



LUIGI PEDRAZZINI
Dipartimento delle istituzioni

Assemblea dei delegati TCS
Locarno, Palazzetto FEVI, 16 maggio 2006

Egregio Signor Schorderet (presidente nazionale)
Egregio Signor Gazzola,
Gentili Signore
Egregi Signori

in avvio di intervento voglio associarmi ai complimenti rivolti poco fa ai giovani apprendisti che sono stati giustamente premiati a riconoscimento del loro impegno nella formazione professionale. La società odierna chiede a tutti, indipendentemente dal professione scelta un grande impegno, una formazione sempre migliore e una capacità di affrontare nuove sfide. Auguro a questi giovani apprendisti che il premio ricevuto oggi sia un costante stimolo per il loro futuro professionale.

I miei complimenti pure ai vostri soci di lunga data, ai quali avete consegnato i diplomi d'onore.

Il tema di questo mio saluto è un tema caro anche al TCS: la sicurezza stradale. Nonostante ciò che molti in altri ambienti pensino, è innegabile che il Touring Club Svizzero ha sempre dimostrato un encomiabile impegno a favore della sicurezza. Lo dimostrano le numerosissime pubblicazioni sul tema, il materiale informativo e didattico per le scuole, la documentazione tecnica a disposizione, nonché le azioni concrete che da tanti anni il TCS realizza. Tra queste non possono dimenticare l'impegno nel settore della post-formazione per conducenti, purtroppo ancora troppo negletta da chi ha una licenza di condurre.

Il TCS è ormai divenuto in Svizzera innegabilmente un punto di riferimento in tema di conoscenza e professionalità nell'ambito della sicurezza stradale.

Per questo nel 2002, quando come Dipartimento delle istituzioni abbiamo avviato il nostro programma "Strade più sicure", il TCS è stato subito annoverato tra i partner privati attivi nel settore che andavano contattati e con i quali andava creata una collaborazione. E così è stato. Sin dalla nascita di "S+S", il TCS siede alla Tavola rotonda e in più di un caso si sono realizzate azioni concrete in comune.

La sicurezza stradale è un tema che torna spesso alla ribalta: in occasione di modifiche legislative a livello federale oppure, purtroppo, in occasione di gravi incidenti. Le discussioni sono spesso accese e contraddittorie, tra chi chiede il pugno di ferro e chi lamenta la troppa privazione della libertà individuale.

Per poter discutere e agire in modo efficace in questo ambito, così come per altri temi sensibili, è necessario avere la giusta distanza e la volontà di guardare oggettivamente alle cifre, agli argomenti e al bene comune, traendo poi le giuste conclusioni e concretizzando i passi opportuni.

In questo senso, è bene in prima battuta ricordare che ogni anno le strade svizzere (dati 2004 upi) hanno generato oltre 28'000 feriti, 510 morti e causato miliardi di franchi di costi.

Sempre le statistiche mostrano che, nonostante l'aumento importante del parco veicoli e dei chilometri percorsi in media, le cifre relative ai morti e ai feriti gravi è in diminuzione. Questo dato è di conforto, ma non è certo sufficiente per farci credere che il problema sia risolto. Infatti, i feriti leggeri aumentano e in alcune categorie di utenti della strada, l'evoluzione mostra alcune elementi preoccupanti, penso soprattutto gli utenti più "deboli" come le due ruote (bicicletta e motocicletta) o –almeno in parte– ai pedoni.

Le cifre ticinesi possono aiutarci a meglio capire la situazione: se per la categoria degli automobilisti, il passaggio 2002-2005 ha portato ad una riduzione delle vittime (morti e feriti) da 1'223 a 833 (-31%), per i ciclisti abbiamo un aumento se pur limitato a poche unità (2002: 103; 2005: 106); per i motociclisti i dati sono per contro più preoccupanti, con un aumento delle vittime da 479 nel 2002 a 540 nel 2005 (+13%), con una punta massima di 561 nel 2004. Nel caso dei pedoni, dopo una costante diminuzione dal 2002 al 2004 (da 149 a 110), il 2005 ha fatto registrare un nuovo aumento a 128 vittime.

