

area sicurezza



STANCHEZZA
AL VOLANTE

Una campagna per
promuovere la turbosiesta

RISTRUTTURAZIONE
DEL SEETALPLATZ DI
LUCERNA

Safety Audit per una
sicurezza ottimale

POLITICA

Consigliera nazionale
chiede il casco obbligatorio
in sella alle biciclette
elettriche veloci

Sommario

ABACO

Gian Simmen e altri esperti offrono all'upi le loro competenze 3

DOSSIER STANCHEZZA AL VOLANTE

Una turbosiesta per rimettere in sesto i conducenti affaticati 4

Il pericolo subdolo:

il punto di vista di Rolf Seeger, medico del traffico 7

Una campagna aziendale efficace 8

Rilevatori di stanchezza in auto: i sistemi che non dormono mai 9

PARTNER

Comuni

Un mezzofondista sindaco e delegato upi alla sicurezza 10

Cantoni

Seetalplatz di Lucerna: una ristrutturazione per più sicurezza 11

Politica

Consigliera nazionale esige il casco obbligatorio per le e-bike veloci: «La sicurezza deve tenere il passo con le nuove tecnologie» 14

CAMPAGNA

60000 caschi da bici a prezzo scontato 16

COLOPHON

Editore: upi – Ufficio prevenzione infortuni, Hodlerstrasse 5a, CH-3011 Berna, info@upi.ch, www.upi.ch, telefono +41 31 390 22 22

Cambiamenti d'indirizzo: abo@upi.ch

Redazione: Ursula Marti (wortreich gmbh), Magali Dubois (upi), Rolf Moning (upi), Tom Glanzmann (upi)

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

Traduzione: Francesca Grandi, Riva San Vitale

Correzione: Antonio Cifelli (upi)

Foto: pagine 1, 2, 4, 16: bfu; pagine 9, 10, 11, 12, 13, 14: Iris Andermatt; pagine 5, 7, 8: MAD

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



Sogni d'oro!

Lo sapevate che tra il 10 e il 20% degli incidenti della circolazione è riconducibile alla fatica? E che questo tipo d'incidente non si verifica solamente di notte, ma altrettanto spesso nelle ore pomeridiane? Cifre e fatti che hanno convinto le ricercatrici e i ricercatori dell'upi a elaborare una nuova campagna incentrata sulla sonnolenza al volante.

Fatti che, come conducente, mi inducono a riflettere. Forse non mi sono mai sentito così stanco al volante della mia vettura da mettere la musica a tutto volume e aprire completamente il finestrino? Ed essere felicissimo di giungere sano e salvo alla meta? Un sondaggio ha rivelato che pur conoscendo il problema noi conducenti sottovalutiamo il rischio soggettivo, dimenticando che guidando in stato di affaticamento mettiamo a repentaglio la sicurezza non solo nostra, ma anche degli altri utenti della circolazione. Come per il consumo eccessivo di alcol, è dunque nostra responsabilità non guidare anche in caso di stanchezza eccessiva. Oppure, se siamo in viaggio, fare una pausa e riposare.

Come spesso accade, il rimedio è semplicissimo: dormire a sufficienza. Chi dorme abbastanza non è in forma solo per guidare, ma anche per affrontare le attività di tutti i giorni. Quando la stanchezza bussa alla... portiera, la turbosiesta è un rimedio infallibile: fermarsi, reclinare il sedile e gustarsi una pausa rigeneratrice. Un quarto d'ora è sufficiente per sentirsi come nuovi! Provare per credere – ad esempio nella giornata della turbosiesta del 14 marzo 2011. Utilizzate il cartellino allegato. Buon riposo!

Tom Glanzmann

Gian Simmen e altri esperti offrono all'upi le loro competenze

PARK AND PIPE Per l'elaborazione di nuove linee direttrici per impianti park e pipe sicuri l'upi può contare sul prezioso sostegno di venti esperte ed esperti di sci e snowboard.

Quando elabora della documentazione tecnica l'upi non si chiude in un angusto ufficio con i suoi esperti, ma si avvale della collaborazione esterna dei migliori specialisti in materia. Nel caso delle nuove linee direttrici per impianti park e pipe sicuri, allo sviluppo della guida partecipano niente poco di meno che venti esperte ed esperti di spicco.

Ad esempio Gian Simmen, già campione olimpico di halfpipe e attuale allenatore di freestyle presso la federazione Swiss Snowboard. Conosce i migliori park del mondo e sa perfettamente quali caratteristiche deve avere un buon impianto. Oltre alle competenze tecniche, Simmen è anche un ottimo biglietto da visita per diffondere i contenuti della guida.

Della partita è anche Roger Heid, responsabile del park di Laax, considerato uno dei migliori al mondo e teatro di competizioni internazionali. Da



citare, in particolare, anche il responsabile tecnico per lo snowboard presso «Gioventù & Sport» Daniel Friedli, dell'Ufficio federale dello Sport. La lista è arricchita da tutta una serie di al-

tri rappresentanti di spicco di organizzazioni sportive, ferrovie di montagna e park per snowboard nonché allenatori, architetti e atleti. Vero colpo di fortuna è la collaborazione dell'azienda tedesca Schneestern, precorritrice nella costruzione di impianti park, che per elaborare la guida metterà a disposizione la sua pluriennale esperienza documentata.

