

Barometro UPI della sicu- rezza

Livello di sicurezza sulle strade svizzere 2019

Incidentalità

| | Danni gravi alle persone (2017) | Evoluzione | |
|--|------------------------------------|--------------------|-----------------|
| | | A medio termine | A breve termine |
| Totale | 4 106 | ↘ | → |
| Mezzo di locomozione | | | |
| Automobile | 876 | ↘ | → |
| Motocicletta | 1 110 | ↘ | → |
| Bici elettrica | 321 | ↗ | ↗ |
| Bicicletta | 904 | → | → |
| Pedoni (compresi mezzi simili a veicoli) | 625 | ↘ | → |
| Altro | 270 | ↘ | → |
| Età | | | |
| Bambini (0-14) | 183 | ↘ | → |
| Adolescenti (15-17) | 142 | ↘ | → |
| Adulti giovani (18-24) | 437 | ↘ | → |
| Adulti (25-64) | 1 056 | ↘ | → |
| Anziani (65+) | 1 389 | → | ↗ |
| Regione linguistica | | | |
| Svizzera tedesca | 2 756 | ↘ | → |
| Svizzera francese | 1 129 | ↘ | → |
| Ticino | 221 | ↘ | → |
| Strada | | | |
| Strade urbane | 2 521 | → | → |
| Strade extraurbane | 1 373 | ↘ | → |
| Autostrada | 212 | ↘ | → |
| Tipo d'incidente | | | |
| Collisione | 2 243 | ↘ | → |
| Sbandamento/incidente per colpa propria | 1 745 | → | ↗ |
| Altro (p. es. Incidente con animale) | 118 | ↘ | → |
| Cause | | | |
| Disattenzione e distrazione | 1 153 | ↘ | → |
| Inosservanza del diritto di precedenza | 1 067 | ↘ | → |
| Velocità | 715 | ↘ | → |
| Alcol | 431 | ↘ | → |
| Effetti narcotici/farmaci | 130 | → | → |

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

A medio termine: variazione media 2008 fino 2018, calcolato con regressione lineare, di 2% ovvero -2% o più.

A breve termine: aumento o calo statisticamente significativo 2018 relativo alla media 2015-2017. Probabilità d'errore 5%.