Si tratta naturalmente di dati parziali e riferiti alle sole cifre del Ticino, spesso "troppo ridotte" per essere statisticamente molto significativa. Ma queste sono le cifre sulle quale è chiamata a chinarsi l'autorità cantonale e sono le cifre per le quali essa è chiamata a rispondere.

Se l'andamento statistico è in chiaro-scuro, esso rappresenta lo specchio della realtà: le cose sulla strada non vanno "male", ma di lavoro da fare ne resta, poiché –al di là del naturale rischio che ogni attività umana genera e che dobbiamo saper accettare– i dati ci dicono che gli incidenti non "succedono", ma sono generati al 99% da errori/imprudenze delle persone. Su questo dobbiamo quindi lavorare e stiamo lavorando, sia a livello federale che cantonale.

Per ridurre queste cifre indicate in entrata, nel nostro Paese si agisce sui seguenti pilastri:

1. formazione dei nuovi conducenti
2. sensibilizzazione degli utenti della strada
3. inasprimento delle sanzioni
4. controlli di polizia

Per quanto riguarda la **formazione dei nuovi conducenti**, già molto migliorata in questi anni, importanti novità sono entrate in vigore a fine 2005: si tratta della nota patente in due fasi, che impone agli allievi conducenti una migliore formazione, una maggiore attenzione durante i primi anni di guida e certamente una maggiore presa di coscienza e responsabilità nel proprio comportamento alla guida. Questa misura, che tocca oggettivamente una parte limitata degli utenti della strada, sono certo che darà i suoi frutti, soprattutto quando la quota di conducenti passati attraverso la nuova prassi sarà numericamente più importante.

La **sensibilizzazione** è un pilastro fondamentale, in quanto mira a migliorare la conoscenza dei rischi legati alla circolazione, ad improntare l'uso della strada sulle regole della prudenza e quindi a prevenire gli incidenti grazie al proprio comportamento. L'educazione permette quindi di migliorare la sicurezza stradale anche dove il "rischio" di incorrere in un controllo di polizia è limitato. L'efficacia del lavoro in questo ambito non si riscontra in modo diretto, ma può essere parzialmente desunta dai dati statistici riguardanti le infrazioni o gli incidenti stradali.

In questo ambito, vi sono segnali incoraggianti; la statistica dei controlli di velocità effettuati dalla Cantonale indica infatti che nel 1994, sono stati controllati oltre 145'000 veicoli, riscontrando 10'309 infrazioni (7%). Per contro, nel 2004, a fronte di 136'000 veicoli controllati, si sono riscontrate "solo" 5'627 infrazioni (4%).

Un ulteriore segnale positivo è dato dalla statistica 2002-2005 degli incidenti in Ticino:

L'**inasprimento delle sanzioni** (l'ultimo passo importante in questo senso è stato fatto al 1° gennaio 2005) è un ulteriore pilastro sul quale poggia la politica svizzera di promozione della sicurezza stradale. Questo pilastro ha comunque un effetto reale unicamente se gli utenti della strada conoscono le nuove normative, sono consci delle conseguenze delle infrazioni commesse e esiste un sistema di controllo efficace.

L'ultimo –ma non per importanza – pilastro a favore della sicurezza stradale è dunque rappresentato dai **controlli della circolazione stradale** effettuati dalla Polizia; in questo senso richiamiamo all'attenzione degli interroganti alcuni dati statistici sugli incidenti della circolazione: dall'analisi degli incidenti gravi risulta che le concause maggiori, se non addirittura la causa principale, è da ricercarsi nell'eccesso di velocità o nell'abuso di bevande alcoliche. A comprova di ciò, riportiamo di seguito alcuni dati:

- incidenti con **feriti** per velocità inadeguata: 21%
- incidenti con **feriti** per stato di inattitudine alla guida: 10%

- incidenti con **morti** per velocità inadeguata: 36%
- incidenti con **morti** per inattitudine alla guida: 18%

Le violazioni delle norme della circolazione sono quindi le cause principali degli incidenti (oltre a velocità e alcool vanno aggiunte altre violazioni) e delle vittime sulla strada. È quindi un dovere dello Stato disporre di mezzi adeguati per verificare il rispetto di tali norme, a protezione innanzitutto degli utenti disciplinati.