Il gruppo di lavoro si riunisce regolarmente con la moderazione dell'upi per raccogliere ed analizzare le informazioni più recenti sugli aspetti di sicurezza da considerare nella pianificazione, costruzione, gestione e manutenzione di impianti park e pipe. I risultati saranno raccolti in una guida disponibile da ottobre 2011. **um**

ZOOM

Bambini e traffico: incidenti gravi dimezzati in dieci anni

Buona nuova: nel corso dell'ultimo decennio, sulle nostre strade è stato possibile dimezzare i danni corporali gravi nel gruppo di età dei giovani fino ai 14 anni. Infatti, alla soglia del XXI secolo nel traffico si registravano ancora 584 bambini feriti gravemente e 42 uccisi. Nel 2009 erano rispettivamente

309 e 21. Particolarmente notevoli i miglioramenti sul fronte dei pedoni, con 145 bambini feriti gravemente o uccisi in meno rispetto a dieci anni prima. In cifre relative, la diminuzione maggiore è stata registrata fra i bambini a bordo di autovetture, un fenomeno legato fra l'altro ai progressi realizzati nella sicu-

rezza attiva e passiva dei veicoli e all'utilizzo più diffuso dei dispositivi di ritenuta. Un bilancio, dunque, molto positivo – anche se i ragazzi devono ancora imparare a mitigare l'entusiasmo: tra i 10 e i 14 anni, infatti, la mortalità dei maschietti è due volte più elevata che fra le ragazze. **md**

Una turbosiesta per rimettere in sesto i conducenti affaticati

PRIMA SVIZZERA L'upi lancia la prima campagna di sensibilizzazione su vasta scala sul tema della stanchezza al volante – un rischio troppo spesso sottovalutato, benché gli effetti dell'affaticamento siano paragonabili a quelli dell'alcol.



Contro la stanchezza il rimedio è uno solo: concedersi un pisolino.

I conducenti costretti a lottare contro un colpo di sonno ricorrono alle tecniche più disparate e stupefacenti: c'è chi apre completamente il finestrino in pieno inverno e chi preferisce aumentare i decibel della radio. C'è anche chi considera infallibile mettersi a guidare a piedi nudi. A ciascuno il suo metodo... Eppure, i fatti parlano chiaro: «La stanchezza l'ha sempre vinta. L'unico modo per sconfiggerla è dor-

mire!» spiega senza mezzi termini Uwe Ewert, ricercatore presso l'upi. Inoltre, è importante sapere che oltre a indurre il sonno la stanchezza altera anche i riflessi, aumentando il rischio d'incidente. Di conseguenza, al volante ci si dovrebbe sedere soltanto se si è riposati. E se si è già in viaggio, basta concedersi una breve pennichella sin dalle prime avvisaglie di un colpo di sonno. È il nocciolo del messaggio veicolato dalla

campagna upi realizzata in collaborazione con TCS e Consiglio di sicurezza stradale su mandato del Fondo di sicurezza stradale e lanciata a inizio marzo per la durata di tre anni.

La stanchezza, un pericolo sottovalutato

Sbadigli, occhi che bruciano, mancanza di concentrazione: sono sintomi lampanti, eppure – e il problema sta pro-



«Molti automobilisti sottovalutano i rischi correlati alla stanchezza. Un breve pisolino è benefico. È il messaggio che vogliamo veicolare alle 40 000 persone che seguono i nostri corsi di guida facoltativi e ai 30 000 neopatentati che assolvono presso il TCS la formazione in due fasi obbligatoria.»

Jean-Marc Thévenaz, responsabile Sicurezza stradale, TCS



«Con questa campagna, volutamente simpatica e motivante, ci auguriamo che gli automobilisti accordino maggiore importanza ai sintomi della stanchezza e adottino l'unica misura rapida ed efficace: la turbosiesta!»

Brigitte Buhmann, direttrice dell'upi



«Chi più, chi meno, tutti i conducenti sanno cosa significa guidare sotto l'influsso della stanchezza (per i turni notturni, un rientro a tarda notte, viaggi molto lunghi, carenza di sonno). Perciò, è importantissimo rendere attenta la popolazione sulle conseguenze.»

Stefan Ingold, direttore del Consiglio svizzero della sicurezza stradale CSS

prio qui – spesso e volentieri vengono ignorati o sottovalutati. Troppo sovente la riduzione delle capacità intellettuali – uno dei primi sintomi di stanchezza – non viene riconosciuta o lo è troppo tardi. Lottare contro la stanchezza con un caffè, è un rimedio di breve durata. Inoltre, l'effetto subentra solo dopo mezz'ora.

«Questa campagna vuole sensibilizzare i conducenti sulla stanchezza al volante, affinché si rendano conto che è un problema di tutti e si assumano la loro responsabilità nella prevenzione di incidenti», riassume la responsabile della campagna Nathalie Wirtner. Infatti, i rischi sono considerevoli: a causa della velocità incontrollata, gli incidenti dovuti a un colpo di sonno sono generalmente molto gravi – in particolare le collisioni o se il veicolo si cappotta.

Stanchi? Fate una turbosiesta!

La mancanza o la scarsa qualità del sonno, guidare di notte o su lunghi tragitti senza pause: sono fattori che aumentano l'affaticamento. Poiché molte persone sottovalutano i rischi legati alla stanchezza, la prima fase della campagna è realizzata a tappeto. Da marzo 2011, svariati spot diffusi nei social network (come Facebook) e in azioni di «guerriglia marketing» così

come mezzi più convenzionali come spot TV e manifesti sensibilizzano le conducenti e i conducenti. Il messaggio: concedersi una pennichella. Anche se non suona per niente nuova, questa raccomandazione è ancora poco seguita. Chi si ferma in pieno giorno per dormire? Soprattutto nel mondo del lavoro, dove a contare sono la velocità e il rendimento, l'idea può apparire fuori luogo. Eppure, qualche minuto di riposo è ben poca cosa rispetto a una vita stroncata! In questo senso la campagna cerca di istituzionalizzare il pisolino. Non senza un pizzico di humour, visto che la cosiddetta «turbosiesta» è destinata a diventare la firma della campagna. «Il termine di «turbosiesta» è stato coniato per l'occasione e la sua efficacia testata; le persone interrogate hanno compreso immediatamente che si tratta di un breve sonno ristoratore», spiega Nathalie Wirtner. Più precisamente, si tratta di 15 minuti circa: «Oltre i 30 minuti si corre il rischio di cadere nel sonno profondo», aggiunge Uwe Ewert.

Target diversi

In media un adulto ha bisogno di circa 7 ore di sonno notturno per essere riposato di giorno. Le ricerche dell'upi hanno permesso di stilare un profilo più dettagliato dei candidati al colpo

DISTINZIONE

upi a caccia del «Comune impegnato» 2011

Ogni due anni l'upi attribuisce il premio «Comune impegnato» a un comune o a una città che nei due anni precedenti si è distinto particolarmente nel migliorare la sicurezza negli ambiti della circolazione stradale, dello sport e del tempo libero. Per essere ammesso, entro il termine utile (per questa edizione: il 30 giugno 2011) il progetto deve essere concluso o in gran parte già realizzato. Il premio di 15 000 franchi sarà assegnato nel mese di novembre 2011. Informazioni su www.upi.ch (Sicurezza nei comuni/Premio «Comune sicuro») o alla sezione Delegati alla sicurezza, tel. +41 31 390 22 22, info@upi.ch.

di sonno: si tratta per lo più di conducenti uomini che non dormono abbastanza di notte.

