

# **Barometro UPI della sicu- rezza**

## **Livello di sicurezza sulle strade svizzere 2020**

# Incidentalità

	Danni gravi alle persone (2019)	Evoluzione	
		A medio termine	A breve termine
<b>Totale</b>	<b>3 826</b>	↘	↘
<b>Mezzo di locomozione</b>			
Automobile	771	↘	↘
Motocicletta	1 020	↘	→
Bici elettrica	366	↗	↗
Bicicletta	818	→	↘
Pedone (compreso attrezzi simili a veicoli)	600	↘	→
Altro	251	↘	→
<b>Età</b>			
Bambini (0-14)	173	↘	→
Adolescenti (15-17)	132	↘	→
Adulti giovani (18-24)	389	↘	↘
Adulti (25-64)	1 006	↘	→
Anziani (65+)	1 272	→	→
<b>Regione linguistica</b>			
Svizzera tedesca	2 501	→	→
Svizzera francese	1 107	↘	→
Ticino	218	↘	→
<b>Strada</b>			
Strade urbane	2 381	→	→
Strade extraurbane	1 245	↘	↘
Autostrada	200	↘	→
<b>Tipo d'incidente</b>			
Collisione	2 052	↘	↘
Sbandamento/incidente per colpa propria	1 663	→	→
Altro (ad es. incidente con animale)	111	↘	→
<b>Cause</b>			
Disattenzione e distrazione	1 068	↘	↘
Inosservanza del diritto di precedenza	964	↘	↘
Velocità	701	↘	→
Alcol	469	↘	→
Effetti narcotici/farmaci	140	→	→

Variazione: aumento (↗), calo (↘) o nessuna variazione (→)

A medio termine: variazione media 2009-2019, calcolato con regressione lineare, di 2% ovvero -2% o più.

A breve termine: aumento o calo statisticamente significativo 2019 relativo alla media 2016-2018. Probabilità d'errore 5 %

Fonte: USTRA: incidenti stradali rilevati dalla polizia

## Come si presenta l'andamento dell'incidentalità?

- **Sempre meno morti e feriti gravi:** negli ultimi anni sulle strade svizzere l'incidentalità è diminuita notevolmente. Dal 2009 il numero di incidenti mortali è sceso quasi del 50 per cento, passando da 349 a 187. Anche il numero di feriti gravi ha segnato un trend positivo: negli ultimi dieci anni è stato registrato un calo del 30 per cento circa, passando da 4708 a 3639.
- **Pochi progressi nel traffico lento:** negli ultimi dieci anni, le automobiliste, gli automobilisti e i loro passeggeri hanno beneficiato maggiormente del significativo aumento della sicurezza stradale. Sia in termini assoluti sia in modo relativo rispetto alla rimanente incidentalità, il numero dei danni gravi alle persone è calato in modo superiore alla media. Riduzioni altrettanto elevate si sono viste solo tra le motocicliste e i motociclisti. Ciononostante, sono ancora i più colpiti da gravi incidenti stradali. D'altra parte, i pedoni e le cicliste e i ciclisti hanno beneficiato poco o per nulla degli sviluppi positivi. In quest'ultimo caso, negli ultimi dieci anni il numero di feriti gravi è rimasto ad un livello costantemente elevato. Nel traffico di biciclette elettriche, che sta vivendo un boom, l'incidentalità continua ad aumentare.
- **Le vittime della strada sono in media sempre più anziane:** mentre il numero dei danni gravi alle persone nelle persone sotto i 65 anni è calato negli ultimi dieci anni, questo è rimasto alto tra gli anziani. Sebbene sia diminuito anche il numero di anziani deceduti, in questa fascia d'età è invece aumentato il numero dei feriti gravi.
- **Gli uomini sono più colpiti delle donne:** due volte più uomini che donne sono coinvolti in un incidente stradale. Inoltre, gli incidenti che vedono coinvolti gli uomini comportano spesso conseguenze più gravi.  $\frac{2}{3}$  dei feriti gravi e  $\frac{3}{4}$  dei morti sono uomini.
- **Elevato numero di incidenti in Ticino:** negli ultimi dieci anni, in Ticino il numero dei feriti gravi in incidenti stradali è diminuito in modo più marcato rispetto alla Svizzera tedesca e francese. Tuttavia, il numero dei danni gravi alle persone su 100 000 abitanti è tuttora più alto in Ticino che nel resto della Svizzera. Ciò è dovuto principalmente al traffico turistico.
- **Strade fuori delle località pericolose:** gli incidenti con feriti gravi si verificano più frequentemente nell'abitato, gli incidenti mortali invece fuori dell'abitato. La letalità (numero di vittime su 10 000 danni gravi alle persone) è tre volte più alto sulle strade fuori delle località che nell'abitato e due volte più alto che sull'autostrada.
- **La messa in pericolo di terzi è più elevata della messa in pericolo propria:** nella statistica ufficiale degli incidenti, le collisioni tra utenti della strada rappresentano una percentuale maggiore di danni gravi alle persone rispetto agli incidenti per colpa propria. Queste ultime, tuttavia, hanno conseguenze molto più gravi: su 10 000 danni gravi alle persone, negli incidenti per colpa propria muore circa il doppio degli utenti della strada rispetto alle collisioni. Mentre le/i conducenti di età compresa tra i 18 e i 24 anni sono più frequentemente coinvolti in sbandamenti/incidenti per colpa propria, il tasso di persone tra i 25 e i 44 anni è più alta nelle collisioni con altri utenti della strada.
- **Gravi incidenti per eccesso di velocità:** le cause più gravi degli incidenti stradali gravi sono rimaste invariate per anni: disattenzione/distrazione, inosservanza del diritto di precedenza, velocità e alcol. La maggior parte degli incidenti è correlata a errori comportamentali. Di tutte le cause di incidenti, la «velocità» comporta il maggior numero di morti. In confronto, stando ai verbali degli incidenti della polizia i difetti dei veicoli o dell'infrastruttura giocano un ruolo minore.
- **Gli utenti della strada vulnerabili sono molto colpiti:** nel complesso, si constata che le tendenze degli anni precedenti sono continuate: il problema del traffico lento si accentua e sempre più anziani sono coinvolti in un incidente.

