

area sicurezza

ZERO PER MILLE PER I
NUOVI CONDUCENTI

Piccola misura
con grande effetto

PROGETTO
«PURZELBAUM»

La promozione del
movimento nelle scuole
dell'infanzia

L'AZIENDA TICINESE
TILO DÀ IL BUON
ESEMPIO

Viaggiare sicuri in
treno e bicicletta

SOMMARIO

ABACO

Quanti bambini vengono assicurati in automobile? 3

DOSSIER ZERO PER MILLE PER I NUOVI CONDUCENTI

10 vittime in meno ogni anno 4

L'opinione di Raphael Denis Huguenin,
già direttore supplente dell'upi 7

Stupore al simulatore di guida 8

PARTNER

Affinché i bambini facciano di nuovo la capriola 10

Al servizio degli scolari: i pattugliatori 13

La bicicletta, ospite d'onore in Ticino 14

LA NOSTRA CAMPAGNA

«Mani che pregano»: un manifesto che vale oro 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), Natalie Rüfenacht (upi)

Indirizzo di redazione: Ursula Marti, wortreich gmbh, casella postale 7922, 3001 Berna,
areasicurezza@upi.ch, telefono +41 31 305 55 66

Traduzione: Francesca Zanolli, Riva San Vitale

Foto: Pagine 2, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15: Iris Andermatt;
Pagine 1, 4, 7, 12, 16: upi

Layout: Partner & Partner, Winterthur **Stampa:** UD Print AG, Lucerna

Tiratura: Italiano: 1100, francese: 3300, tedesco 9200 esemplari. Rivista trimestrale.

© Riproduzione degli articoli solamente con l'autorizzazione della redazione
e con indicazione completa della fonte

EDITORIALE



La sicurezza: un impegno quotidiano

Inizia con il cammino casa-scuola, sotto lo sguardo ansioso di un genitore che vede la sua prole muovere i primi passi nella giungla del traffico. Poi viene il tempo delle tratte in bicicletta, o quello dello scooter. Infine, il giorno tanto atteso della guida dell'automobile che, in un certo senso, segna anche il raggiungimento dell'età adulta e la conquista di una maggiore libertà.

Qualunque sia l'utente, circolare è un'azione complessa che richiede cognizioni e concentrazione. Questo per quanto riguarda la teoria. Ma il fatto di spostarsi è così profondamente radicato nella nostra vita quotidiana da sembrare estremamente banale. Improvvisamente, tutto sembra possibile: superare i limiti di velocità, telefonare al volante, assumere alcol prima di mettersi alla guida... Possibile, forse, ma spesso illegale e soprattutto pericoloso. Attraverso vari mezzi, l'upi si impegna affinché la mobilità sia sicura – per tutti gli utenti e sotto qualsiasi forma. I pattugliatori (da scoprire a pagina 13) contribuiscono alla sicurezza degli scolari. Per i giovani conducenti, ancora e sempre vittime di un numero di incidenti troppo elevato, l'upi propone una nuova misura preventiva: lo zero per mille, che è oggetto del dossier di questo numero di «area sicurezza». Il futuro ci dirà quale sarà l'eco fra i responsabili politici. Nel frattempo, ciò che è certo è che la sicurezza nel traffico si riapprende giorno dopo giorno. Spetta ad ognuno di noi metterci del proprio, per assumere un comportamento responsabile – e all'upi proseguire il suo lavoro di prevenzione, affinché la strada sia sicura, per tutti.

Magali Dubois

Quanti bambini vengono assicurati?

SEGGIOLINO PER BAMBINI Dall'ultimo rilevamento dell'upi emerge che il 94 per cento dei bambini viene assicurato in automobile mediante un apposito sistema di ritenuta. In dieci anni la percentuale di bambini assicurati è dunque aumentata di un ragguardevole 24 per cento. Il seggiolino, tuttavia, esplica appieno la sua funzione protettiva solamente se utilizzato correttamente.

Oggi giorno i genitori si preoccupano maggiormente della sicurezza dei loro figli rispetto al passato. Il 94 per cento dei bambini fino ai 12 anni è assicurato in auto utilizzando un seggiolino o, se ha raggiunto la statura minima, con la cintura di sicurezza. Solamente dieci anni fa, questa percentuale sfiorava appena il 70 per cento. Questo aumento è considerato un successo importante, poiché l'utilizzo di un sistema di ritenuta per bambini riduce considerevolmente il rischio di subire delle lesioni. Il responsabile upi per la ricerca Roland Allenbach riconosce il merito di questa evoluzione positiva all'incessante impegno di sensibilizzazione dei giovani genitori, un compito di ampio respiro

realizzato dall'upi in collaborazione con altre organizzazioni.

Ma rimane una punta di amaro: fra un numero relativamente elevato di bambini il sistema di ritenuta è utilizzato, ma in modo sbagliato. In caso di incidente ciò può comportare lesioni gravi. Un aspetto decisivo dell'effetto protettivo è che il seggiolino sia adatto alla statura e al peso del bambino e sia montato correttamente nel veicolo. Le cinture non devono essere né troppo allentate, né attorcigliate e in nessun caso

passare troppo vicine al collo. Le giacche invernali e l'abbigliamento da neve devono essere tolti prima di mettersi in marcia, poiché anche gli abiti troppo

imbottiti concorrono a ridurre l'efficacia del dispositivo.

L'upi consiglia di utilizzare un seggiolino fino ad una statura di 150 cm. In caso di col-

lisione, pur trattenendo le persone di bassa statura, da «sola» la cintura di sicurezza può causare ferite al collo e all'addome. **um**

94%

ZOOM

Vasto studio sulla sicurezza nello sport

Per la prima volta la Svizzera ha un programma completo di sicurezza nello sport, elaborato dall'upi in collaborazione con organizzazioni specialistiche sul modello del programma di sicurezza stradale VESIPO. Secondo il responsabile del progetto Othmar Brügger (upi), un'importante sfida consiste nella vasta panoplia di tematiche correlate alle differenti attività

sportive. Il programma è dunque suddiviso in progetti parziali: sport acquatici, sport sulla neve, sport di montagna, calcio e ciclismo. Per ogni ambito particolare vi è una descrizione dell'incidentalità, un'analisi dei fattori di rischio rilevanti e un compendio delle possibili misure di prevenzione, con una valutazione della loro efficacia. In tal modo si

evidenzia il potenziale preventivo, rendendo possibile proporre provvedimenti concreti.