Le misure più restrittive nell'ambito della circolazione stradale entrate in vigore ad inizio 2005 (le ricordo sommariamente: abbassamento del limite alcolemico punibile allo 0,5‰, tolleranza zero per le sostanze stupefacenti, inasprimento delle misure di revoca della licenza di condurre, ecc.) sono state accolte favorevolmente da buona parte della società, ma anche criticate apertamente. La domanda da porsi ora, ad oltre un anno dalla loro introduzione è: sono efficaci?

Le cifre ticinesi ci permettono di dire in modo chiaro "Sì": a livello di numero di incidenti, dopo una stagnazione tra il 2002 e il 2004: 7'645 incidenti nel 2002, 7'377 del 2003 e 7'335 del 2004; il 2005 ha fatto segnare una forte riduzione (-10%) scendendo a 6'608.

Analogo positivo trend fanno segnare le cifre relative al numero dei feriti, dopo un biennio di riduzione attorno al -4/-5 %, il 2005 si è attestato a 1'703 unità, equivalente a un -11% (il dato sui morti è troppo ridotto per essere statisticamente rilevante; la variazione non è dunque calcolata).

In un lasso di tempo così ridotto dall'introduzione delle nuove misure, la loro efficacia non è data dagli effetti della loro applicazione, ma soprattutto dall'insistente informazione preventiva, promossa dai media e dal Dipartimento delle istituzioni (tramite il programma "Strade più sicure" con la collaborazione attiva della Sezione della circolazione e della Polizia cantonale) che ha accompagnato l'entrata in vigore delle nuove norme. I ticinesi erano stati informati per tempo nelle nuove normative più severe e delle loro conseguenze: questo di certo ha spinto gli utenti della strada ad una maggiore prudenza e ad evitare l'abbinamento alcool-guida. Tutto ciò ha permesso di evitare in modo preventivo, rischi, incidenti e sanzioni.

All'informazione preventiva si è naturalmente aggiunto il successivo adeguato lavoro di controllo sul terreno da parte della Polizia, che ha effettivamente riscontrato un buon rispetto delle nuove norme, ma anche delle velocità.

A proposito di controlli, permettetemi una breve parentesi concernenti i radar, spesso oggetto di pesanti critiche, perché sono troppi / perché sono troppo pochi.

I controlli con i dispositivi radar hanno naturalmente un immediato effetto repressivo, in quanto si interviene in modo sanzionatorio dopo che l'utente ha commesso un'infrazione; tuttavia essi hanno pure un effetto indiretto di tipo preventivo, il cui impatto è maggiore del primo. Infatti, l'utente della strada che sa dell'esistenza regolare di controlli di velocità, ha tendenza a rispettare in modo generalizzato i limiti di legge. L'effetto dissuasivo dei controlli di polizia è inoltre accresciuto se, durante i controlli, gli utenti della strada ricevono un feedback informativo.

Il lavoro della Polizia ha quindi una valenza sia repressiva, sia preventiva (deterrente, sensibilizzazione). Un'indagine fra i conducenti effettuata dall'UPI (ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni) nel 2001 ("Controlli di Polizia e Sicurezza stradale"), ha a questo proposito mostrato che alla Polizia viene attribuita un'influenza relativamente importante sulla riduzione degli incidenti della circolazione.

Questa parentesi sul lavoro della Polizia, sui radar e sulle posizioni divergenti sulla loro efficacia e presenza è utile per capire come i punti di vista, spesso contrastanti con i quali siamo quotidianamente confrontati in ambito di sicurezza stradale.