# Indicatori di sicurezza

	Valore attuale	Evoluzione	
		A medio termine	A breve termine
<b>Comportamento osservato</b>			
Percentuale d'uso delle cinture nei conducenti di un'auto	96%	→	→
Percentuale d'uso delle cinture nei passeggeri posteriori di un'auto	77%	→	→
Bambini trasportati con un sistema di ritenuta	93% (2012)	→	...
Percentuale d'uso del casco nei motociclisti	100%	→	→
Percentuale d'uso del casco nei ciclomotoristi	94%	→	→
Percentuale d'uso del casco e-bike veloci	92%	↗	↗
Percentuale d'uso del casco e-bike lente	65%	→	→
Percentuale d'uso del casco nei ciclisti	52%	↗	→
Percentuale d'uso delle luci nelle auto	97%	↗	→
<b>Approvazione delle misure (percentuale piuttosto favorevole)</b>			
Limite di velocità 30 km/h nell'abitato ad eccezione delle arterie principali con limite di velocità 50 km/h	59%	↗	→
Registratore dei dati d'incidente in tutte le automobili	63%	→	↗
Forza probatoria test alcoemia	29%	↘	→
Divieto generale di telefonare durante la guida (compresi i kit vivavoce)	51%	...	→
Obbligo del casco per conducenti di tutte le e-bike	85%	...	→
Obbligo per le e-bike di circolare con le luci accese anche di giorno	76%	...	...
E-bike veloci (con pedalata assistita fino a 45 km/h devono essere dotate di tachimetro)	76%	...	...
<b>Secondo le proprie dichiarazioni gli automobilisti mostrano raramente o mai il seguente comportamento</b>			
Telefonare con il cellulare in mano durante la guida	94%	...	→
Telefonare con il vivavoce mentre si guida	57%	...	↘
Leggere/scrivere su cellulare/tablet	94%	...	...
Usare un navigatore mentre si guida	76%	...	...
Impostare impianto musica	40%	...	...
Guidare dopo aver bevuto 2 o più bicchieri di alcol	93%	...	→
Avvicinarsi moltissimo al veicolo che precede	80%	...	...
<b>Secondo le proprie dichiarazioni i ciclisti mostrano raramente o mai il seguente comportamento</b>			
Telefonare con il cellulare in mano mentre si va in bici	96%	...	...
Ascoltare musica mentre si va in bici	81%	...	...
Andare in bici dopo aver bevuto 2 o più bicchieri di alcol	83%	...	...
Circolare senza diritto di precedenza	86%	...	...
Circolare di notte senza luce	89%	...	...
Col buio andare in bici senza indossare vestiti chiari o riflettenti	54%	...	...
<b>Secondo le proprie dichiarazioni i pedoni mostrano raramente o mai il seguente comportamento</b>			
Attraversare la strada senza usare i passaggi pedonali	63%	...	...
Attraversare la strada sul passaggio pedonale senza prima dare uno sguardo di controllo	86%	...	...
Spostarsi di notte indossando abiti scuri/senza materiale rifrangente	44%	...	...
Ascoltare musica con le cuffie mentre si cammina	72%	...	...
Telefonare mentre si cammina	47%	...	...
Scrivere o leggere qualcosa sul cellulare mentre si cammina	56%	...	...
<b>Grado d'informazione automobilisti</b>			
Valore limite di alcoemia attuale (per mille max.)	63%	↘	→