Othmar Brügger conta di ultimare il programma di sicurezza nello sport nel corso del prossimo anno, procedendo poi all'attuazione in collaborazione con organizzazioni specialistiche. **um**

10 vittime in meno ogni anno

RICERCA SUGLI INFORTUNI Nei giovani, già una piccola quantità d'alcol nel sangue basta a diminuirne le capacità di guidare. Dato di fatto che ha indotto l'Upi a sostenere il divieto di assumere alcol per i nuovi conducenti, quale futura misura prioritaria di sicurezza stradale, e a raccomandare una rapida introduzione di questa norma.

Nel nuovo Dossier sicurezza «Capacità di guida limitata dei conducenti di veicoli a motore», un'analisi scientifica dell'Upi, il divieto di alcolici per nuovi conducenti è collocato in cima alla lista delle misure contro gli incidenti alcol-correlati. La prescrizione dello zero per mille dovrebbe vigere durante l'intero periodo di prova di tre anni dopo l'ottenimento della licenza di condurre e per gli autisti di professione. Le esperte

L'alcol si colloca al primo posto fra i fattori che pregiudicano a breve termine le competenze di guida.

e gli esperti Upi assegnano a questo provvedimento un'«efficacia elevata», un'«efficienza molto elevata» e una «realizzabilità elevata».

L'alcol si colloca al primo posto fra i fattori che pregiudicano a breve termine le competenze di guida, ed è in causa nel 15 per cento degli incidenti. Ma anche stanchezza, distrazione, medicinali e droghe incidono negativamente sulla capacità di guida. Particolarmente gravi sono gli effetti di questi fattori cumulati.

Tutto a vantaggio della sicurezza

Stefan Siegrist, nuovo direttore supplente dell'Upi, è convinto che vietando



Chi guida non beve!

ai nuovi conducenti di assumere alcol si farebbe un enorme passo avanti. «In base ai nostri calcoli, si stima che il provvedimento permetterebbe di evitare dieci morti e una cinquantina di feriti gravi ogni anno». Con questa legge, molti conducenti giovani sarebbero protetti da se stessi, ma non solo: anche i passeggeri e gli altri utenti del traffico beneficerebbero di più sicurezza se non

vi fossero più giovani al volante in stato di ebbrezza.

Il provvedimento è accolto favorevolmente dalla stragrande maggioranza della popolazione – ed anche da molti giovani, come dimostrato da un recente sondaggio. Lo psicologo del traffico Stefan Siegrist constata un mutamento sociale: «Oggi molti giovani sono sensibili al tema dell'alcol al volante, ne parlano

fra loro, e quando escono in gruppo si accordano su chi guiderà.» Siegrist è convinto che oggi un divieto avrebbe maggiori possibilità di successo rispetto a ieri. In fondo, la gente sa perfettamente che le norme della circolazione stradale sono fatte per salvare vite umane.

I nostri vicini danno l'esempio

In Germania, dall'agosto 2007, per tutti i conducenti sotto i 21 anni vige il divieto assoluto di mettersi al volante dopo avere assunto dell'alcol. Al Forum upi dello scorso autunno, Horst Schulze della Bundesanstalt für Strassenwesen (bast) ha illustrato i motivi di questa decisione: in Germania, i giovani tra i 18 e i 24 anni sono estremamente so-

Inoltre, di regola le conseguenze di questo tipo di incidente sono particolarmente gravi.

vrarappresentati nelle statistiche degli incidenti alcolcorrelati. Inoltre, di regola le conseguenze di questo tipo di incidente sono particolarmente gravi. E a detta degli esperti di prevenzione, si può affermare lo stesso per la Svizzera.

L'Austria ha introdotto lo 0,1 per mille già qualche anno fa – una misura che ha avuto effetti estremamente positivi sulle statistiche degli incidenti. La percentuale di conducenti in stato di ebbrezza (con un'alcolemia superiore allo 0,8 per mille) coinvolti in incidenti con feriti gravi o morti è calata del 16,8 per

Zero alcool per i nuovi conducenti. Cosa pensano i giovani del progetto di proibire ogni consumo d'alcool durante il periodo di prova? Sondaggio a Bienne.



Milos Stoykovic, 16 anni

«Sono indeciso: sono d'accordo con questo progetto nella misura in cui i giovani conducenti devono mostrarsi più prudenti sulla strada, poiché hanno poca esperienza di guida. Il limite dello zero per mille mi sembra tuttavia veramente esagerato. Significa che se si esce con gli amici il sabato, non si può assolutamente bere nulla! Ritengo che occorra mettere una soglia di tolleranza inferiore per i giovani conducenti, ad esempio lo 0,3 o lo 0,4 per mille. Infatti, se uno di noi beve meno degli altri, il piacere non è condiviso!»



Gordana Panic, 17 anni

«Alcool e volante non vanno d'accordo, ragion per cui trovo questa misura adeguata. All'inizio, quando sarò finalmente in possesso della licenza di condurre, non mi sentirò sicura al volante del mio veicolo. Immagino che sarebbe ancora peggio dopo aver bevuto un bicchiere. Credo che questa presa di responsabilità in relazione al consumo d'alcool debba far parte della patente di guida. Oggi mi sento più sicura se rincaso con qualcuno che non ha consumato alcool o con un tassì. Ogni essere umano ha un limite proprio e sopporta più o meno bene l'alcool: a 18 anni, non si conosce ancora questo limite!»



Fabian Burgunder, 19 anni

«Sono contrario allo zero per mille nella misura in cui un buon bicchiere in occasione di un pasto è sempre un piacere. Ma ciò non deve ovviamente oltrepassare un bicchiere o due. Quali sono gli effetti sul tasso alcolemico di un dessert che contiene alcool o di una fonduta? Le leggi sono già abbastanza rigorose nei confronti dei giovani conducenti: lo zero per mille significa una reale diminuzione della qualità di vita. Ma, in generale, quando si vuole festeggiare ci si arrangia per farlo senza doversi mettere al volante in seguito.»

Interviste di Virginie Borel

cento. Un'analisi costi-benefici realizzata nel quadro di un progetto dell'UE conferma che i vantaggi di questo tipo di provvedimento sono di gran lunga superiori ai costi.