È risaputo che le persone di una certa età soffrono più spesso di disordini del sonno e, di conseguenza, corrono un rischio maggiore di essere colti da sonnolenza, soprattutto di pomeriggio. Per tale ragione, questo gruppo d'età sarà il target della campagna nel 2012.

Un altro gruppo particolarmente a rischio è quello dei turnisti, costretti sovente a mettersi in viaggio nelle ore abitualmente dedicate al sonno, così come le persone che per ragioni professionali siedono spesso e a lungo al volante. Per il 2012 l'upi ha perciò in programma anche una campagna di sensibilizzazione in collaborazione con partner di industria e artigianato.

I giovani, già coinvolti attraverso i social network come Facebook, saranno nel mirino della campagna nel 2013. Un approccio fondamentale, a giudicare dalle cifre: i giovani tra i 18 e i 24 anni sono coinvolti in un quarto degli incidenti correlati alla stanchezza. Spesso non dormono a sufficienza e circolano – soprattutto il fine settimana – molto di notte, talvolta dopo aver consumato alcol o droghe.

Cifre fantasma

Secondo le statistiche ufficiali, il 4 per cento circa degli incidenti con feriti gravi e decessi è riconducibile alla stanchezza. In cifre assolute, si tratta di 235

persone ogni anno. Ma questa potrebbe essere soltanto la punta dell'iceberg. Nel timore di conseguenze giuridiche, sono rari i conducenti ad ammettere spontaneamente avere perso il controllo del loro veicolo a causa della stanchezza. Infatti, secondo la giurisprudenza l'incapacità di guida a causa della stanchezza è considerata una violazione grave della Legge sulla circolazione stradale e può comportare il ritiro della licenza di condurre per un minimo di tre mesi.

Nel confronto con i dati internazionali, si può supporre che su tutti gli incidenti in realtà il 10–20 per cento sia riconducibile alla stanchezza. Per quanto concerne i rischi, da studi empirici emerge che le probabilità di essere coinvolto in un incidente è quattro volte superiore tra le due e le cinque di notte e raddoppia se prima di mettersi

al volante il conducente ha lavorato undici ore di fila. Il rischio è sette volte maggiore dopo undici ore di guida ininterrotta, triplica dopo cinque ore di sonno ed è da tre a otto volte superiore per chi soffre di disordini del sonno. È veramente ora di dedicare una campagna di prevenzione a questo tema – e diffondere la turbosiesta come unico rimedio efficace. Concedetevi anche voi una pennichella!

Magali Dubois

Sfera

Sintomo di stanchezza

Percezione visiva

Palpebre pesanti, vista annebbiata, bruciore agli occhi, strabismo e immagini doppie, vista adombrata, strada «fluttuante»

Stato psichico

Distrazione, sonnolenza, torpore, agitazione, sussulti, brevi stati d'assenza ad occhi aperti

Stato fisico

Sbadigli frequenti, perdita di tono muscolare, bocca arida e sete, prurito alla testa, al naso e alle natiche, sudore alle mani, improvvisi spaventi con traspirazione

Stile di guida

Scostamento dalla carreggiata, reazioni rallentate, sfrizionate, frenate brusche, pigritia nel cambiare le marce, sensazione di perdere velocità, dimenticare di guardare nello specchietto retrovisore

Un pisolino in area di servizio

Damiano (nome modificato), trent'anni, fattorino per un'impresa di elettrodomestici, percorre ogni mese 6000 chilometri al volante del suo furgone. La giornata di lavoro inizia alle sei e mezza: Damiano carica la merce da consegnare a una quindicina di clienti. «Dormo in media otto ore ogni notte, quindi la mattina sono generalmente in forma. Ma verso

le due del pomeriggio spesso mi assale il sonno», spiega. Da quando ha iniziato a lavorare per questa impresa, cinque anni fa, Damiano è un seguace della turbosiesta – peraltro apertamente caldeggiata dal suo datore di lavoro. «Non dormo profondamente, mi basta un riposino di 15–20 minuti di sonno leggero in un'area di servizio autostradale. Dopo di che sono come nuovo!»

Informazioni

- www.turbosiesta.ch
- Dossier sicurezza dell'upi n. 4 «Capacità di guida ridotta» (in tedesco con sunto in italiano), disponibile su www.upi.ch (Ordinazioni / Shop, chiave di ricerca «capacità»)
- Opuscolo upi 3.013 «Stanchezza al volante», disponibile su www.upi.ch (Ordinazioni / Shop)

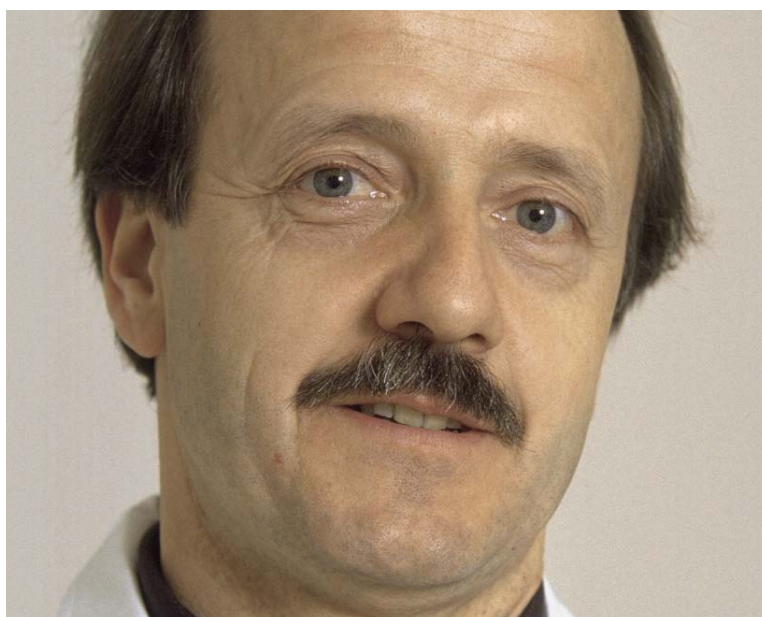
Il pericolo subdolo

IL PUNTO DI VISTA Dott. med. Rolf Seeger del Dipartimento di medicina del traffico presso l'Istituto di medicina legale dell'Università di Zurigo.