Commento sull'incidentalità

- **Sempre meno morti e feriti gravi:** negli ultimi anni l'**incidentalità** ha potuto essere ridotta sensibilmente. Dal 1971 – l'anno con il maggior numero di morti stradali – questa si è dimezzata quasi 3 volte. Oltre allo sviluppo positivo rilevato nei decessi, dal 1971 è diminuito anche il numero dei feriti leggeri e gravi. Nei feriti leggeri il calo è però solo esiguo. Nel paragone internazionale, le strade svizzere figurano tra le più sicure del mondo.
- **Quasi nessun progresso nel traffico lento:** sono gli occupanti di un'auto ad aver usufruito maggiormente del notevole incremento della sicurezza stradale negli ultimi 10 anni. Sia in termini assoluti sia in termini relativi rispetto alla rimanente incidentalità il numero dei danni gravi alle persone è diminuito in misura notevolmente superiore alla media in questi **utenti della strada**. Per i pedoni e i ciclisti invece l'effetto è stato minimo ovvero nullo. Nei ciclisti, negli ultimi 10 anni il numero dei feriti gravi ha registrato una tendenza al rialzo. L'incidentalità continua ad aumentare nella categoria delle bici elettriche che stanno vivendo un vero e proprio boom. I motociclisti sono però tuttora la categoria più colpita dagli incidenti stradali gravi.
- **Le vittime stradali sono sempre più anziane:** mentre il numero dei danni gravi alle persone che hanno meno di 65 anni si è ridotto negli ultimi 10 anni, questo è rimasto elevato nelle persone anziane. A breve termine, cioè rispetto ai tre anni precedenti, questo è persino aumentato. Complessivamente si sono confermati i trend degli anni precedenti: la problematica del traffico lento si accentua e l'incidentalità si sposta verso gli **utenti della strada più anziani**.
- **Elevato numero di incidenti in Ticino:** nell'ultimo decennio il numero dei danni gravi alle persone negli incidenti stradali in **Ticino** ha registrato un calo più forte rispetto alla Svizzera tedesca o alla Romandia. Su 100 000 abitanti, il numero dei danni gravi alle persone è comunque sensibilmente più elevato in Ticino che nella Svizzera tedesca o nella Romandia, in particolare dovuto al traffico turistico.
- **Strade extraurbane pericolose:** gli incidenti con feriti gravi succedono più frequentemente sulle strade urbane, quelli mortali invece sulle **strade extraurbane**. Sulle autostrade la letalità (numero di utenti della strada morti su 10 000 danni alle persone) è 3 volte superiore rispetto a quella sulle strade urbane e 2 volte superiore rispetto a quella sulle autostrade.
- **Il pericolo per terzi è ancora il problema principale:** le **collisioni** tra utenti della strada costituiscono un tasso superiore di danni gravi alle persone rispetto agli **incidenti per colpa propria**. Quest'ultimi hanno però delle conseguenze notevolmente più gravi: su 10 000 danni alle persone negli incidenti per colpa propria muore il doppio degli utenti della strada rispetto agli incidenti di collisione. Mentre i conducenti tra 18 e 24 anni sono coinvolti più frequentemente in sbandamenti/incidenti per colpa propria, il tasso dei 25 – 44enni è più elevato nelle collisioni con altri utenti della strada.