Variazione: aumento (↗), calo (↘) o nessuna variazione (→)

A medio termine: variazione negli ultimi 10 anni

A breve termine: variazione negli ultimi 2 - 5 anni

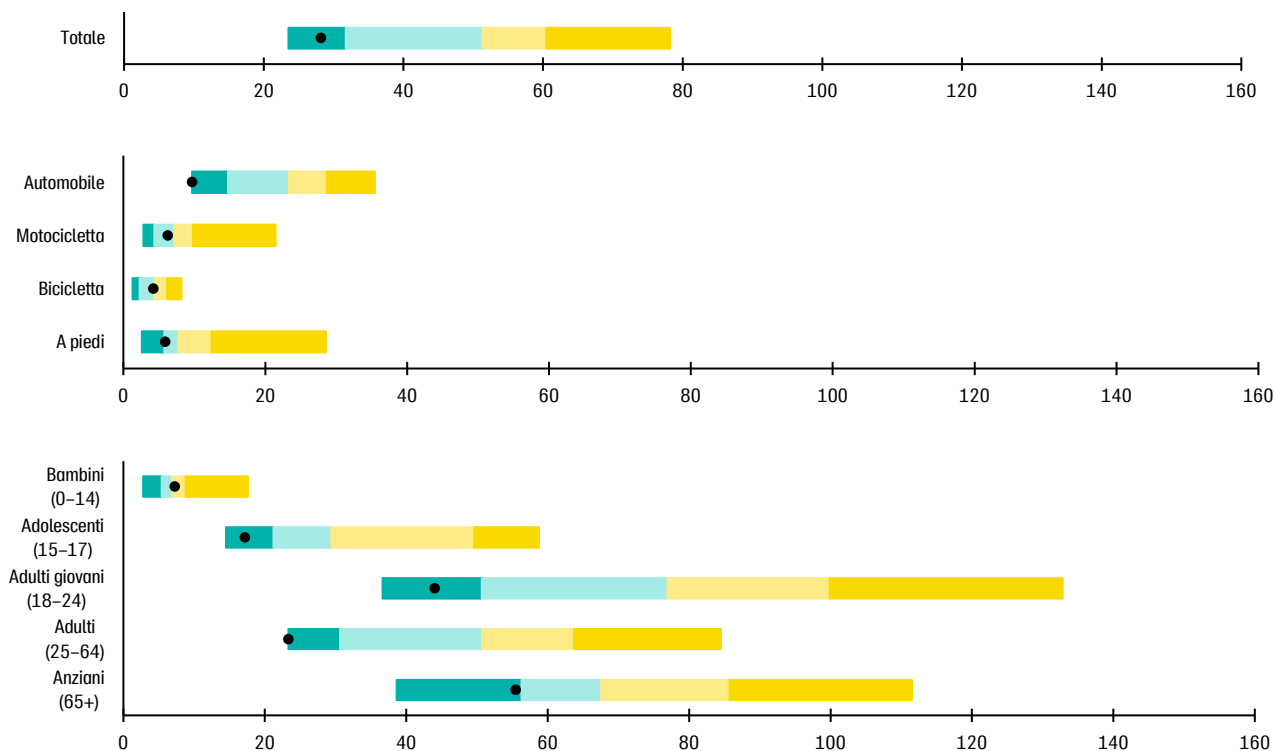
Fonte: rilevamenti UPI, sondaggio UPI, E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA).