Accanto alle sporadiche lamentele di chi ritiene che la Polizia abbia un atteggiamento vessatorio nei confronti dei conducenti, che lo Stato voglia solo le multe e che la libertà personale ormai non esista più, abbiamo quotidianamente richieste da ogni parte del Cantone per una maggiore presenza e maggiori controlli.

Municipi, cittadini e Associazioni di vario genere spesso interpellano il Dipartimento o direttamente la Polizia per denunciare situazioni di pericolo, assenza di sorveglianza o necessità di maggiore rigore.

Come deve quindi agire l'autorità cantonale nel settore della sicurezza stradale? Dal mio punto di vista, è importante agire in modo equilibrato, sfruttando tutti e quattro i pilastri sui quali si fonda la politica svizzera nel settore: prevenzione, formazione, norme, controlli.

Agire in modo equilibrato significa scegliere delle priorità e intervenire là dove la necessità di sicurezza lo impone. Queste scelte di priorità possono essere fatte essenzialmente nel settore della prevenzione e in quello dei controlli.

Per la prevenzione, dal 2002 –come già citato– il Dipartimento ha dato avvio per un periodo di prova di 5 anni al programma “Strade più sicure”. Esso si finanzia grazie al fondo targhe e ha un duplice asse d'intervento: in primo luogo diffondere il messaggio della sicurezza stradale in genere, grazie ad un'azione di sensibilizzazione attraverso i media. In secondo luogo, grazie alla collaborazione attiva con dei partner pubblici e privati (tra i quali ricordo figura pure il TCS) contribuire a realizzare progetti a favore della sicurezza stradale per rispondere a problemi concreti sul territorio. In questo senso posso citare la nascita dei trasporti notturni a basso costo durante i fine settimana (Capriasca NightExpress, Collina d'Oro NightExpress, ecc), la nascita del Club Good Biker a favore della post-formazione dei motociclisti o l'intensa campagna mediatica e il materiale informativo prodotto in merito alle citate nuove norme 2005 della circolazione stradale. “Strade più sicure” è un esempio positivo di collaborazione tra partner, anche molto diversi tra loro (per finalità, forma giuridica e statuti), per un medesimo obiettivo di interesse comune.

Per quanto riguarda i controlli di Polizia, agire con equilibrio è da me inteso come impegno ad intervenire in primo luogo per verificare e limitare le situazioni di maggiore rischio. Ciò non significa che le infrazioni “bagatella” non debbano più essere punite, ma il dispositivo di polizia è concentrato essenzialmente a contrastare i fenomeni più pericolosi, come l'eccesso di velocità e l'inattitudine alla guida legata all'abuso di sostanze alcoliche, droghe o medicinali. Questi fenomeni –principali cause degli incidenti gravi– vanno combattuti con fermezza, perché è in gioco la vita delle persone. Chi sfreccia nell'abitato o chi guida in stato di ebbrietà non può certo invocare la libertà personale per giustificare il proprio comportamento. Al contrario, lo Stato è chiamato a difendere la libertà degli utenti della strada che si comportano correttamente e che hanno il diritto di non vedere la loro incolumità minacciata da comportamenti irrispettosi non solo della legge, ma anche della vita altrui. È ora di smettere di vedere gli interventi della Polizia come limitativi della libertà personale, soprattutto quando le forze dell'ordine verificano il rispetto di regole che esistono a tutela della sicurezza di tutti. E' tempo e luogo di capire che una società libera difende la vita dei suoi cittadini! Chi è libero? Chi viaggia oltre i limiti o beve più del consentito, oppure chi vuole potersi muovere sulla strada senza aver paura che un “pirata” metta a rischio la sua vita?

Concludo ringraziandovi per l'opportunità che mi avete dato di rivolgermi a voi oggi; ringrazio inoltre il TCS per l'impegno che da sempre mostra nell'ambito della promozione della sicurezza stradale.

Grazie per l'attenzione.

Luigi Pedrazzini
Presidente del Consiglio di Stato
Direttore del Dipartimento delle istituzioni