Gli incidenti causati da una stanchezza eccessiva sono particolarmente gravi e causano pregiudizi incommensurabili non soltanto al conducente stesso, ma anche ai passeggeri e a chi viaggia a bordo dei veicoli coinvolti indirettamente. Uno dei casi più impressionanti in tutta la mia carriera è stato l'incidente di un ex atleta di punta, che in una situazione di eccessiva stanchezza era uscito di strada a bordo di una vettura di piccola cilindrata. Per un'asperità nel terreno, la testa aveva cozzato così violentemente sul tettuccio da causare una compressione della colonna vertebrale che gli ha procurato una paraplegia completa.

Il colpo di sonno al volante si verifica in situazioni di rischio: quando si guida nonostante la fatica o in momenti della giornata in cui solitamente si dorme, su lunghi tragitti percorsi senza effettuare nessuna pausa ristoratrice, in caso di stanchezza eccessiva dovuta alla mancanza di sonno o a una patologia che causa sonnolenza nelle ore diurne, come la sindrome delle apnee ostruttive nel sonno. Pure il consumo di alcol – anche in piccole quantità – aumenta considerevolmente il rischio di addormentarsi al volante.

La persona affetta da sindrome delle apnee notturne presenta patologie interruzioni del respiro notturno, quasi sempre associate a un forte russamento, di cui è perfettamente inconsapevole. La momentanea carenza di ossigeno causata dall'apnea provoca il risveglio e conseguenti frammentazioni del sonno che ne alterano la normale architettura. In questo modo il sonno non è più ristoratore, e



Rolf Seeger: «Ci si rende conto di essere assonnati, ma non quanto. Le probabilità di addormentarsi al volante vengono eccessivamente sottovalutate.»

durante le ore notturne si può essere assaliti da una sonnolenza eccessiva che aumenta il rischio di addormentarsi al volante. Le persone che russano e che dopo un numero sufficiente di ore di sonno non si sentono riposate dovrebbero pertanto rivolgersi a uno specialista del sonno e sottoporsi a una cosiddetta polisonnografia. Il trattamento più efficace consiste nell'uso di una protesi ventilatoria notturna: un piccolo apparecchio soffia nei polmoni aria a bassa pressione attraverso una mascherina. Va da sé che non tutti i conducenti colti da sonnolenza diurna soffrono di sindrome delle apnee notturne.

Il colpo di sonno è generalmente preceduto da segnali inequivocabili di sovrast

faticamento. Purtroppo, troppo spesso le proporzioni e la pericolosità di questi sintomi vengono ignorate. Ci si rende conto di essere stanchi, ma non in quale misura – sottovalutando considerevolmente la possibilità e la probabilità di essere colti dal sonno al volante.

Gli incidenti correlati alla fatica potrebbero essere evitati dando retta ai segnali con cui il nostro corpo ci dice che è sovrastaffato e agendo in modo adeguato (interrompere il viaggio e schiacciare un pisolino). L'impegno dell'Upi con la sua campagna contro la fatica al volante è dunque estremamente importante anche dal punto di vista della medicina del traffico! ●

Una campagna aziendale efficace

VIAGGI DI LAVORO E PRIVATI Per motivare il personale ad assumere comportamenti sicuri occorrono azioni d'informazione e sensibilizzazione continue. Anche i datori di lavoro devono fare la loro parte. Swisscom ha lanciato con successo una campagna di prevenzione quadriennale imperniata, nel 2010, anche sulla stanchezza al volante. Breve retrospettiva.

Nel 2010 Swisscom ha lanciato, in collaborazione con l'upi, una campagna interna di prevenzione incentrata sulla sicurezza (area sicurezza 2/2010). Da una statistica interna era infatti emerso che la distrazione è causa o concausa di molti casi di sinistro. Così, nel primo anno la campagna ha toccato gli argomenti «attenzione, distrazione, stanchezza». Carlo Bertolini, responsabile per la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute presso Swisscom (Svizzera) SA, è soddisfatto: «La campagna ha avuto un'eco positiva, soprattutto perché ci siamo rivolti personalmente alla maggior parte del personale.» E anche grazie all'esposizione allestita nelle 32 sedi Swisscom di tutto il Paese: «Abbiamo impiegato apprendisti appositamente istruiti che durante quattro mesi si sono spostati – senza incidenti! – da sede a sede con un veicolo di servizio. Giovani molto motivati, accolti calorosamente anche dai colleghi più in là con gli anni!»

Secondo Bertolini, anche la formazione dei moltiplicatori interni incaricati di veicolare le informazioni al personale è stata molto efficace: «Indispensabile per creare una vera cultura della sicurezza!» Il responsabile della sicurezza raccomanda di utilizzare il maggior numero possibile di canali d'informazione, newsletter, manifesti ecc. «Ad avere molto successo sono stati gli SMS. Li leggono praticamente tutti!» **um**



Guida in maniera intelligente

Così proteggi te stesso e i tuoi cari.

In Svizzera, annualmente circa 100'000 persone sono coinvolte in incidenti stradali.

Fra le cause:

- > Disattenzione e distrazione: causano incidenti gravi in circa il 25% dei casi.
- > Stanchezza: è la causa di incidenti gravi tra il 10 e il 20% dei casi.

Così guidi in maniera più intelligente e contribuisce a ridurre gli incidenti:

- > Durante la guida telefona solo se hai a disposizione un dispositivo mani libere.
- > Una pausa accompagnata da un pisolino è maggiormente efficace di musica ad alto volume o aria fredda.

Ulteriori consigli per la sicurezza stradale li puoi trovare su intranet <http://scs/security>


swisscom

Con questo manifesto Swisscom ha promosso fra il personale la sicurezza al volante.