## Come si è presentata l'evoluzione degli indicatori di sicurezza?

- **I conducenti allacciano le cinture di sicurezza:** il comportamento osservato nel traffico stradale è positivo da molti anni: circa 95 su 100 utenti della strada si allacciano in auto come conducenti o passeggeri, accendono le luci anche durante il giorno – a causa dell'uso obbligatorio delle luci di marcia diurne dal 2014 in questo ambito è stato registrato il più grande cambiamento degli ultimi dieci anni – e indossano il casco sui ciclomotori e sulle e-bike veloci (obbligo del casco). Quasi tutte le e tutti i motociclisti indossano il casco. Il maggiore potenziale di sicurezza con l'uso delle cinture di sicurezza sui sedili posteriori delle auto, con l'uso del casco per ciclisti quando si viaggia con una bici convenzionale o una bicicletta elettrica lenta.
- **Le misure di sicurezza stradale sono generalmente accettate:** l'85% della popolazione è a favore dell'obbligo del casco per tutti i conducenti di una e-bike. 3 persone su 4 sono favorevoli che le luci delle biciclette elettriche dovrebbero essere accese anche durante il giorno. Sempre 3 su 4 sono (piuttosto) a favore che le bici elettriche veloci (con pedalata assistita fino a 45 km/h) devono essere dotate di tachimetro. Un'approvazione piuttosto vasta negli automobilisti trovano anche le misure «registratore dei dati d'incidente in tutte le automobili», «limite di velocità 30 km/h nell'abitato ad eccezione delle arterie principali con limite di velocità 50 km/h» nonché «divieto generale di telefonare durante la guida (compresi i kit vivavoce)».
- **Secondo dichiarazioni proprie, i conducenti si comportano per principio in modo sicuro e nel rispetto delle regole:** 9 conducenti su 10 usano raramente o mai il telefono senza un kit vivavoce durante la guida, raramente o mai leggono o scrivono sul loro mobile/tablet e raramente o mai guidano dopo aver bevuto due o più bicchieri di alcol. Inoltre, 8 automobiliste e automobilisti su 10 si avvicinano raramente o mai troppo al veicolo che precede. Praticamente lo stesso numero di persone usa raramente o mai un navigatore mentre guida. Solo 6 conducenti su 10 invece usano raramente o mai il kit vivavoce mentre guidano e persino solo 4 su 10 impostano raramente o mai l'autoradio durante la guida.
- **Secondo le loro stesse dichiarazioni, le cicliste e i ciclisti si comportano prevalentemente in modo sicuro e conforme alle regole:** il comportamento autodichiarato delle cicliste e dei ciclisti lascia presupporre che si comportano prevalentemente in modo sicuro e conforme alle regole: circa 9 persone su 10 usano raramente o mai il cellulare durante la guida, guidano raramente o mai al buio senza le luci accese e circolano raramente o mai quando non hanno il diritto di precedenza. Circa 8 ciclisti su 10 ascoltano raramente o mai musica mentre guidano e sempre 8 su 10 guidano raramente o mai dopo aver bevuto due o più bicchieri di alcol. Solo una/un ciclista su due dichiara di viaggiare raramente o mai al buio senza vestiti chiari/riflettenti.
- **Secondo le loro stesse dichiarazioni, i pedoni a volte si comportano in modo scorretto e pericoloso:** sebbene quasi 9 pedoni su 10 attraversino raramente o mai il passaggio pedonale senza sguardo di controllo, solo 6 su 10 intervistati dichiarano di attraversare raramente o mai la strada accanto a un attraversamento pedonale. Solo 4 pedoni su 10 escono di notte raramente o mai con abiti scuri/senza materiale riflettente. Secondo le loro stesse dichiarazioni, le attività di distrazione sono relativamente frequenti tra i pedoni: anche se 7 su 10 dicono di ascoltare raramente o mai musica mentre camminano, solo una persona su due dice di rinunciare per la maggior parte all'uso del cellulare mentre cammina.
- **Sempre meno conosce il limite di alcolemia attuale:** oggi 2 conducenti su 3 indicano ancora correttamente con 0,5 per mille il limite di alcolemia per i conducenti di veicoli a motore. Negli ultimi dieci anni, notevolmente meno persone lo sanno indicare correttamente.