- **Gli incidenti correlati alla velocità sono gravi:** da anni le **cause** degli incidenti stradali gravi restano l'inservanza della precedenza, la disattenzione/distrazione, la velocità e l'alcol. Gran parte degli incidenti è riconducibile a un errore comportamentale. Di tutte le cause degli incidenti è la «velocità» a causare il maggior numero di decessi. I difetti dei veicoli o dell'infrastruttura invece sono secondari.

Indicatori di sicurezza

| | Valore attuale | Evoluzione | |
|--|----------------|-----------------|-----------------|
| | | A medio termine | A breve termine |
| Comportamento osservato | | | |
| Percentuale d'uso delle cinture nei conducenti di un'auto | 95% | → | → |
| Percentuale d'uso delle cinture nei passeggeri posteriori di un'auto | 78% | ↗ | → |
| Bambini trasportati con un sistema di ritenuta | 93% (2012) | → | ... |
| Percentuale d'uso del casco nei motociclisti | 100% | → | → |
| Percentuale d'uso del casco nei ciclomotoristi | 96% | → | → |
| Percentuale d'uso del casco e-bike veloci | 87% | ... | → |
| Percentuale d'uso del casco e-bike lente | 67% | ... | → |
| Percentuale d'uso del casco nei ciclisti | 50% | ↗ | → |
| Percentuale d'uso delle luci nelle auto | 97% | ↗ | → |
| Approvazione delle misure (percentuale piuttosto favorevole) | | | |
| Modello 50/30 km/h nell'abitato | 56% | → | → |
| Obbligo del casco per tutti i ciclisti | 73% | ↗ | → |
| Obbligo del casco ciclo per bambini fino a 14 anni | 89% | → | → |
| Valore probatorio del test etilometrico | 29% | ↘ | ↗ |
| Divieto generale di telefonare mentre si guida (compreso vivavoce) | 51% | ... | → |
| I pirati della strada possono guidare soltanto auto munite di scatola nera (registratore di guida) | 69% | → | ... |
| Frequentazione di corsi di educazione stradale in caso di gravi infrazioni delle norme della circolazione | 77% | ↘ | ... |
| Secondo le proprie affermazioni gli automobilisti mostrano raramente o mai i seguenti comportamenti | | | |
| Telefonare con il cellulare in mano durante la guida | 95% | ... | ... |
| Telefonare con il vivavoce mentre si guida | 58% | ... | ... |
| 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 | 94% | ... | ... |
| Guidare in stato di spossatezza | 82% | ... | ... |
| Secondo le proprie affermazioni i ciclisti mostrano raramente o mai i seguenti comportamenti | | | |
| Telefonare con il cellulare in mano mentre si va in bici | 95% | ... | ... |
| Ascoltare musica mentre si va in bici | 82% | ... | ... |
| Andare in bici dopo aver bevuto 2 o più bicchieri di alcol | 81% | ... | ... |
| Circolare senza diritto di precedenza | 91% | ... | ... |
| Circolare di notte senza luce | 92% | ... | ... |
| Col buio andare in bici senza indossare vestiti chiari o riflettenti | 53% | ... | ... |
| Secondo le proprie affermazioni i pedoni mostrano raramente o mai i seguenti comportamenti | | | |
| 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% | ... | ... |
| Grado d'informazione automobilisti | | | |
| Valore limite di alcolemia attuale (per mille max.) | 63% | ↘ | → |