Anche uno studio condotto su vasta scala negli Stati Uniti ha fornito dati interessanti: dalle analisi ematiche di 200 000 conducenti deceduti in incidenti della circolazione è emerso che già un'alcolemia dello 0,1 per mille aumenta del 25 per cento il rischio di incidente fra i nuovi conducenti. Questo rischio è simile a quello dei conducenti tra i 25 e i 34 anni con un tasso alcolemico dello 0,8 per mille.

Parte integrante della strategia di sicurezza stradale

Sulla base di questi chiari risultati scientifici e dell'esperienza positiva di altri paesi, l'upi è persuaso dell'utilità di un divieto di assumere alcol per i nuovi

conducenti. E poiché questo provvedimento sarebbe accolto molto positivamente anche dalla popolazione, secondo gli esperti di prevenzione non vi sarebbero ostacoli alla sua introduzione. Tanto più che la nuova norma potrebbe essere attuata senza grandi spese.

Il divieto di assumere alcol per i nuovi conducenti è attualmente discusso nel quadro della strategia nazionale di sicurezza stradale «Via Sicura» unitamente ad altre misure di prevenzione. Secondo Stefan Siegrist, altre importanti misure integrative sono ulteriori campagne di sensibilizzazione e controlli dell'alcolemia più frequenti e più visibili, con l'obiettivo di raddoppiarli per portarsi al livello europeo. In tal modo la Svizzera adotterebbe una soluzione coerente con grandi benefici in termini di sicurezza.

Ursula Marti

I limiti in Europa

In alcuni paesi vigono prescrizioni particolari per i nuovi conducenti:

0,0 per mille: Germania, Romania, Russia, Slovenia

0,1 per mille: Austria

0,2 per mille: Grecia, Lettonia, Lussemburgo, Olanda

0,3 per mille: Spagna

0,0 per mille per tutti i conducenti: Croazia, Slovacchia, Repubblica ceca, Ungheria

0,2 per mille per tutti i

conducenti: Estonia, Norvegia,

Polonia, Svezia

Nuovo dossier «Capacità di guidare»

Sono molti i fattori che possono incidere a breve termine sulla capacità di guidare con sicurezza un veicolo nella circolazione stradale: l'alcol, le droghe, i medicinali, la stanchezza e la distrazione sono in causa in un terzo degli incidenti della circolazione stradale. Con il Dossier sicurezza «Capacità di guida limitata dei conducenti di veicoli a motore» si dispone di un'analisi scientifica che illustra i fattori di rischio e i provvedimenti. Il Dossier è stato realizzato su mandato del Fondo di sicurezza stradale ed è disponibile alla pagina www.upi.ch

«Durante i tre anni di licenza in prova deve vigere lo zero per mille»

L'OPINIONE di Raphael Denis Huguenin, già direttore supplente dell'upi



«La stessa quantità d'alcol ha effetti più marcati sul rischio d'incidente fra i giovani conducenti rispetto ai conducenti più maturi.»

I giovani conducenti tra i 18 e i 24 anni causano un numero quasi doppio di incidenti della circolazione dovuti all'alcol rispetto al gruppo di età tra i 25 e i 44 anni, e quasi quattro volte più incidenti della fascia d'età dei 45–64enni. Fra i giovani conducenti il «primo bicchiere» può già essere quello di troppo: con lo 0,3 per mille il rischio aumenta del 45 per cento – fattore non ancora rilevabile fra i conducenti di età superiore.

Anche se sobri, i nuovi conducenti sono maggiormente esposti al rischio d'incidente rispetto ai conducenti con maggiore pratica al volante: la loro scarsa esperienza, ad esempio nel valutare situazioni di traffico o le proprie capacità di guida, è a malapena sufficiente per le odierne esigenze della circolazione. Inoltre, la propensione al rischio della loro giovane età li induce a cacciarsi in situazioni pericolose. Dato che nei giovani conducenti gli

automatismi non sono ancora marcati, essi tendono a guidare ai limiti delle proprie capacità. Se vi si aggiunge l'alcol, non rimane nessun margine.

Inoltre, la stessa quantità di alcol ha effetti maggiori nei giovani rispetto alle persone più mature. Chi ha poca esperienza con l'alcol non ha ancora imparato a gestirne gli effetti. Benché fra i giovani conducenti le manifestazioni di carenze siano le stesse che fra i conducenti più esperti, fra i giovani il rischio d'incidente aumenta già con l'assunzione di piccole quantità d'alcol. Oltre a ciò, i giovani reagiscono all'alcol con maggior veemenza. Ciò si esprime, in particolare, fra i giovani conducenti con una spiccata propensione al rischio, per i quali l'automobile rappresenta sovente una componente fondamentale del tempo libero.

In Svizzera lo «zero per mille» per i nuovi conducenti è visto di buon grado

dal 68 per cento delle persone interrogate a questo proposito. Fra i 15–29enni la quota dei favorevoli è del 57 per cento. Questo provvedimento consentirebbe di evitare, ogni anno, 10 decessi e 50 ferimenti gravi. Il divieto di assumere alcol per i nuovi conducenti è parte integrante del programma per la sicurezza stradale «Via sicura». L'upi si impegna affinché lo «zero per mille» valga per l'intero periodo della licenza di condurre in prova di tre anni. ●

In pensione dopo 35 anni

Con questa «opinione» Raphael Denis Huguenin si congeda dalle lettrici e dai lettori della rivista upi. Il 1° ottobre 2008, infatti, il direttore supplente andrà in pensione. Lo psicologo e dottore in storia è entrato a far parte della grande famiglia dell'upi nel 1973, contribuendo a sviluppare il «Servizio psicologico» dell'upi e dirigendo, in un secondo tempo, le divisioni «Fattori umani» e «Formazione/Delegati alla sicurezza». Raphael Denis Huguenin ricopre da 14 anni la carica di direttore supplente. I suoi numerosi lavori di ricerca – sulle possibilità di influire sul comportamento degli attori della circolazione, la formazione e il perfezionamento dei conducenti, l'alcol nella circolazione stradale o i modelli comportamentali alla guida, solo per citarne alcuni – sono divenuti basi essenziali della prevenzione degli infortuni in Svizzera, con un'ampia eco anche all'estero. Raphael Denis Huguenin è stato direttore di svariate associazioni qualificate e rappresenta la Svizzera in commissioni internazionali per la sicurezza stradale. Al direttore supplente auguriamo un futuro altrettanto ricco di soddisfazioni! **um**

Stupore al simulatore di guida

NEL COCKPIT Una cosa sono le prescrizioni – un'altra è agire per convinzione. Con i suoi simulatori di guida, il Servizio AVM (Al volante mai) fa sì che i giovani possano toccare con mano le grandi differenze di comportamento al volante con e senza influsso dell'alcol.