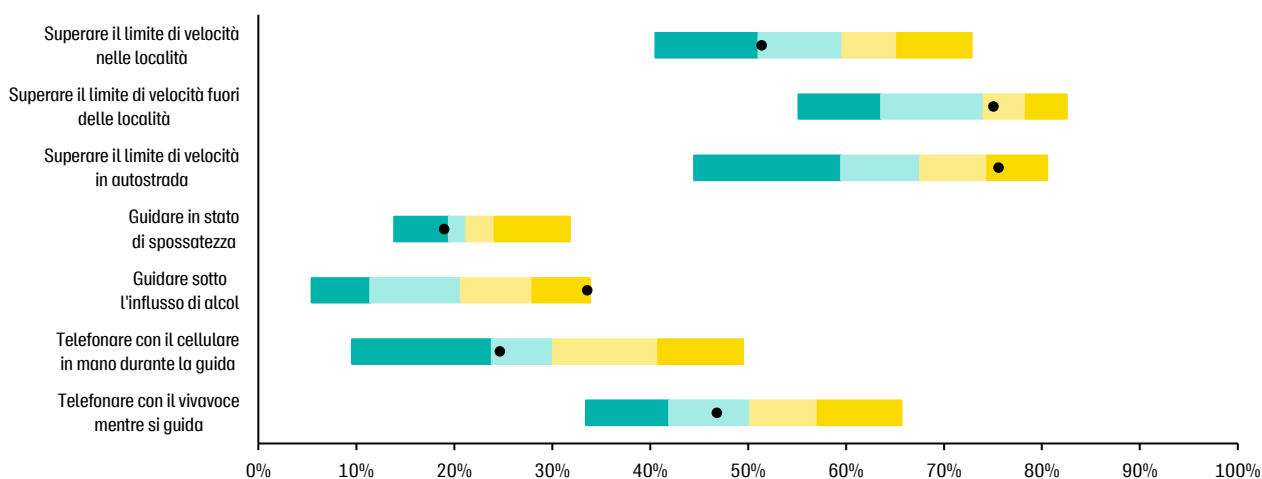
# Confronto internazionale

Morti su 1 milione di abitanti: la Svizzera nel raffronto con gli altri Paesi europei<sup>1</sup> per mezzo di locomozione e sesso, Ø 2014-2018



Fonte: OCSE: International Road Traffic and Accident Database IRTAD

Tasso di automobiliste e automobilisti che affermano di aver mostrato almeno una volta i seguenti comportamenti negli ultimi 30 giorni (ESRA 2018, 20 Paesi europei)<sup>2</sup>:



Fonte: E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA)

L'estremità sinistra di una barra colorata indica sempre il valore più basso (migliore) di un paese europeo, l'estremità destra il valore più alto (peggiore). Il punto nero sta per il valore svizzero. Ogni tonalità indica un quarto di tutti i Paesi. Il mediano si colloca nel passaggio dal verde al giallo, ovvero il 50% di tutti i Paesi dispone di un valore più alto, il 50% di uno più basso.