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

A medio termine: variazione negli ultimi 10 anni

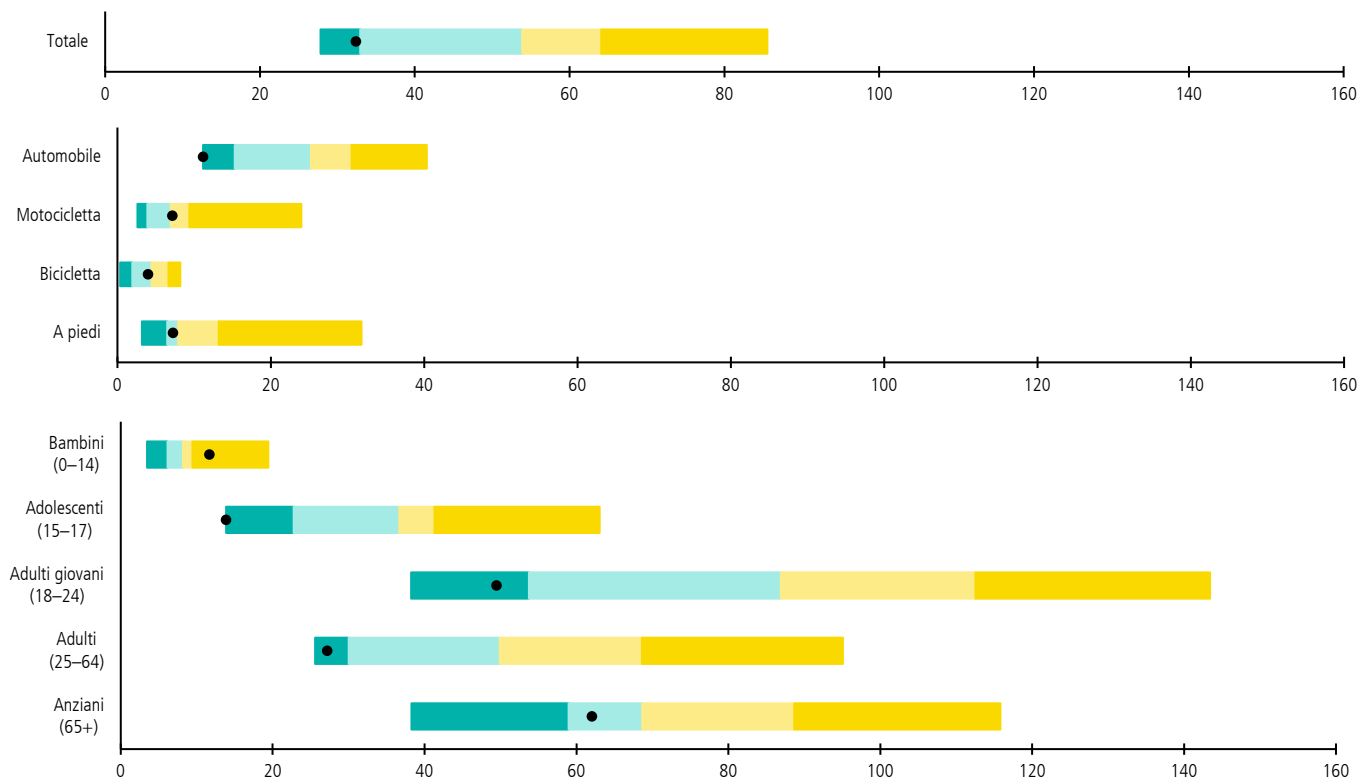
A breve termine: variazione negli ultimi 2 - 5 anni