L'istruttore **Felix Kübler** del Servizio AVM discute con gli studenti la situazione di guida.

Per l'ultimo giorno di scuola, quattro classi del Liceo cantonale Freudenberg di Zurigo hanno avuto un'interessante pensata: hanno contattato il Servizio AVM (Al volante mai), che con quattro simulatori di guida ha offerto ai liceali un pomeriggio estremamente istruttivo e ricco di sorprese.

Durante la presentazione introduttiva di una ventina di minuti gli istruttori del Servizio AVM forniscono ai giovani alcune nozioni di base, informandoli sulle normative in vigore e mostrando loro, con esempi, la quantità delle differenti bevande sufficiente a raggiungere un determinato tasso alcolemico. L'oc-

casione è propizia per smentire alcune voci che circolano fra i ragazzi – come la credenza che bevendo del caffè o dell'acqua sia possibile ridurre l'alcolemia nel sangue...

Per il responsabile del progetto Iwan Fuchs, è importante non incontrare i ragazzi sollevando un dito ammonitore. L'idea dell'AVM è quella di informare i giovani attraverso attività stimolanti.

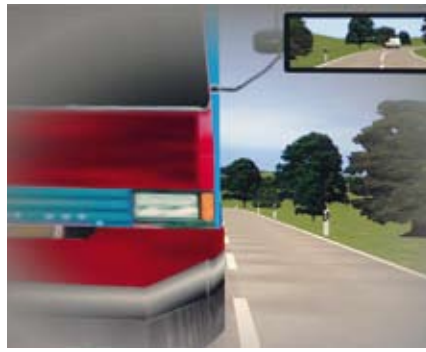
Auto vere e postazioni di guida

E già inizia la parte pratica. Gli studenti formano quattro gruppi. Da una parte, due Smart «vere», i pneumatici anteriori collocati su piatti girevoli. Di fronte ai

veicoli sono collocati degli schermi in tela per la proiezione dei programmi di simulazione. I due altri simulatori sono postazioni di guida dotate di tre monitor.

Benché i gruppi siano relativamente numerosi, gli istruttori fanno in modo che ogni singolo studente possa sedere per qualche minuto al volante. L'obiettivo dell'esercizio realizzato con i programmi di simulazione è quello di toccare con mano, mentre si è sobri, gli effetti dell'alcol sulla capacità di guida. Sono mostrate situazioni di pericolo comuni nel traffico quotidiano. Il o la conducente deve riconoscere per tempo la minaccia e reagire rapidamente. Poi il computer mostra, in modalità di replay, quale sarebbe stato l'esito della stessa situazione sotto l'influsso di alcol – e la maggior parte delle volte il risultato è un impatto! La visione a tunnel, ossia il campo visivo ridotto, e il rallentamento delle reazioni divengono evidenti. Fra i giovani lo stupore non è raro, poiché si rendono conto degli effetti fatali dell'alcol sulle capacità di guida.

Quando non sono al simulatore o non osservano un compagno, gli studenti hanno la possibilità di creare un breve fotoromanzo sul tema «Droghes nella circolazione stradale». Si tratta di un elemento importante del programma, poiché stimola il confronto con il proprio comportamento. Fra le classi zurighesi le sequenze di immagini elaborate accendono vivaci discussioni.



Il programma di simulazione mostra dove conducono capacità di reazione ridotte sotto l'influsso dell'alcol: alla collisione!

La combinazione di evento e tema serio suscita l'interesse dei ragazzi, che in tal modo assimilano molte informazioni in maniera ludica. Iwan Fuchs constata spesso enormi differenze d'informazione; anche il comportamento è sovente differente tra ragazzi e ragazze: «I ragazzi si danno un'aria scaltra e non di rado pigiano troppo sull'acceleratore. Le ragazze, invece, sono più timide e devono essere incoraggiate. E talvolta lanciano un urlo, quando la situazione si fa critica.»

Pericolosi cocktail

I giovani sfruttano l'occasione anche per porre delle domande. Ad esempio, sugli effetti della canapa. Per l'AVM è importante informare correttamente su

questo tema – puntualizzando che ad avere effetti pericolosi sulla guida è soprattutto il consumo misto di alcol e cannabis.

Il Servizio AVM consiglia ai giovani di rinunciare completamente all'alcol se intendono mettersi al volante di un veicolo – dimostrando le stesse preoccupazioni dell'upi. Da un canto, perché i giovani già con quantità minime di alcol nel sangue hanno un rischio accresciuto d'incidente. Dall'altro, a causa degli effetti psicologici, come sottolinea Iwan Fuchs: «È molto più semplice non bere nulla che essere costretti a limitarsi ad una piccola quantità!»

Ursula Marti

È molto più semplice non bere nulla che essere costretti a limitarsi ad una piccola quantità!

Servizio AVM

Il Servizio AVM (Al volante mai) è nato nel 1991 con l'intento di ridurre, attraverso la prevenzione, il numero degli incidenti della circolazione causati dall'assunzione di alcol prima di mettersi al volante. Le attività di prevenzione comprendono svariati progetti, tutti orientati alla pratica. In tal modo il messaggio di non consumare alcol o altre droghe prima di mettersi al volante è correlato ad un evento positivo. L'AVM promuove non soltanto la rinuncia all'alcol, ma

anche comportamenti responsabili nella circolazione stradale. Il target principale è costituito dai nuovi conducenti. Le squadre d'intervento dell'AVM possono essere sollecitate da scuole, aziende, comuni eccetera. Il Servizio dispone di svariate offerte, come simulatori di guida, corsi mix, funky-bar ed altro.

Per informazioni:
www.fachstelle-asn.ch/it.