<sup>1</sup> A, B, CH, CZ, D, DK, E, F, FIN, GB, GR, H, I, IRL, L, LT, N, NIRL, NL, P, PL, S, SLO

<sup>2</sup> A, B, CH, D, DK, GR, E, FIN, F, IRL, I, NL, PL, P, S, SLO, UK, CZ, H, SRB

## Come si piazza la Svizzera nel confronto internazionale?

- **Svizzera in vetta alla classifica delle strade più sicure:** nel confronto internazionale, in rapporto al numero di abitanti sulle strade svizzere pochi utenti della strada perdono la vita. Nel benchmark europeo del numero di morti negli incidenti stradali, negli ultimi cinque anni la Svizzera si trova nel primo quarto dei Paesi elencati, ovvero nel quarto più sicuro.
- **In Svizzera, le/i conducenti e i loro passeggeri viaggiano sicuri:** in rapporto al numero di abitanti, il numero di occupanti di un'automobile deceduti sulle strade svizzere è tra i più bassi in Europa e persino nel mondo.
- **In materia di protezione degli utenti della strada vulnerabili solo nella media europea:** per motociclisti e ciclisti esistono Paesi più sicuri della Svizzera. In rapporto alla popolazione, ad esempio, oltre la metà dei Paesi europei conta meno morti tra i ciclisti.
- **Rispetto agli altri Paesi, in Svizzera i bambini sono relativamente spesso coinvolti in un incidente:** nella classifica della sicurezza stradale negli adolescenti, nei giovani adulti e negli adulti più anziani, la Svizzera si colloca nel primo quarto (il più sicuro). Anche la sicurezza per gli anziani è più elevata in Svizzera che nella maggior parte degli altri Paesi europei. Per contro, la Svizzera presenta ancora un sensibile margine di miglioramento per quanto riguarda il numero di incidenti con bambini nella circolazione stradale. In questo caso, il nostro Paese si trova solo nel secondo peggior quarto della classifica europea. Dall'analisi emerge che questo risultato è dovuto soprattutto al numero superiore alla media di bambini che muoiono in qualità di pedoni nella circolazione stradale.
- **La guida in stato di ebbrezza è più frequente in Svizzera:** nella categoria «guida in stato di ebbrezza», la Svizzera si colloca nel peggior quarto dei Paesi europei. 3 automobiliste e automobilisti su 10 in Svizzera hanno dichiarato di aver guidato sotto l'influenza dell'alcol almeno una volta negli ultimi 30 giorni. La Svizzera si classifica meglio in altre categorie: secondo le dichiarazioni degli automobilisti intervistati, «guidare più veloce del consentito» sulle strade all'interno delle località svizzere capita più raramente che nel resto d'Europa, sulle strade fuori delle località siamo nella media europea e guidare troppo veloce sulle autostrade svizzere è più frequente che nella maggior parte degli altri Paesi europei. In Svizzera, all'interno delle località 5 automobilisti su 10 guidano almeno una volta all'anno più velocemente di quanto consentito e più di 7 su 10 lo fanno sulle strade fuori delle località e sulle autostrade. «Telefonare con il cellulare in mano mentre si guida (con o senza kit vivavoce)» è meno frequente negli automobilisti svizzeri che negli automobilisti di altri Paesi europei.

# Strategie di prevenzione

Grado di espletamento delle cinque strategie principali e dei relativi ambiti di misure:

<b>Enforcement (diritto ed esecuzione)</b>	★★★★☆
• Diritto (norme comportamentali)	★★★★☆
• Esecuzione/Sorveglianza	★★★★☆
• Sanzioni	★★★★★
<b>Engineering (tecnica)</b>	★★★★☆
• Veicolo	★★★★☆
• Infrastruttura	★★★★☆
• Prodotti	★★★★☆
<b>Education (formazione)</b>	★★★★☆
• Sensibilizzazione	★★★★☆
• Istruzione alla guida	★★★★☆
• Riabilitazione	★★★★☆
<b>Economy (incentivi)</b>	★★★☆☆
<b>Emergency (emergenza sanitaria)</b>	★★★★★

Un team di esperti dell'UPI ha valutato le cinque strategie principali per poter risalire al loro grado di espletamento in Svizzera.