Sistemi che non dormono mai

RILEVATORI DI STANCHEZZA In futuro le vetture saranno ancora più intelligenti – grazie ai cosiddetti sistemi di assistenza alla guida, che riconoscono i rischi, avvertono in caso di pericolo o procedono autonomamente a correttivi. Al Forum upi di novembre 2010 gli esperti erano unanimi: simili sistemi consentono effettivamente di evitare incidenti – anche quelli dovuti a una guida in stato di stanchezza eccessiva.

Le tre del mattino. Stanco al volante: apri il finestrino, alzi il volume della radio. Sei quasi a casa. Ma succede: un colpo di sonno. L'auto esce di strada a piena velocità e si capovolge. Un incidente che forse un rilevatore di stanchezza avrebbe potuto evitare.

L'auto lo sa meglio

I sistemi di assistenza alla guida assecondano il conducente in determinate situazioni. Ad esempio, aumentano il comfort di guida. «Ma sono anche molto utili nelle situazioni di traffico talmente impegnative da superare le possibilità del conducente», ha spiegato Christhard Gelau dell'Istituto federale delle strade tedesco in occasione del Forum upi 2010. Ed accade spesso. Secondo gli studi, il 90 per cento circa degli incidenti della circolazione si verifica per un difetto dell'anello più debole della catena: l'essere umano. Per un comportamento o una valutazione della situazione errati. Qui i sistemi di assistenza alla guida intervengono con dei correttivi.

Nel caso suddetto, un rilevatore della stanchezza avrebbe avvisato il conducente tramite un segnale acustico o lo avrebbe esortato a fare una pausa attraverso un messaggio scritto. L'aspetto intelligente: il sistema non avvisa a ritmi prestabiliti, ma solamente quando lo ritiene necessario – quando il conducente mette in pericolo se stesso o gli altri utenti. I rilevatori di stanchezza controllano continuamente i segnali di assopi-

mento del conducente. Analizzano il suo stile di guida considerando anche la velocità, le accelerazioni longitudinali e trasversali del veicolo e l'uso delle frecce o dei pedali. Altri sistemi sorvegliano la posizione della testa, i movimenti degli occhi o i battiti di ciglia del conducente attraverso una telecamera. Se l'occhio rimane chiuso per più di un secondo e mezzo, parte l'avviso.

L'elemento fondamentale: la persona

Questo è ciò che fa la tecnica. I partecipanti al Forum erano unanimi nell'affermare che i rilevatori di stanchezza e gli altri sistemi di assistenza alla guida contribuiscono efficacemente alla prevenzione degli incidenti – ma hanno anche i loro limiti. Infatti, a un segnale d'avviso il conducente deve reagire in modo appropriato. Deve anche accettare il fatto che il sistema gli è di supporto. Infatti, non è raro che i sistemi di assistenza siano percepiti come un'intrusione nella libertà del conducente. Va inoltre considerato che i conducenti potrebbero affidarsi troppo ciecamente al sistema d'allerta, assumendo rischi maggiori. Inoltre, i sistemi non possono cambiare il carattere di chi è al volante, ma possono solamente essere d'aiuto. Perciò, a dispetto della tecnologia più sofisticata la responsabilità è, in ultima analisi, del conducente!

Tom Glanzmann



Il relatore ospite **Christhard Gelau**: «I rilevatori di stanchezza sono utili – ma la persona al volante deve reagire in maniera adeguata.»

AGENDA

mobilesport.ch

La nuova piattaforma online «mobilesport.ch» dell'Ufficio federale dello sport UFSP è attiva da febbraio 2011 e sostituisce la vecchia rivista cartacea «mobile», che non viene oramai più pubblicata. Il nuovo helpdesk interattivo mette a disposizione basi, suggerimenti e informazioni inerenti all'educazione fisica e sportiva e allo sport associativo. L'upi è partner di «mobilesport.ch» e vi contribuisce regolarmente con informazioni d'attualità sulla prevenzione degli infortuni nello sport. **um**

Un mezzofondista sindaco e delegato upi alla sicurezza

RITRATTO Dal 2001 l'ex sportivo d'élite Josef Peter è responsabile del dicastero dello sport del comune di Neuenkirch (LU). Peter considera il suo doppio ruolo di sindaco e delegato upi alla sicurezza un accostamento ideale per colmare rapidamente le lacune constatate.

Due volte campione svizzero nella maratona, ha partecipato alle Olimpiadi di Mosca del 1980: il delegato upi alla sicurezza e sindaco di Neuenkirch Josef Peter vanta un passato sportivo movimentato e glorioso. E il presente non è meno appassionante.

Alla fine degli anni novanta, appena diplomato in ingegneria chimica Peter si specializza nella sicurezza sul lavoro. «L'ambito della sicurezza mi ha sempre interessato, ecco perché ho intrapreso questa strada.» Oggi Josef Peter è responsabile, fra le altre cose, della sicurezza sul lavoro della ditta Collano di Sempach Station: «Da qui ad assumere

in seno al consiglio comunale il compito di responsabile della sicurezza, il passo è stato breve!»

Grazie al suo know-how, nel comune la sicurezza è stata istituzionalizzata – e Peter ne va fiero! Neuenkirch è stato uno dei pochi comuni del canton lucerna a creare un proprio concetto di sicurezza ai sensi della CFSL (Commissione federale di coordinamento per la sicurezza sul lavoro).

Per Peter, la sua doppia funzione di delegato upi alla sicurezza e sindaco è la combinazione ideale. Sedendo personalmente nell'esecutivo, le lacune possono essere colmate più rapidamente:

«Durante l'ultimo controllo dei parchi giochi abbiamo notato che la recinzione di un biotopo non era sufficientemente sicura. Ho immediatamente sottoposto al consiglio comunale una domanda di risanamento.»

Oltre al controllo annuale dei sette parchi giochi comunali, Peter si occupa anche di tutte le altre questioni di sicurezza edilizia o di altro tipo. Nel suo lavoro utilizza volentieri la documentazione tecnica dell'upi, come i consigli di sicurezza: «Molto informativi e di facile comprensione», commenta.