Commento agli indicatori

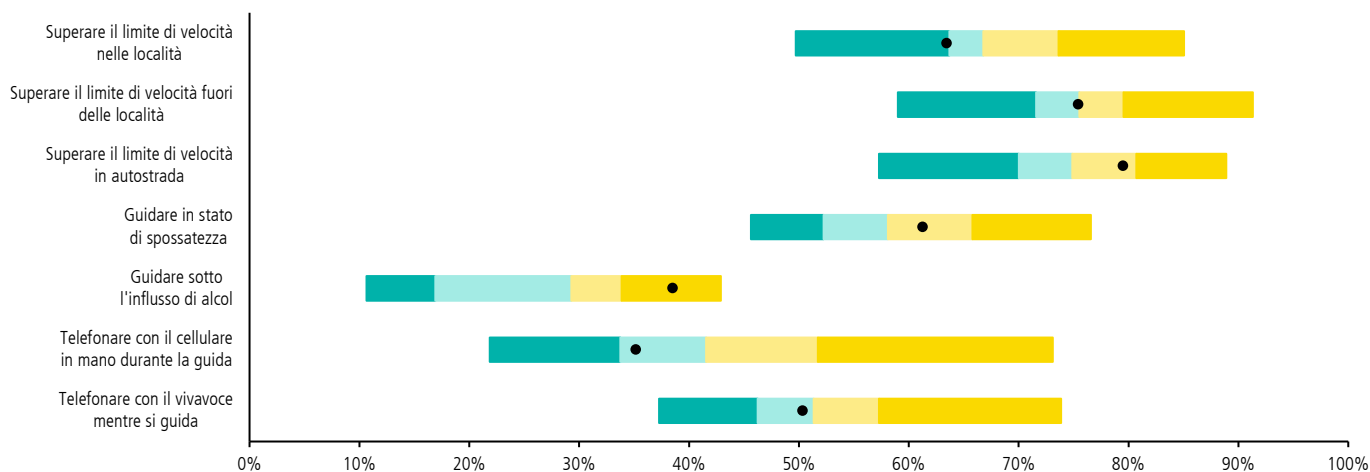
- **Gli automobilisti si allacciano:** dal comportamento osservato nella circolazione stradale, negli ultimi anni è emersa un'evoluzione esigua e complessivamente un **quadro positivo**: In qualità di conducenti o passeggeri circa 95 su 100 utenti della strada si allacciano in macchina, accendono le luci anche di giorno (visto il regime obbligatorio legale in questo caso si rileva la variazione più alta) e usano il casco in sella a un ciclomotore. Nella categoria dei motociclisti praticamente tutti indossano il casco. Il potenziale di sicurezza più elevato è stato individuato per l'uso delle cinture sui sedili posteriori delle automobili nonché per l'uso del casco in bicicletta e sulle e-bike lente.
- **Gran parte della popolazione approva le misure di sicurezza stradale:** 9 abitanti su 10 si dichiarano favorevoli a un **obbligo del casco per i bambini in bici**, 3 su 4 sono a favore dell'obbligo del casco per tutti i ciclisti. Sempre 3 su 4 persone vogliono che dopo un'infrazione grave si deve frequentare un corso di recupero. Un ampio consenso viene espresso tra i conducenti di automobili anche per le misure «Modello 50/30 km/h nell'abitato», «Scatola nera per i pirati della strada» nonché «divieto generale di telefonare mentre si guida (compreso vivavoce)». La forza probatoria giuridica dei test etilometrici viene approvata quasi dal 30%, la tendenza a breve termine mostra però un aumento.
- **Secondo affermazioni proprie gli automobilisti rispettano prevalentemente le regole e si comportano in modo sicuro:** 9 automobilisti su 10 **telefonano** raramente o mai **con il cellulare in mano** (senza vivavoce) mentre guidano, leggono/scrivono raramente o mai sul cellulare/tablet e guidano raramente o mai dopo aver bevuto due o più bicchieri di un alcolico. Inoltre, 8 su 10 automobilisti impostano raramente o mai il navigatore mentre guidano e altrettanti guidano raramente o mai con eccessiva stanchezza. Per contro solo 6 su 10 automobilisti telefonano raramente o mai con il vivavoce mentre guidano e persino solo 4 su 10 impostano raramente o mai l'impianto musica mentre guidano.
- **Secondo affermazioni proprie i ciclisti rispettano prevalentemente le regole e si comportano in modo sicuro:** dal comportamento dichiarato dai ciclisti stessi si può dedurre che complessivamente guidano nel rispetto delle regole e in modo sicuro. 9 ciclisti su 10 **telefonano** raramente o mai **con il cellulare** mentre sono in bici, circolano raramente o mai di notte senza luci e procedono raramente o mai quando non hanno la precedenza. 8 ciclisti su 10 mentre pedalano ascoltano raramente o mai la musica e sempre 8 su 10 conducono raramente o mai una bicicletta dopo avere consumato 2 o più bicchieri di alcol. Per contro, solo ogni secondo ciclista sostiene di andare in bici al buio raramente o mai con vestiti chiari o riflettenti.
- **Secondo affermazioni proprie i pedoni rispettano prevalentemente le regole e si comportano in modo sicuro:** nonostante 9 pedoni su 10 attraversino raramente o mai i passaggi pedonali senza prima dare uno sguardo di controllo, solo 6 su 10 affermano di attraversare raramente o mai la strada senza usare i passaggi pedonali. Sono soltanto 4 pedoni su 10 a circolare di notte raramente o mai con un **abbigliamento scuro o privo di materiale rifrangente**.
- **Sempre meno persone conoscono il valore limite di alcolemia in vigore:** oggi, 2 su 3 automobilisti indicano il valore giusto in vigore per i conducenti di un veicolo a motore. Negli ultimi anni notevolmente meno persone lo conoscevano.