## Le strategie di prevenzione vengono attuate bene?

- **Buona legislazione, ma potenziale nell'esecuzione:** in passato, in Svizzera sono stati raggiunti buoni risultati in materia di enforcement, in particolare per quanto riguarda le regole di condotta, ma anche per quanto riguarda le sanzioni. Tuttavia, sussiste un margine di miglioramento nell'esecuzione, cioè nelle attività di controllo della polizia. Il tasso con cui le autostabiliste e gli automobilisti vengono controllati in materia di alcol, droghe e farmaci è ancora troppo basso. Anche il rispetto dei limiti di velocità - soprattutto sulle strade fuori delle località e sulle strade nell'abitato con limite di 50 km/h - dovrebbe essere controllato più frequentemente.
- **Sostenere l'essere umano nel miglior modo con la tecnica:** anche la concezione tecnica del sistema dei trasporti serba un notevole potenziale. Va promosso sia l'ampliamento delle infrastrutture per il traffico ciclistico sia l'estensione delle zone 30 km/h. Le strade devono essere configurate sempre più in modo da essere autoesplicative e a prova di errore. I veicoli vanno adattati alle capacità degli esseri umani. In particolare l'utilizzo dei sistemi di assistenza alla guida, che supportano i conducenti in situazioni di emergenza, serba un grande potenziale che andrebbe sfruttato maggiormente in futuro.
- **Elevato livello di formazione in Svizzera:** la formazione alla guida, ma anche i corsi di recupero come misure riabilitative per i delinquenti del traffico hanno una lunga tradizione in Svizzera. Anche se il livello di istruzione è generalmente elevato, esistono ancora margini di miglioramento, ad esempio nella formazione dei conducenti: gli adeguamenti della formazione dei conducenti decisi dal Consiglio federale rispecchiano solo una piccola parte del pacchetto complessivo originariamente presentato per la revisione delle prescrizioni sulla licenza di condurre OPERA-3. La prevista ottimizzazione della formazione dei conducenti può essere ottenuta sviluppando e applicando materiale didattico che garantiscono un'elevata qualità. Inoltre, la formazione delle maestre e dei maestri di guida deve essere ottimizzata, soprattutto in vista dell'avanzata automazione dei veicoli. La misura Via sicura per la riqualificazione obbligatoria (delle/dei conducenti) dovrebbe inoltre essere valutata e andrebbero identificati i punti che potrebbero essere ottimizzati. Il trasferimento di conoscenze e la sensibilizzazione avvengono principalmente mediante campagne massmediali. Bisogna ampliare maggiormente gli interventi nella prevenzione specifica del gruppo target, ad esempio nelle aziende e nelle scuole.
- **Sorgono nuovi rischi:** in data 1° gennaio 2021 il Consiglio federale introdurrà le lezioni di guida dai 17 anni e un periodo minimo di lezioni di guida di un anno. Questo creerà un incentivo a praticare almeno 3000 km con maestre e maestri di guida nonché persone private prima di iscriversi all'esame. Tuttavia, con il permesso di guidare un'auto a partire dai 17 anni di età e una moto della categoria A1 (125 cm<sup>3</sup>) a partire dai 16 anni possono sorgere anche nuovi rischi.
- **Grande potenziale con i sistemi di incentivazione economici:** finora il segmento economico è stato il meno sfruttato. In questa strategia principale, si ricorre ai sistemi di incentivazione economici per promuovere i comportamenti o prodotti desiderati premiandoli. Un esempio ben noto è rappresentato dai premi assicurativi basati sull'uso che tengono conto del comportamento di guida personale. Anche la riduzione delle tasse sui veicoli a motore per selezionati sistemi di sicurezza, come gli assistenti alla frenata d'emergenza, rientra in questa strategia.
- **Sistema di soccorso quasi ottimale:** il sistema di soccorso svizzero può essere considerato come molto buono. Il personale del pronto soccorso gode di una buona formazione e normalmente raggiunge rapidamente il luogo dell'incidente.

# Management della sicurezza stradale

**Stato della gestione della sicurezza stradale in Svizzera rispetto agli standard e alle raccomandazioni internazionali:**

Orientamento ai risultati	
• Obiettivo di sicurezza stradale	★★★★☆
<hr/>	
Intervento sul sistema	
• Sistema sicuro	★★★★☆
• Responsabilità condivisa	
<hr/>	
Obiettivi secondo ambiti di attività e responsabilità	★★☆☆☆
<hr/>	
Identificazione sistematica dei fattori di rischio e misure efficaci	★★★★☆
<hr/>	
Valutazione misure centrali	★★★★☆
<hr/>	
Condizioni quadro	
• Responsabilità	★★★★☆
• Risorse economiche e a livello di personale	

Un team di esperti dell'UPI ha paragonato e valutato lo stato della gestione della sicurezza stradale in Svizzera rispetto agli standard e alle raccomandazioni internazionali. A tale scopo il rating è stato espresso su una scala di 5 classi: da concordanza esigua (una stella) fino a concordanza elevata (cinque stelle).