Squisiti drink analcolici

Funky Flip

0,2 dl latte di cocco
0,2 dl panna semigrassa
0,2 dl sciroppo di Blue Curaçao
0,8 dl succo d'arancia
0,6 dl succo d'ananas
ghiaccio



Shakerare gli ingredienti con 2–3 cubetti di ghiaccio e servire!

Fonte: Servizio AVM
Trovate molte altre sfiziose ricette alla pagina www.fachstelle-asn.ch/it

Affinché i bambini facciano di nuovo la capriola

PROMOZIONE DEL MOVIMENTO NELLA SCUOLA DELL'INFANZIA

Nuove abitudini di vita hanno come effetto che molti bambini praticano troppo poco movimento – con conseguenze negative sullo sviluppo e la salute. Il progetto «Purzelbaum» (capriola) cerca di porvi rimedio. E l'upi accompagna le scuole dell'infanzia in materia di sicurezza.



Melissa, Giacomo e Huoscar si gustano il paradiso che le maestre **Jacqueline Josi** e **Rahel Graemiger** hanno allestito per loro.

Martedì mattina nella scuola dell'infanzia Kirchacker I di Berna: dopo aver salutato in cerchio i bambini, preparandoli alla nuova giornata, la maestra Jacqueline Josi consente ai piccoli di scegliere l'occupazione che preferiscono. Melissa, Giacomo e Huoscar si ritirano in un angolino della scuola dove le inse-

gnanti hanno allestito un piccolo paradiso del movimento. I tre si infilano nelle botti sospese a qualche centimetro dal suolo, si dondolano avanti e indietro o si arrampicano sulle corde. Giacomo tenta di toccare un'enorme matita fissata alla corda, un po' più in alto, per indurre i bambini ad arrampicarsi. La ma-

estra lo tiene d'occhio e si rallegra con lui quando ci riesce. Nell'immaginario dei bambini le botti sono tanto un aeroplano quanto una casetta – o qualunque altro luogo in cui riescono a volare con la fantasia!

Percepire il proprio corpo

L'angolo del movimento ospita anche elementi soffici. L'interno dei barilotti è imbottito, ci sono della pelliccia e grandi animali di stoffa. «I bambini possono muoversi liberamente, ma hanno anche la possibilità di mettersi comodi», spiega Jacqueline Josi, che desidera aiutare i bambini a percepire il proprio corpo attraverso il movimento, il gioco e il contatto con materiali di diverso tipo. «È importante che i bambini imparino a percepire se stessi, ad essere con se stessi. Se sono fisicamente attivi, diventano più calmi e più rilassati, ed anche la concentrazione migliora», afferma per esperienza l'insegnante.

Jacqueline Josi e la collega Rahel Graemiger si sono ispirate anche al progetto «Purzelbaum» (vedi riquadro) per organizzare lezioni ancora più propense al movimento. L'obiettivo è quello di risvegliare il piacere nell'attività fisica offrendo differenti possibilità per praticarla. A causa dello stile di vita moderno, i bambini si muovono troppo poco, con conseguenze sulla coordinazione, la motricità e la salute in generale. «Non è affatto raro che un bam-

bino non sia in grado di fare una capriola! Inoltre, abbiamo sempre più alunni in soprappeso», constatano le due insegnanti. Alla luce di questi dati, le maestre fanno sì che ogni giorno i bambini abbiano la possibilità di praticare del movimento all'aperto – giochi di palla, salto alla corda e quando possibile passeggiate nel bosco. Da tre anni, le lezioni di educazione fisica sono due a settimana. Da questo anno scolastico è prevista anche una mattina a settimana nel bosco. Le insegnanti curano inoltre lo spuntino del mattino, che deve essere variato ed equilibrato, con pane, frutta, noci o formaggio.

Non senza un occhio per la sicurezza

L'istituto di formazione continua dell'Alta scuola pedagogica di Berna, artefice nel 2007 del progetto «Purzelbaum», offre un sostegno concreto alle scuole dell'infanzia. A detta della responsabile del progetto Regula Nyffeler, il primo drappello comprende 58 insegnanti, mentre un nuovo corso è in fase di allestimento. I cinque moduli di perfezionamento servono a veicolare informazioni di fondo. Inoltre, i partecipanti scambiano le loro esperienze in occasione di incontri regolari. Anche il tema della sicurezza ha il suo peso: esperti dell'upi informano sui punti da considerare affinché le installazioni per il movimento siano costruite in tutta sicurezza e le differenti attività si svolgano senza incidenti. Anche i delegati upi alla sicurezza giocano un ruolo essenziale nel progetto «Purzelbaum». Le maestre d'asilo possono, infatti, rivolgersi a loro in qualsiasi momento per una consulenza in loco. A tale scopo l'upi ha allestito una documentazione ad hoc (vedi riquadro).

Sicurezza abitativa

Manfred Engel è consulente in materia di sicurezza della sezione upi Casa/Tempo libero/Prodotti nonché autore del documento di lavoro «Bewegungsförderung im Kindergarten» (Promozione del movimento nelle scuole dell'infanzia).



Manfred Engel, il fatto che i bambini della scuola dell'infanzia si muovano di più potrebbe aumentare il numero di infortuni. Perché, allora, l'upi sostiene il progetto «Purzelbaum»?

Effettivamente, è possibile che aumentino i piccoli infortuni. La promozione del movimento in età infantile è però un'importante scuola di vita per il nostro fisico, e serve anche alla prevenzione degli infortuni. Infatti, i bambini con una migliore motricità hanno una muscolatura più sviluppata, cadono meglio e sono meno inclini agli infortuni. Per l'upi la premessa è che gli istituti scolastici rispettino le norme di sicurezza in materia edilizia e che i bambini siano adeguatamente sorvegliati, al fine di evitare infortuni gravi.

Su quali aspetti il corpo insegnante deve soffermarsi in particolare nell'allestire le aree riservate alla promozione del movimento?

Gli elementi fissi devono soddisfare i requisiti statici della struttura dell'edificio. Significa che devono avere un ancoraggio fisso ed essere portanti. Attorno agli elementi che si sviluppano verso l'alto, come una parete di arrampicata, deve esserci spazio sufficiente affinché i bambini non possano cozzare contro altri elementi. Nelle vicinanze non devono dunque esserci tavolini, casse contenenti giochi, lavelli, portabiti o simili. Nel caso degli elementi non fissi, vale la

regola secondo cui occorre sempre la sorveglianza di una persona in grado di valutare le capacità dei bambini.