Per i collaboratori dell'ufficio tecnico ha introdotto un perfezionamento annuo per renderli attenti dei possibili rischi sul luogo di lavoro. «Il mio obiettivo è quello di creare condizioni di lavoro ragionevoli e sicure. Ragionevoli nel senso che non si perde tempo in faccende burocratiche e non si vede ovunque un pericolo. Per Josef Peter, tre volte padre, è anche importante dare prova di buonsenso. «La vita comporta dei rischi. Il nostro compito è di contenerli il più possibile. Vietare ogni cosa non è la strategia migliore!»

Per superare la sua ricca giornata di lavoro, l'ex sportivo d'élite ricarica le pile correndo. In autunno ha corso la sua ultima maratona – trionfando nella sua categoria. In futuro pensa di riguardarsi di più – ma alla corsa non rinuncerà mai. Correre è la sua vita!



Josef Peter al controllo annuale dei parchi giochi. Se occorre correggere dei difetti, il sindaco Peter se ne occupa personalmente.

Reto Martinelli

Seetalplatz di Lucerna: una ristrutturazione per più sicurezza

SAFETY AUDIT Gli ingegneri del traffico dell'upi vestono i panni di safety auditor per valutare in quale misura un progetto edilizio si ripercuoterebbe sulla sicurezza di un'infrastruttura stradale, offrendo importanti suggerimenti per la pianificazione successiva. I cantoni e i comuni si avvalgono sempre più spesso di questa nuova offerta, come dimostra l'esempio di Lucerna.



Un Seetalplatz (Lucerna) congestionato che una ristrutturazione completa renderà più funzionale e sicuro.

Da un paio d'anni la Svizzera conosce un nuovo strumento di prevenzione degli infortuni: il safety audit, o audit della sicurezza. Si tratta di un processo che esamina e valuta sistematicamente dal profilo della sicurezza i progetti di ampliamento o risanamento di infrastrutture stradali. In questo modo si cerca di individuare eventuali lacune della sicurezza già nella fase di progettazione, affinché possano essere corrette tempestivamente.

L'upi ha sempre sostenuto l'introduzione di audit di sicurezza, e mette a disposizione le sue conoscenze ed esperienze in questo campo anche nella pratica, offrendo la possibilità di impiegare come auditor i suoi ingegneri della sezione Tecnica del traffico. Di recente il canton Lucerna ha colto quest'opportunità.

«Il progetto di ristrutturazione del Seetalplatz a nord di Lucerna è l'audit più ampio e complesso finora realiz-

zato», spiega l'ingegnere del traffico upi Patrick Eberling. «Include vari nodi e transiti con impianti semaforici, molte corsie riservate ai bus e al traffico ciclistico e collegamenti pedonali. Una situazione parecchio complicata!»

La risistemazione della zona si è resa necessaria per il notevole sovraccarico dell'attuale infrastruttura. Nel contempo, la ristrutturazione servirà anche allo sviluppo urbano della zona attorno al Seetalplatz, accrescendo la

Il committente: il cantone

Pierre Burkhardt lavora presso la sezione «Pianificazione stradale» del canton Lucerna. Come responsabile di progetto, il deposito dei piani e l'autorizzazione del progetto edilizio sono di sua competenza.

«La ristrutturazione del Seetalplatz è un progetto complesso proposto dal parlamento cantonale. La domanda di superfici per la circolazione di auto, bus di linea e traffico lento è aumentata in misura tale da imporre una soluzione nuova. Le strade attuali non possono essere semplicemente allargate. Per promuovere il trasporto pubblico e migliorarne l'affidabilità, le numerose linee di bus disporranno di una corsia preferenziale e non saranno più intralciate dal traffico motorizzato individuale. Nonostante lo stretto corridoio, siamo riusciti nell'opera! Il Seetalplatz

avrà una veste completamente nuova. Oggi il traffico ciclistico e pedonale è considerato partner al medesimo livello, e con la ristrutturazione sarà notevolmente rivalutato. Gli specialisti delle due ruote del cantone e della città di Lucerna collaborano al progetto sin dalle prime battute.

La sicurezza – di tutti gli utenti! – ci sta molto a cuore. Ecco perché abbiamo commissionato all'upi il safety audit del progetto preliminare. Sono sorpreso del risultato: è un approccio serio e dettagliato dell'intero sistema di traffico, che è decisamente complesso. Grazie alle opinioni raccolte durante la fase di partecipazione, abbiamo riprogettato parti dell'infrastruttura. Abbiamo già incaricato l'upi di realizzare anche un audit del progetto edilizio dettagliato.»



sicurezza dalle esondazioni della Kleine Emme.

«Per la realizzazione dell'audit di sicurezza abbiamo suddiviso il progetto in tre settori analizzati singolarmente da un ingegnere upi», spiega Patrick Eberling. «Infatti, oltre al Seetalplatz vero e proprio è stato necessario aggiungere anche i due tracciati affluenti e gli attraversamenti dei centri abitati di Emmenbrücke e Reussbühl. Lavorando in tre siamo riusciti a rispettare il termine imposto dal canton Lucerna.» I tempi stringono, poiché il piano di ristrutturazione dovrà essere pubblicato nell'autunno del 2011. I tre ingegneri hanno percorso insieme la tratta filmando il tragitto. In seguito, sulla base della documentazione del progetto hanno elaborato l'audit, che comprende due fasi: dapprima si definiscono gli scostamenti dalle norme e direttive rilevanti per la sicurezza; poi si fa un elenco dei miglioramenti e dei peggioramenti dal profilo della sicurezza rispetto alla situazione attuale connessi alla realizzazione del progetto.

Gli auditor dell'upi sono giunti alla conclusione che l'attuale progetto comporterà un notevole miglioramento della sicurezza, in particolare per la semplificazione dei rapporti nel traffico e la separazione del trasporto pubblico e del traffico leggero a due ruote dal traffico

«La sfida maggiore di questo progetto è la conduzione del traffico ciclistico.»

motorizzato individuale. Complessivamente, i punti analizzati sono stati 81: in 67 casi la sicurezza ci guadagna, 14 volte ci perde «molto», «mediamente» o «leggermente» (vedi grafico).