# Dove si piazza la Svizzera nel management della sicurezza stradale?

Ultimamente, l'impegno dell'Assemblea federale è diminuito. Si prevede di abolire le misure collaudate e di annullare le disposizioni di sicurezza già approvate ma non ancora introdotte.

- **Obiettivo della sicurezza stradale definito, attuazione ancora aperta:** nel 2017 l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha formulato l'obiettivo di ridurre a 100 il numero degli utenti della strada morti e a 2500 il numero dei feriti gravi entro il 2030. Questo obiettivo però non è (ancora) stato confermato dalla politica e non è ancora stata presentata una strategia di attuazione.
- **L'approccio sistemico viene attuato in modo poco coerente:** il paradigma della responsabilità condivisa deve essere attuato in modo ancora più coerente. Questo cosiddetto «Safe System Approach» mira a un sistema stradale (difettoso) a prova di errori che con un investimento ragionevole tiene conto sia degli errori non riducibili degli esseri umani sia della loro vulnerabilità. Con questo approccio la responsabilità non va assunta solo dagli utenti della strada, ma anche dai legislatori, dai proprietari delle strade e dai costruttori di veicoli. Il «Safe System Approach» è stato applicato in Svizzera circa 15 anni fa nell'ambito di VESIPO. Via sicura invece non menziona né persegue esplicitamente questo approccio, ma vengono attuate misure individuali in tale senso (ad es. misure infrastrutturali ai sensi dell'art. 6a LCStr, ISSI). Tuttavia, il potenziale è tutt'altro che esaurito.
- **Mancano obiettivi parziali per la sicurezza stradale:** i progressi nei vari campi d'azione dovrebbero potersi misurare in base al raggiungimento degli obiettivi quantitativi. Ad esempio, potrebbe essere chiesto che tutti i bambini in Svizzera ricevano un'educazione alla sicurezza stradale almeno fino al compimento del test della bicicletta - che al momento non tutti i bambini devono affrontare - o che tutti i gruppi di utenti della strada siano controllati per verificare il rispetto delle essenziali norme di circolazione. Attualmente la Svizzera non dispone di alcun obiettivo parziale simile e pertanto è difficile valutare e stabilire delle misure.
- **Lacune nell'identificazione sistematica di misure di sicurezza:** in Svizzera, la sicurezza stradale è oggetto di ricerca da 60 anni circa. I risultati sui fattori di rischio e l'efficacia delle misure hanno aumentato sia l'impatto degli impegni a favore della sicurezza sia la loro approvazione da parte della popolazione e dei responsabili del sistema. In Svizzera, tuttavia, le misure di sicurezza vengono identificate e testate solo parzialmente in modo sistematico.
- **Le infrastrutture e le misure legali sono raramente valutate:** anche nella prevenzione deve valere il principio che devono essere noti sia le ripercussioni sia gli effetti delle misure. Altrimenti gli investimenti non possono essere giustificati. In Svizzera, si analizza prevalentemente l'efficacia delle campagne di sicurezza, le misure infrastrutturali e legali invece troppo raramente. Fanno eccezione ad esempio la valutazione di Via sicura e il rapporto di revisione sulla diagnostica per anziani che sarà pubblicato prossimamente.
- **Le condizioni generali in Svizzera sono buone:** il livello di sicurezza stradale può essere aumentato in modo sostenibile allorché si chiariscono le responsabilità e si mettono a disposizione le risorse necessarie. Sotto questo aspetto, la Svizzera come Paese ricco e ben organizzato si trova in una posizione favorevole. Interventi puntuali di ottimizzazione sussistono ad esempio nel coordinare i diversi attori.

## **UPI, insieme per la sicurezza.**

Centro di competenza specializzato in ricerca e consulenza, l'UPI mira a ridurre il numero degli infortuni gravi in Svizzera. I suoi ambiti d'intervento sono la circolazione stradale, la casa, il tempo libero e lo sport. Opera su mandato federale dal 1938.