Confronto internazionale

Morti su 1 milione di abitanti: la Svizzera nel raffronto con gli altri Paesi europei¹ per mezzo di locomozione e sesso, Ø 2012–2016



Tasso di automobilisti che dichiarano di avere avuto almeno una volta negli ultimi 12 mesi il seguente comportamento (ESRA 2015/2016 - 20 Paesi europei²):



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.

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

² A, B, CH, D, DK, GR, E, FIN, F, IRL, I, NL, PL, P, S, SLO, UK, CZ, H, N

Commento sul confronto internazionale

- **A livello mondiale tra i Paesi con le strade più sicure:** nel raffronto internazionale, in rapporto alla relativa popolazione, gli utenti della strada **che perdono la vita sulle strade svizzere sono molto pochi**. Nel benchmark europeo del numero di utenti della strada rimasti uccisi negli ultimi 5 anni, la Svizzera si trova nel primo quarto dei Paesi più sicuri.
- **Sempre in Svizzera, gli occupanti di un'auto viaggiano abbastanza sicuri:** in rapporto alla relativa popolazione, la cifra di **occupanti di un'automobile feriti mortalmente** sulle strade svizzere rimane la più bassa in Europa e addirittura in tutto il mondo.
- **I gruppi di utenti della strada più vulnerabili o più deboli sono a rischio:** per quanto riguarda il livello di sicurezza dei **motociclisti, ciclisti e pedoni**, le strade svizzere si collocano solo nella media. Ad esempio, oltre la metà dei Paesi europei, in rapporto alla relativa popolazione presenta un numero inferiore di motociclisti infortunati mortalmente.
- **In Svizzera, i bambini sono colpiti in misura superiore alla media:** nella classifica della sicurezza stradale la Svizzera figura nel primo quarto (più sicuro) per quanto riguarda gli adolescenti, gli adulti giovani e più anziani. Anche la sicurezza per gli anziani è più elevata rispetto alla maggior parte di altri Paesi europei. Per quanto riguarda il numero degli incidenti di **bambini nella circolazione stradale** invece, la Svizzera ha ancora un notevole margine di miglioramento. In questo punto il nostro Paese si colloca solo nell'ultimo quarto (il meno sicuro) degli stati europei. Dall'analisi emerge che il risultato è dovuto specialmente al numero superiore alla media di bambini che perdono la vita in qualità di pedoni.
- **I comportamenti sono simili agli altri Paesi (europei):** secondo quanto riferito dagli automobilisti «superare i limiti di velocità consentiti nell'abitato» sulle strade svizzere è più raro che nel resto dell'Europa, mentre «superare i limiti di velocità consentiti su strade extraurbane» in Svizzera rientra nella media europea e «superare i limiti di velocità consentiti in autostrada» in Svizzera è più frequente rispetto alla maggior parte degli altri Paesi europei. 6 automobilisti su 10 in Svizzera superano almeno una volta all'anno i limiti di velocità consentiti all'interno delle località, sulle strade extraurbane e in autostrada si tratta di addirittura 8 automobilisti su 10. «Telefonare con il cellulare mentre si guida (con e senza vivavoce)» è un'abitudine meno diffusa tra gli automobilisti svizzeri rispetto agli altri Paesi europei, mentre nella «**guida sotto l'influsso dell'alcol**» la Svizzera si colloca all'interno dell'ultimo quarto (peggiore) degli Stati europei. 4 automobilisti su 10 in Svizzera hanno dichiarato di avere guidato almeno una volta sotto l'effetto dell'alcol negli ultimi 12 mesi.

Valutazione del lavoro di prevenzione

A) Strategie di prevenzione

Potenziale delle 5 strategie principali e dei relativi ambiti di misure nel lavoro di prevenzione:

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

Un team di esperti dell'UPI ha valutato le strategie di prevenzione per valutare quanto è stato utilizzato il loro potenziale.

Commento sulle strategie di prevenzione

- **Legislazione buona, ma potenziale nell'esecuzione:** nel passato, nell'**enforcement** sono stati ottenuti degli ottimi risultati, specialmente nell'ambito delle norme comportamentali ma anche in quello delle sanzioni. L'esecuzione ovvero i controlli della polizia presentano però ancora dei margini di miglioramento. Il tasso di controllo dell'alcol e di altre sostanze psicotrope nei conducenti è tuttora troppo basso. Anche il rispetto dei limiti di velocità – specialmente sulle strade extraurbane – dovrebbe essere controllato maggiormente.
- **Usare la tecnica per sostenere al meglio l'essere umano:** un potenziale notevole presenta anche la **configurazione tecnica** del sistema stradale. I veicoli devono essere costruiti più a misura d'uomo e le strade devono essere configurate maggiormente in modo autoesplicative e a prova di errore. Un potenziale elevato, e che dovrebbe essere sfruttato maggiormente in futuro, presentano specialmente i sistemi di assistenza alla guida che sostengono i conducenti nelle situazioni di emergenza.
- **Livello di formazione elevato in Svizzera:** l'istruzione alla guida e i corsi di educazione stradale come misure riabilitative per gli autori di un reato della circolazione stradale hanno una tradizione lunga. Anche se qua e là è necessario migliorare delle cose, complessivamente si dispone di un **livello di istruzione** elevato. Per sensibilizzare e informare di determinati fatti la popolazione si ricorre prevalentemente a campagne massmediali. Va però ampliata la prevenzione per i destinatari specifici come p. es. nelle imprese e nelle scuole.
- **Gli incentivi economici presentano un potenziale elevato:** finora l'**economy** è stato l'ambito meno sfruttato. Questa strategia principale consiste nell'uso di incentivi economici per promuovere i prodotti o i comportamenti desiderati. Un esempio ben noto sono i premi assicurativi individualizzati, calcolati in base al comportamento alla guida individuale. La strategia comprende anche una tassa sui veicoli più bassa per dei selezionati sistemi di sicurezza come p. es. il sistema di assistenza alla frenata d'emergenza.
- **Emergenza sanitaria quasi perfetta:** l'**emergenza sanitaria** svizzera è ottima. Dei soccorritori professionali raggiungono normalmente il luogo dell'incidente in breve tempo.