Esistono pericoli nascosti cui gli insegnanti devono badare in particolare?

Un esempio tipico sono le altalene montate nelle intelaiature delle porte: ci si dondola dentro e fuori da un locale da gioco o un corridoio dove si muovono i bambini, e per tale motivo sussiste un forte rischio di urtare violentemente un compagno o un montante. Da evitare assolutamente!

Ha un consiglio particolare per la promozione del movimento nella scuola dell'infanzia?

Prima di installare nuovi elementi è doveroso verificare nei dettagli gli impianti e le possibilità già offerte nelle immediate vicinanze. Può trattarsi di parchi giochi, un ruscello, il bosco, tronchi in giardino eccetera. Partendo da queste informazioni sarà poi possibile colmare le eventuali lacune con nuove opportunità di movimento.

Mi sembra inoltre importante coinvolgere i genitori, che a casa devono tirare dalla stessa estremità della fune, affinché la promozione della salute abbia effetti durevoli. **um**

Consigli sulla sicurezza nel documento di lavoro «Bewegungsförderung im Kindergarten» consultabile alla pagina www.upi.ch.

Il progetto «Purzelbaum»

In una scuola dell'infanzia «Purzelbaum» il movimento è integrato consapevolmente nella vita quotidiana dell'istituto. I bambini dispongono di svariate postazioni per il gioco e il movimento che li stimolano a saltellare, dondolarsi o arrampicarsi. In questo modo i piccoli sviluppano le loro capacità coordinative in modo ludico e divertente. I bambini con una sana motricità hanno uno sviluppo più equilibrato e sono armati di tutto punto per le esigenze della scuola. I genitori sono informati e coinvolti. Gli insegnanti «Purzelbaum» sono formati dalla direzione scolastica e riflettono sulla loro esperienza in occasione dei regolari incontri di gruppo.

Il progetto «Purzelbaum» è stato lanciato nel 2007 dall'istituto per la formazione continua dell'Alta scuola pedagogica di Berna PHBern, sull'esempio del progetto «Burzelbaum» della città di Basilea. Un progetto simile è realizzato anche a Zurigo. Le esperienze di queste città saranno di aiuto ad altri cantoni e comuni. Maggiori informazioni alla pagina <http://purzelbaubern-iwb.phbern.ch>.

Il sostegno del comune

Per la buona riuscita del progetto occorre anche l'impegno del comune – che deve finanziare la spesa supplementare per gli elementi ludici destinati a favorire il movimento dei piccini. Il costo, calcolato in base al progetto pilota di Basilea, si aggira sui 1000–1500 franchi per scuola dell'infanzia. A Basilea il progetto ha suscitato molto interesse. Secondo Stefanie Pürro, responsabile della rete di scuole che favoriscono il movimento nella città di Berna, l'ufficio della sanità sostiene gli insegnanti ad affrontare il tema del movimento nel modo più completo possibile nelle attività quotidiane dell'istituto scolastico o della prima infanzia. «Il movimento non deve essere praticato soltanto nell'ambito di progetti specifici. La «scuola in movimento» deve diventare un principio pedagogico!» L'ammini-

strazione cittadina è ben intenzionata a garantire l'infrastruttura occorrente e il sostegno finanziario necessario, affinché gli insegnanti possano concentrarsi appieno sull'allestimento di lezioni attente al movimento.

Presso la scuola dell'infanzia Kirchacker I, l'ottima collaborazione dei differenti servizi ha portato a risultati straordinari. Tutto a vantaggio dei nostri bambini!

Ursula Marti

EUREKA

Aerare senza il rischio di cadere nel vuoto

Le finestre aperte attraggono magicamente i bambini piccoli, sempre pronti a partire all'avventura! Perciò, impossibile arieggiare i locali quando i piccini vi soggiornano. Che fare, allora, se occorre far circolare rapidamente l'aria? Il suggerimento di Martin Hugli, responsabile della sezione upi Casa/Tempo libero/Prodotti: prendete una semplice catenella da porta e montatela in cima alla finestra, fissandola allo stipite, in modo tale che con la catenella inserita vi sia un'apertura massima di 12 centimetri. La distanza non deve essere

superiore, per evitare che il bambino possa infilarsi attraverso l'apertura. Questo semplice dispositivo impedisce ai bambini di aprire le finestre e di precipitare nel vuoto. Questo tipo di catenella è disponibile presso i rivenditori specializzati al prezzo di una dozzina di franchi, è semplice sia da montare, sia da rimuovere in caso di trasloco. Per le pulizie, è possibile spalancare completamente la finestra sganciando la catenella. Semplice, economico, sicuro! **um**



Le catenelle da porta possono essere utilizzate anche per assicurare le finestre!

Al servizio degli scolari: i pattugliatori

PERCORSO CASA-SCUOLA Oltre 7000: è il numero approssimativo di pattugliatori scolastici in Svizzera. Armati della popolare paletta, svolgono un prezioso servizio a favore della sicurezza dei bambini lungo il tragitto di scuola. Reportage a Bulle (FR), al cuore del traffico del mattino.

Aria frizzante di una mattina di giugno. I bambini si spostano in piccoli gruppi verso le scuole elementari di Bulle. I due pattugliatori del giorno, Loris Bort, allievo di 6a elementare, e Jocelyn Ramsamy, pattugliatore adulto, sono già al loro posto. Concentrati, osservano il traffico, si sorvegliano reciprocamente e cercano il momento giusto per entrare in azione. È Jocelyn Ramsamy a dare l'ordine di portarsi sulla carreggiata per bloccare il traffico. Gli scolari attraversano, volgendo l'attenzione ai pattugliatori con un «grazie» o una battuta spiritosa.