Gli ingegneri del traffico dell'upi non si limitano alla valutazione del progetto, ossia l'audit in senso stretto. Ai loro committenti esprimono anche raccomandazioni per migliorare i punti critici. Nel caso del progetto edilizio lucernese, si tratta ad esempio di modificare delle corsie ciclabili, spostare alcuni passaggi pedonali, creare

o prolungare un'isola di sicurezza. «La sfida maggiore del progetto è la conduzione del traffico ciclistico», commenta Patrick Eberling, «poiché nelle infrastrutture così complesse le biciclette devono attraversare molte corsie motorizzate e condividere spesso con i bus lo spazio disponibile.»

Che cosa succede al termine di un audit? I committenti non sono tenuti ad attuare le raccomandazioni dell'upi, tanto meno a rendergli conto. Nel caso specifico, i tecnici del traffico dell'upi sono stati piacevolmente sorpresi da un feedback dettagliato: praticamente tutte le loro raccomandazioni di sicurezza sono state integrate nel progetto. Ed hanno già ricevuto un mandato successivo: sottoporre ad audit anche il progetto concreto – affinché il nuovo Seetalplatz divenga il più possibile sicuro!

Ursula Marti

La direzione del progetto: una comunità di ingegneri

Pius Suter lavora presso l'Emch+ Berger WSB AG e come responsabile generale della comunità di ingegneri «Epsilon plus» ha la direzione dell'intero progetto.

«La comunità di ingegneri è stata incaricata dal cantone di elaborare il progetto preliminare e il progetto di costruzione fino al deposito dei piani e all'approvazione da parte del governo cantonale. Siamo un'intera squadra a lavorare al progetto, con esperti di cinque differenti studi d'ingegneria e uno studio d'architettura. Infatti, l'obiettivo è ambizioso: promuovere i trasporti pubblici e il traffico lento rendendo nel contempo più efficace l'intera infrastruttura stradale. Inoltre, dobbiamo rispettare altre condizioni limite correlate ai progetti di contenimento della Kleine Emme e al piano direttore

del centro urbano di Lucerna Nord. Il cantone, che in questo progetto è l'imprenditore, ha sollecitato un audit della sicurezza. Abbiamo accolto favorevolmente questa richiesta, poiché consideriamo utile che anche esperti esterni diano un'occhiata al progetto. Finora per i safety audit abbiamo sempre collaborato con l'upi, visto che i suoi specialisti hanno la necessaria esperienza. A dire il vero, non è che ci sia un gran numero di altri auditor... Inoltre, l'audit di sicurezza è ancora poco noto. La collaborazione con l'upi è gradevole e costruttiva. Siamo riusciti ad attuare per un buon 95 per cento le proposte di miglioramento. Penso che i punti essenziali siano stati tenuti in considerazione, e sono convinto che – anche grazie agli audit di sicurezza – il risultato sarà un'infrastruttura di gran qualità.»



Agli auditor: l'upi

Patrick Eberling è sostituto responsabile della sezione upi Tecnica del traffico e con due altri ingegneri dell'upi ha realizzato l'audit di sicurezza.

«La comunità di ingegneri incaricata dal canton Lucerna ci ha dato mandato per la realizzazione di un audit di sicurezza. Il nostro compito si limita al controllo della sicurezza, non collaboriamo alla progettazione. Come ente indipendente esprimiamo raccomandazioni, ma non abbiamo nessun potere decisionale o prescrittivo.

All'inizio del lavoro abbiamo partecipato a un evento informativo sul progetto al quale erano invitate anche tutte le altre organizzazioni coinvolte nella procedura di partecipazione. C'erano una cinquantina di persone: rappresen-

tanti dei ciclisti, ambientalisti, polizia e altri. Partecipando all'evento ci si è fatta un'idea più precisa del nostro compito. Sin dall'inizio il committente ha precisato che avremmo solo analizzato il progetto dal profilo della sicurezza.

A parte questa manifestazione informativa e qualche richiesta telefonica, durante l'audit abbiamo avuto scarsi contatti con i committenti. Disponevamo di tutte le informazioni necessarie – e non era nemmeno previsto di spulciare insieme i piani.

La collaborazione è estremamente piacevole. Abbiamo particolarmente apprezzato il feedback scritto dei committenti, poiché ci aiuta a ottimizzare ulteriormente il nostro lavoro.»

«La sicurezza deve tenere il passo con le nuove tecnologie»

E-BIKE La consigliera nazionale friburghese Marie-Thérèse Weber-Gobet si impegna a favore della sicurezza nella circolazione stradale, in particolare quella dei ciclisti. Recentemente ha chiesto l'introduzione del casco obbligatorio in sella alle biciclette elettriche veloci. area sicurezza ha incontrato la politica a Palazzo federale.



Le biciclette elettriche hanno un'andatura sovente più sostenuta dei comuni motorini. Secondo la consigliera nazionale **Marie-Thérèse Weber-Gobet**, il casco dovrebbe essere obbligatorio anche per le e-bike veloci.

Signora Weber-Gobet, si sposta spesso con un'e-bike?

Di tanto in tanto. È un mezzo di spostamento intelligente. Lo conosco bene: mio figlio possiede una «Stromer» – una bici elettrica di quelle veloci. Ogni tanto la prendo in prestito.

Come le è venuta l'idea di proporre il casco obbligatorio in sella alle biciclette elettriche veloci, ossia quelle con pedalata assistita che supera i 25 km/h?

Quando ha compiuto 14 anni, mio figlio ci ha chiesto il motorino o una bici elettrica. Ci siamo informati, e abbiamo optato per l'e-bike. Sono rimasta di stucco quando ho saputo che non vige l'obbligo di indossare il casco su queste due ruote veloci, con le quali si raggiungono velocità anche di 65 km/h, mentre il casco è obbligatorio su un semplice motorino, che non va a più di 30 km/h.

Ha acquistato comunque la bici elettrica veloce?

Sì, ma a condizione che nostro figlio indossasse sempre il casco.

Che cosa vuole ottenere con la sua mozione?

