle vittime e dei famigliari, gli incidenti stradali gravano notevolmente sull'economia nazionale (perdita di ore lavorative, costi di convalescenza, prestazioni in caso di invalidità della vittima) e sulla collettività (premi assicurativi, costi nel settore sanitario).

2008 – Varianti relative al programma d'intervento per aumentare la sicurezza stradale

La realtà delle cifre e "Via sicura"

Nel 2007 sulle strade svizzere sono decedute 384 persone mentre 5.235 sono rimaste gravemente ferite. Secondo le ultime stime dell'Ufficio per la prevenzione degli

infortuni (upi), solo i costi materiali degli incidenti stradali ammontano a circa 6,5 miliardi di franchi all'anno.

Il programma Via sicura, volto a migliorare la sicurezza stradale, è pertanto attuale come non mai. Le circa sessanta misure proposte permetteranno un ulteriore sensibile miglioramento delle condizioni di sicurezza sulle nostre strade o, detto più semplicemente, contribuiranno a salvare delle vite umane.

L'obiettivo è chiaro: possono circolare sulle strade, impeccabili, solo veicoli sicuri guidati da persone ancora in possesso delle necessarie conoscenze teoriche, completamente abili alla guida. E per raggiungere questo obiettivo è necessario esercitare un'influenza soprattutto sui fattori seguenti:

- consapevolezza della società in merito al problema;
- comportamento degli utenti della strada;
- sicurezza dei veicoli e dell'infrastruttura stradale.

Le misure proposte

Le circa 60 misure previste da Via sicura, metà delle quali comporterebbe modifiche legislative, si concentrano sui seguenti 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, limite d'età per gli autisti);
- **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'in-**



- **infrastruttura** (ad es. risanamento dei tratti pericolosi e a rischio d'incidente);
- **strade dagli elevati standard qualitativi** (ad es. introducendo dei *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).

Finanziamento: due fonti - tre varianti attuative

Le proposte di finanziamento per l'attuazione di Via sicura sono due: aumento del supplemento al premio dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore e impiego vincolato della metà dei proventi delle multe stradali.

I costi di Via sicura dipendono dalle misure che verranno adottate. Le varianti attuative poste in discussione, rispettivamente con i costi, le fonti di finanziamento e il grado di efficacia, sono tre. Il ventaglio dei costi è compreso tra 45 e 300 milioni di franchi.

Politica svizzera e realtà del Ticino

Dopo aver visto in esteso le cifre concernenti gli incidenti e le vittime della circolazione stradale dal 1980 al 2008, con uno sguardo anche ai primi mesi del 2009, e dopo aver preso atto dell'evoluzione delle strategie di intervento a livello federale, è lecito chiedersi cosa faccia in concreto lo Stato per migliorare il grado di sicurezza sulle strade svizzere e ticinesi.

L'azione dell'Ente pubblico in tema di sicurezza stradale si compie su **cinque assi di intervento** distinti, che uniti formano una coerente politica in favore dei cittadini.

1. **Formazione:** in questi anni è stato fatto

molto a livello di formazione, migliorando il grado di preparazione dei nuovi conducenti. Con la fine del 2005 è stato introdotto a livello federale il sistema della **licenza di condurre in due fasi**, con lo scopo di migliorare il sistema di formazione per i nuovi conducenti.

Parimenti, soprattutto per le due ruote, si sono incentivati i corsi di post-formazione. L'obiettivo è quello di avere sulla strada conducenti tecnicamente più preparati e più responsabili, con un atteggiamento di guida improntato alla sicurezza.

2. **Sensibilizzazione:** l'azione "pubblicitaria" a favore della sicurezza stradale (cartellonistica, flyer informativi, trasmissioni radio o telefoniche, articoli di giornali, ecc.) è messa in campo con grande dispiegamento di mezzi dall'Ente pubblico, da Enti o Associazioni private, così come dai mass media. In questo ambito, in Ticino negli ultimi anni il programma "Strade più sicure" del Dipartimento delle istituzioni si è adoperato per dare continuità all'azione informativa. L'obiettivo è richiamare il più diffusamente possibile l'attenzione del pubblico sul tema della sicurezza, contribuendo alla diffusione di un approccio alla mobilità improntato alla sicurezza.
3. **Inasprimento delle norme:** soprattutto con l'avvento delle nuove norme a livello federale (1.1.2005) e con il progressivo adeguamento di tutti i Cantoni

alla giurisprudenza federale, si sono create limiti più stretti e conseguente più severo per i trasgressori. L'obiettivo è quello di commisurare al meglio la pena al rischio creato alla sicurezza, così come introdurre limiti (alcool, droghe, medicinali) che meglio contribuiscono alla garanzia della sicurezza per tutti gli utenti. La pubblicità data in Ticino – grazie anche al programma di "Strade più sicure" – alle novità legislative ha creato maggiore consapevolezza nella popolazione e un efficace effetto deterrente.

4. **Controlli di Polizia:** l'impianto legislativo severo ha un senso unicamente se lo Stato mette parimenti in campo forze sufficienti a garantire il controllo del rispetto di tale impianti, così come la constatazione dell'eventuale trasgressione. Là dove "fallisce" il miglioramento della formazione, l'opera di sensibilizzazione e l'effetto deterrente di norme più severe, devono intervenire i controlli di Polizia. L'obiettivo è quello di rendere credibile l'impegno dello Stato e contribuire a garantire la sicurezza dei cittadini.
5. **Logistica stradale:** costanti sforzi sono portati avanti dal Dipartimento del territorio per mantenere la rete stradale in condizioni di sicurezza e per migliorare le scelte tecniche al fine di ridurre i rischi di incidenti e per limitare le conseguenze degli stessi. ■

«Cinque gli assi di intervento del Cantone Ticino: formazione, sensibilizzazione, inasprimento delle norme, controlli di Polizia e logistica stradale.»