Jocelyn Ramsamy (a sin.) e **Loris Bort**: un impegno quotidiano per la sicurezza degli scolari

Un tandem bambino-adulto

Per garantire maggiore sicurezza dove il traffico è intenso, il team è composto da un bambino e da un adulto. È sempre così, di fronte alle scuole elementari di Bulle, dove tra le 07.30 e le 08.00 circolano circa cinquecento veicoli. Gli adulti sono ingaggiati attraverso annunci pubblicati nella stampa locale. Purtroppo, non sono in molti a rispondere all'appello, deplora Christophe Charrière, agente della polizia locale di Bulle: «Le giornate sono ritmate da due appuntamenti al mattino e due nel pomeriggio; non tutti hanno questa flessibilità», si rammarica l'agente. Anche per i bambini vigono delle restrizioni: gli scolari hanno il diritto di pattugliare soltanto a partire dalla 5a o dalla 6a elementare. In generale, i volontari si trovano in numero sufficiente – una disponibilità premiata dalla polizia: «Quest'anno abbiamo fatto una bellissima escursione

nel Giura con tutti i pattugliatori del comune!» racconta Loris Bort.

Una formazione e un'assicurazione ad hoc

Prima di entrare in funzione i pattugliatori assolvono una formazione di un'ora impartita da istruttori del traffico della Polizia cantonale. Imparano così i gesti, il contatto visivo e l'utilizzo della paletta che conferisce loro l'autorità di bloccare il traffico. «Sensibilizziamo i bambini all'impegno che assumono di contribuire alla sicurezza degli altri. D'altronde, anche loro firmano un contratto, non solo i loro genitori», sottolinea Beat Bächler, istruttore del traffico presso la Polizia cantonale friburghese. I pattugliatori adulti e bambini beneficiano di una copertura assicurativa

presa a carico dall'upi. Fortunatamente, nel canton Friburgo gli incidenti sono rari e mai gravi: «Dalla creazione del servizio di pattugliatori nel 1960, i problemi di cui sono venuto a conoscenza si contano sulle dita di una mano», rassicura Beat Bächler.

Terminata la sua mezz'ora di pattugliatore, Jocelyn Ramsamy sia appresta a rientrare a casa, mentre Loris Bort si affretta a raggiungere i compagni in classe. Per lui, la pagina sarà presto voltata: con l'inizio del nuovo anno scolastico sarà uno studente del ciclo di orientamento. Finiti i tempi da pattugliatore!

Magali Dubois

La bicicletta, ospite d'onore in Ticino

TRENO E BICI Su iniziativa del Cantone Ticino, FFS e la filiale TILO propongono anche quest'anno l'azione «Treno – Bici» lanciata nel 2007 con l'obiettivo dichiarato di promuovere la bicicletta in tutta sicurezza.



Alessandro Staffieri (a sin.) e **Roberto Tulipani** sono impegnati nella seconda edizione dell'azione «Treno – Bici».

Con il 5% soltanto della superficie totale del Cantone adibita ad abitazione e alle infrastrutture e 40 000 lavoratori italiani che varcano ogni giorno la frontiera, il Ticino deve far fronte a tutta una serie di questioni legate alla gestione della mobilità. Fattore essenziale di sviluppo economico, per molto tempo la mobilità si è concentrata sui mezzi di locomozione motorizzati, favorendo l'integrazione del Cantone nello sviluppo sia svizzero che lombardo.

Per evidenti motivi ecologici e per promuovere il movimento fra una popolazione sempre più sedentaria, il Governo ticinese desidera oggi favorire la mobilità dolce. L'azione «Treno – Bici» di

FFS e TILO (Trasporti regionali Ticino-Lombardia), finanziata dal Cantone, si iscrive in un programma destinato a promuovere l'utilizzo della bicicletta in combinazione con il treno. Non facile sedurre i dilettanti delle due ruote, considerate le abitudini della gente e la configurazione del territorio, formato da salì e scendi. Eppure, segno che i tempi cambiano, i media locali osservano un aumento considerevole delle vendite di biciclette e di caschi negli ultimi anni. Oltre agli sforzi profusi a livello cantonale, hanno contribuito anche il passaggio del Giro d'Italia e del Tour de Suisse nel 2008 e i Mondiali di ciclismo previsti a Mendrisio nel 2009...

Tre modi di combinare treno e bici

«Treno – Bici» offre tre possibilità di abbinare il piacere della bicicletta alla comodità del treno. In primo luogo, la carta giornaliera per le escursioni di un giorno offerta a prezzo ridotto. In secondo luogo, il biglietto «Monte Ceneri», che permette ai ciclisti scoraggiati dai tornanti del Ceneri di effettuare la salita in treno e di percorrere in bicicletta le tratte meno difficoltose. L'offerta non sarebbe completa senza l'abbonamento annuale bici-treno, che offre in qualsiasi momento la possibilità di combinare i due mezzi di trasporto. Il lancio di queste offerte in Ticino non è frutto del caso, come spiega Roberto Tulipani, direttore di TILO: «I nuovi treni che compongono la flotta TILO dal 2007 sono stati appositamente concepiti per facilitare l'accesso agli utenti con mobilità ridotta o a quelli che trasportano un carico come una bicicletta o un passeggino.» Ormai, questi modelli di treno sono utilizzati anche in altri cantoni come Basilea, Zugo e Lucerna. In futuro vedremo se l'iniziativa ticinese sarà seguita anche fuori dai confini cantonali!

Un'azione concreta per motivare i collaboratori

Aperta a tutti, l'offerta «Treno – Bici» è stata ampiamente divulgata all'esterno verso il pubblico e all'interno di TILO e FFS, tramite i giornali interni e i siti intranet dell'azienda e della sua filiale. Inoltre, le Ferrovie hanno organizzato un'azione di promozione del casco da



I due nuovi treni sono concepiti in modo da facilitare l'accesso alle biciclette.

bicicletta nel quadro della campagna Stop Risk: concetto a favore della sicurezza nel tempo libero. Così, i dipendenti hanno potuto acquistare il casco a un prezzo di favore, oltre che approfittare del buono da 20 franchi offerti dall'upi nel quadro della campagna primavera per l'acquisto di un casco da bicicletta.

Una collaborazione con l'upi per la sicurezza

Con riferimento alla campagna casco bici, le inserzioni nella stampa per l'azione «Treno – Bici» sono accompagnate da un messaggio di sicurezza

dell'upi. I collaboratori di TILO sono sensibilizzati regolarmente ai messaggi di prevenzione dell'upi, in particolare tramite la rivista aziendale. La collaborazione nata dai contatti allacciati da Paola Lurati, consulente upi per il Ticino, con Roberto Tulipani è dunque proficua: «Abbiamo tutto l'interesse ad ancorare fra i collaboratori alcuni automatismi di sicurezza, come il porto del casco da bici o da sci. E contiamo sul sostegno dell'upi per riuscirci!» conclude Tulipani ammiccando.