B) Policy

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

| | |
|--|-------|
| Orientamento ai risultati | ★★★★☆ |
| – Obiettivo di sicurezza stradale | ★★★★☆ |
| Intervento sul sistema | ★★★★☆ |
| – Sistema sicuro | ★★★★☆ |
| – Responsabilità condivisa | ★★★★☆ |
| Obiettivi secondo ambiti di attività e responsabilità | ★☆☆☆☆ |
| Identificazione sistematica dei fattori di rischio e misure efficaci | ★★★★☆ |
| Valutazione misure centrali | ★★★★☆ |
| 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 (*) fino a concordanza elevata (*****).

Commento sulla Policy

Nell'ultimo periodo, l'impegno delle Camere federali e dell'Amministrazione è diminuito. Oltre a chiedere l'abolizione di misure già consolidate, si vogliono altresì annullare disposizioni di sicurezza già decise ma non ancora introdotte.

- **Esiste un obiettivo di sicurezza stradale:** nel 2017 l'Ufficio federale delle strade USTRA ha formulato l'obiettivo di voler ridurre il numero dei morti sotto 100 persone e il numero dei feriti gravi sotto 2500 persone entro il 2030. La politica però non ha (ancora) approvato questo obiettivo.
- **L'approccio sistemico viene trascurato:** il «**Safe System Approach**» è stato applicato in parte circa 15 anni fa in Svizzera nell'ambito di VESIPO. Via sicura invece non menziona e persegue esplicitamente questo approccio, ma singole misure vengono realizzate in tal senso (p. es. misure infrastrutturali secondo l'art. 6a LCStr, ISSI). Il potenziale però non è ancora del tutto sfruttato.
- **Mancano gli obiettivi parziali:** il progresso nei diversi ambiti di attività può essere misurato in base agli obiettivi quantitativi raggiunti. Si potrebbe per esempio chiedere che tutti i bambini in Svizzera possano ricevere lezioni di istruzione stradale almeno fino al test ciclistico o che si controlli che tutti i gruppi di utenti della strada rispettino delle regole stradali essenziali. Attualmente la Svizzera non dispone di **obiettivi parziali** simili e di conseguenza è più difficile valutare e lanciare delle misure.
- **Lacune nell'identificazione sistematica dei fattori di rischio e delle misure efficaci:** In Svizzera da quasi 60 anni la sicurezza stradale è oggetto di ricerche. I dati sui fattori di rischio e sull'efficacia delle misure hanno incrementato sia gli effetti degli impegni in materia di sicurezza sia la loro approvazione nella popolazione e nei responsabili del sistema. In Svizzera le misure di sicurezza vengono però solo parzialmente **identificate e testate sistematicamente**.
- **Le misure infrastrutturali importanti e le misure giuridiche vengono valutate raramente:** gli effetti e il funzionamento delle **misure centrali** in un contesto esistente devono essere noti. Altrimenti non è possibile giustificare gli investimenti. In Svizzera si analizza prevalentemente l'efficacia delle campagne di sicurezza e troppo raramente le misure infrastrutturali e giuridiche. Alcune eccezioni positive sono costituite ad es. dalla valutazione di Via sicura e dalla prevista valutazione diagnostica degli anziani.
- **La Svizzera dispone di condizioni buone:** è possibile aumentare in modo duraturo il livello di sicurezza se si chiariscono le responsabilità e se si mettono a disposizione le risorse necessarie. In tal caso la ricca e ben organizzata Svizzera si trova in una situazione favorevole. Sussistono margini di miglioramento in singoli casi come p. es. **nella coordinazione tra 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.