Le biciclette elettriche sono sempre più alla moda. L'evoluzione tecnica è stata rapidissima, ma le prescrizioni di sicurezza non sono progredite altrettanto velocemente. È ora di proteggere meglio le persone che utilizzano le bici

elettriche veloci. Una collisione o una caduta a simili velocità è gravida di conseguenze, può causare ferite gravi e anche mortali. Un casco da bici, o eventualmente un casco di protezione appositamente sviluppato per le biciclette elettriche veloci, può mitigare notevolmente le conseguenze. A tale proposito, c'è un'incomprensibile iniquità giuridica che va assolutamente rettificata.

In che senso?

Nonostante le velocità di marcia comparabili, dal profilo del casco obbligatorio i conducenti di motorini e di biciclette elettriche non sono messi sullo stesso piano. Questo fatto potrebbe avere conseguenze sulla futura giurisprudenza. Non è ad esempio escluso che i conducenti di motorini possano essere esonerati dall'obbligo di indossare il casco se dovessero far valere in un processo un pari trattamento con i conducenti di biciclette elettriche.

È a conoscenza del numero di incidenti con e-bike?

Ho chiesto all'upi. Attualmente non ci sono statistiche vincolanti, poiché finora nei protocolli degli incidenti le biciclette elettriche non erano registrate separatamente. Un'indicazione interes-

sante è fornita dalle cifre di vendita, che raddoppiano anno dopo anno. Nel 2010 sono state vendute circa 35 000 e-bike.

Come hanno reagito alla sua mozione le colleghe e i colleghi del Nazionale?

La mozione è stata sottoscritta da parlamentari di tutte le fazioni. Ci sono state due reazioni tipiche: chi si diceva sorpreso: «Cosa? Non esiste?» e mi ha sostenuta in modo del tutto naturale. E chi è contrario per principio ad ogni limitazione della libertà individuale e trova che la scelta di indossare o meno il casco dovrebbe essere di responsabilità del singolo.

Quali chance ha la sua richiesta?

Avevo esposto la mia richiesta dapprima in un'ora delle domande del Parlamento. L'allora consigliere federale Moritz Leuenberger aveva reagito positivamente, incoraggiandomi a sottoporre una mozione. Frattanto a capo del dipartimento c'è stato un avvicendamento. Ora il Consiglio federale raccomanda di bocciare la mozione. Mi chiedo quanti incidenti con gravi lesioni craniche debbano verificarsi prima che si faccia qualcosa. Spero solo che il Parlamento si esprima a favore del casco obbligatorio per le biciclette

Mozione per il porto obbligatorio del casco sull'e-bike

Marie-Thérèse Weber-Gobet è consigliera nazionale del Partito cristiano sociale (PCS) del canton Friburgo. Nella sua mozione esorta il Consiglio federale ad adeguare le disposizioni di sicurezza per le biciclette elettriche (e-bike) all'evoluzione tecnica e chiede un'introduzione del casco obbligatorio per le biciclette elettriche con pedalata assistita non limitata a 25 km/h. La mozione sarà discussa da Nazionale e Stati nel 2011.

elettriche veloci. Non si tratta di rendere il casco obbligatorio per tutti i ciclisti.

Intervista: **Ursula Marti**

L'e-bike

Nella bici elettrica (o e-bike) la pedalata è assistita da un motore elettrico che, nella maggior parte dei modelli, si inserisce nel momento in cui il ciclista preme sui pedali. Questo dispositivo consente di raggiungere velocità considerevoli con uno sforzo contenuto, o di affrontare agevolmente una salita.

In base alla potenza del motore e dell'assistenza alla pedalata è possibile distinguere due categorie di bici elettrica: con pedalata assistita fino a 25 km/h e con pedalata assistita illimitata. Con quest'ultimo tipo di e-bike si

raggiungono con uno sforzo minimo velocità fino a 65 km/h. Per entrambe le categorie l'età minima è 14 anni. Inoltre, per la categoria di bici più veloci occorre la licenza di condurre M e la targa. Le biciclette elettriche veloci sono adatte solo a ciclisti con una certa esperienza.

Indicazioni di sicurezza particolari per e-bike

- La velocità sostenuta e il peso maggiore rispetto a una comune bicicletta allungano notevolmente lo spazio di frenata. Un fattore da non sottovalutare!

- Al primo sguardo, gli altri utenti della strada non possono distinguere una bici elettrica da una bici tradizionale, e ne sottovalutano spesso l'andatura più sostenuta. Ciò richiede particolare attenzione e prudenza!

- In sella a una bicicletta elettrica l'upi considera imperativo il porto del casco da ciclista.

Dall'opuscolo upi «Biciclette elettriche», disponibile su www.upi.ch (Ordinazione/Shop, articolo n. 3.121). Allo stesso indirizzo è possibile ordinare il factsheet dettagliato «Elektrofahrräder» (articolo n. 2.056, in lingua tedesca).

60 000 caschi da bici a prezzo scontato

Dal 15 marzo al 1° maggio 2011 – o fino a esaurimento – l'upi tiene la sua annuale azione casco bici. Grazie al contributo finanziario del Fondo di sicurezza stradale FSS, fino a 60 000 caschi da bicicletta potranno essere venduti con uno sconto di 20 franchi. In questo modo si vuole indurre un numero sempre maggiore di persone a indossare il casco in bicicletta – anche su tragitti brevi.

Numerosi rivenditori di biciclette di tutta la Svizzera partecipano all'azione, vendendo il casco scontato dietro compilazione dell'apposito buono e consigliando i clienti nella scelta del modello appropriato. Infatti, il casco può esplicare appieno la sua azione protettiva soltanto se è adatto alle dimensioni e alla

forma della testa e viene indossato correttamente.

Il sito www.cascobici.ch ha una nuova veste. Vi si trovano le principali informazioni sul casco da bicicletta e l'azione, ad esempio gli indirizzi di tutti i rivenditori di caschi che vi partecipano.

Ci sono stati cambiamenti anche dietro le quinte. La procedura è stata semplificata e ora avviene online. I rivenditori non avranno più un contingentamento dei buoni, ma ricevono un login che consente loro di stampare, compilare e preparare i buoni per il conteggio. Nel sito è anche possibile ordinare mezzi pubblicitari e materiale informativo. um



Il casco da bicicletta protegge il capo da ferite gravi.