Magali Dubois

In bici in Ticino: le cifre

In base alle statistiche, al Sud delle Alpi i ciclisti hanno vita dura... In proporzione al numero di chilometri percorsi, il Ticino registra un numero di feriti gravi e di morti superiore alle altre regioni del Paese (23 nel 2007). Ragione in più – se già i motivi non fossero sufficienti – per insistere sull'importanza del casco. I ticinesi sono comunque già d'esempio: con un tasso di porto che sfiora il 45% la fanno da padrone rispetto alle altre regioni linguistiche, ancora sotto la barra del 40%. Se però si porta volentieri nel tempo libero, il casco passa in secondo piano quando si tratta di sbrigare una rapida commissione in città. Eppure, è proprio in questo tipo di situazione che un ciclista può essere particolarmente vulnerabile di fronte al resto del traffico. Oltre alla campagna annuale per il porto del casco condotta in collaborazione con la Suva, l'upi punta su modifiche e sistemazioni specifiche destinate a facilitare la circolazione dei ciclisti e a proteggerli meglio. Per fare il punto, l'upi ha pubblicato nel 2005 un dossier sicurezza che offre una panoramica dei problemi connessi al traffico ciclistico nel nostro Paese e di possibili misure per renderlo più sicuro. Il documento può essere consultato su www.bpa.ch/PDFLib/894_22473.pdf (in tedesco, con riassunto in francese e italiano).

TEMPO LIBERO



Arrampicata in palestra: solo se adeguatamente assicurati

Sono sempre più numerosi gli sportivi a frequentare le palestre d'arrampicata, dove possono praticare il loro passatempo preferito senza subire i capricci del tempo e senza dover percorrere lunghe distanze fino all'agognata parete rocciosa. Niente pericoli naturali come la caduta di massi, rocce friabili o bizzarrie meteorologiche – il che può facilmente tramutarsi in un abbassamento della soglia di rischio. Ma attenzione: un errore nell'assicurarsi può essere fonte di un grave infortunio!

Pertanto:

- Frequentate un corso d'introduzione dettagliato alla tecnica di sicurezza.
- Arrampicatevi solamente con una persona in cui avete piena fiducia.
- Verificate sempre vicendevolmente i nodi (partner check).
- Quando assicurate il/la compagno/a, rimanete accanto alla parete e non lasciate mai andare la corda di frenata.
- Concentratevi sull'assicurare il/la compagno/a e non lasciatevi assolutamente distrarre!

Promemoria upi 0208 Impianti d'arrampicata (per gestori e costruttori di pareti d'arrampicata):

<http://shop.upi.ch>. Opuscolo Arrampicare in sicurezza (da ottobre). Trovate inoltre un elenco delle palestre di arrampicata accessibili al pubblico alla pagina www.sac-cas.ch.

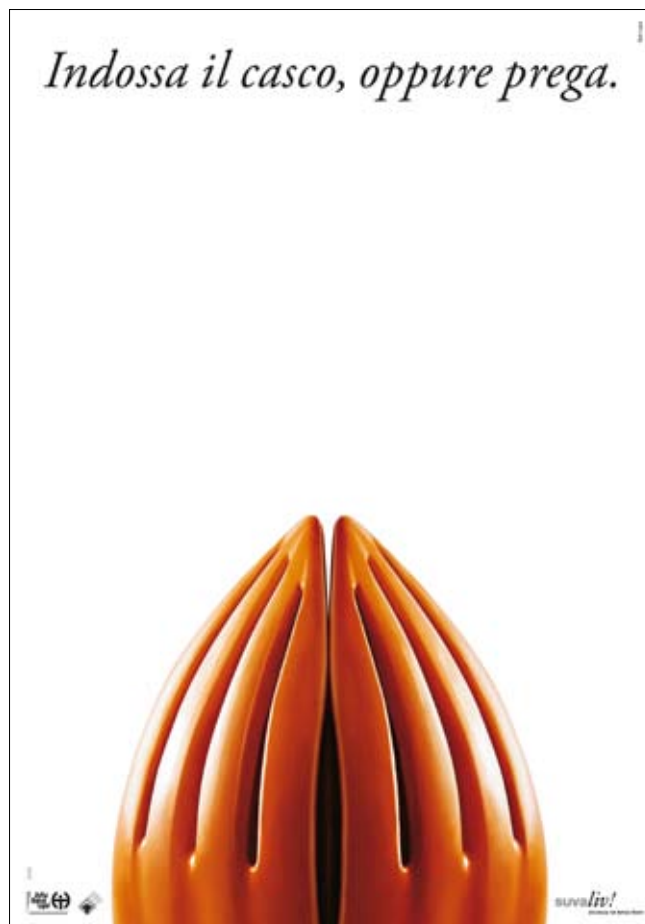
«Mani che pregano»: un manifesto che vale oro

I manifesti della campagna sul porto del casco da bici non soltanto sono efficaci, come dimostrato dalla crescente schiera di cicliste e ciclisti che lo indossano, ma danno anche nell'occhio grazie alla grafica creativa innovata di anno in anno. Lo ha notato anche la giuria dello Swiss Poster Awards, un concorso lanciato dall'SGA, che alle «mani che pregano» ha conferito il trofeo d'oro della sezione Public Service.

«Preservare la freschezza e l'emozione di un concetto sull'arco degli anni è una qualità molto rara. Una volta di più si riesce a dimostrare l'utilità del casco da bicicletta all'oggetto stesso, in

modo stupefacente. Arguto, conciso e lapidario. Anche noi abbiamo dato la nostra benedizione», ha commentato la giuria.

Anche quest'anno, grazie al cofinanziamento da parte del Fondo di sicurezza stradale FSS, durante la campagna è stato possibile sovvenzionare con 20 franchi l'acquisto di 30 000 caschi da bici. Anche l'anno venturo upi e Suva-Liv pedaleranno in tandem con una nuova campagna, sostenuta dall'FSS, per divulgare il porto del casco da bicicletta. Informazioni alla pagina www.cascobici.ch. **um**



L'originale manifesto vincitore nel 2007.