

# Via sicura

Programma d'intervento della  
Confederazione per una maggiore  
sicurezza sulle strade svizzere

Ufficio federale delle strade USTRA  
2005



# Via sicura

Programma d'intervento della  
Confederazione per una maggiore  
sicurezza sulle strade svizzere

# Contenuto

## Prefazione

### 1 Necessità di un programma d'intervento

1.1 Incidenti stradali in Svizzera	4
1.2 Gli inconvenienti della mobilità stradale oggi	6
1.3 Misure finora adottate	6
1.4 Confronto con il traffico aereo e ferroviario	7
1.5 Sicurezza stradale in Svizzera nel confronto internazionale	8
1.6 Cooperazione internazionale	10
1.7 Impegno futuro	11

### 2 Verso il programma d'intervento Via sicura

2.1 I mandati del Dipartimento e del Consiglio federale	13
2.2 «Visione Zero» nella circolazione stradale	13
2.3 Il progetto VESIPO	14
2.4 Scopo del presente rapporto	16

### 3 Obiettivi, necessità e campi d'intervento

3.1 Sviluppo sistematico del programma d'intervento	17
3.2 Obiettivo primario di Via sicura	17
3.3 Obiettivi principali e parziali di Via sicura	18
3.4 Attuale necessità d'intervento nel campo della sicurezza stradale	19
3.5 I campi d'intervento di Via sicura	21

### 4 Strategie direttrici e misure

4.1 Modo di procedere	23
4.2 Strategie direttrici e misure nei singoli campi d'intervento	27
Campo d'intervento «Sensibilizzazione ed educazione»	27
Campo d'intervento «Formazione e perfezionamento»	29
Campo d'intervento «Norme di comportamento»	30
Campo d'intervento «Sistemi di controllo e di sanzionamento»	32
Campo d'intervento «Veicoli»	34
Campo d'intervento «Infrastruttura stradale»	36
Campo d'intervento «Assicurazione della qualità»	38
Campo d'intervento «Ricerca e statistica»	41
Campo d'intervento «Collaborazione internazionale»	43
Campo d'intervento «Organizzazione e risorse»	44
4.3 Stima dell'effetto delle misure previste	45

### 5 Conseguenze finanziarie, giuridiche e di altro genere di Via sicura

5.1 Costi e benefici di Via sicura	48
5.2 Finanziamento dei costi non coperti a carico degli organi pubblici	50
5.3 Modifiche del quadro giuridico necessarie	52
5.4 Rapporto con il diritto internazionale	52
5.5 Ripercussioni su società, economia e ambiente	53
5.6 Conclusioni	54

### 6 Pianificazione dell'attuazione

6.1 Rapporto al Consiglio federale	55
6.2 Legislazione	55
6.3 Suddivisione dei ruoli e organizzazione	57
6.4 Comunicazione	60

## Sintesi

Allegato I: Via sicura: Quadro complessivo delle misure (incl. valutazione)  
Allegato II: Lista dei partecipanti al progetto VESIPO

# Via sicura

Programma d'intervento della  
Confederazione per una maggiore  
sicurezza sulle strade svizzere

# Prefazione

## La sicurezza sulle nostre strade si può migliorare!



*«Le nostre «vie» di comunicazione possono diventare più «sicure»»*

Quanto vale per voi la sicurezza? Prima di salire su un'automobile, una bicicletta o di fare una passeggiata, vi siete mai chiesti che tipo di rischio correte e se siete assicurati in modo adeguato? Ogni anno, oltre 500 persone muoiono sulle nostre strade e più di 6000 riportano ferite gravi. Una persona su cento perde la vita in seguito ad un incidente stradale e, in media, una persona su dieci è ferita gravemente almeno una volta nel corso della sua vita. Si tratta di un rischio enorme, perciò non possiamo e non dobbiamo accettare queste tragedie quotidiane che si svolgono sulle nostre strade.

Alla luce di questa situazione, il Consiglio federale intende dimezzare, entro il 2010, il numero di morti e di feriti dovuti a incidenti della circolazione rispetto al numero rilevato nel 2000. È possibile aumentare il grado di sicurezza sulle nostre strade. Le nostre «vie» di comunicazione possono diventare più «sicure». Per raggiungere l'obiettivo di dimezzamento fissato dal Consiglio federale sono però necessari ulteriori provvedimenti e, soprattutto, è indispensabile cambiare la mentalità della popolazione.

Il programma d'intervento «Via sicura» indica le modalità per raggiungere l'obiettivo summenzionato. Circa 80 specialisti di organizzazioni del settore, di associazioni interessate, di autorità cantonali e comunali, del settore economico e politico hanno collaborato alla sua elaborazione. Questo approccio ha permesso di sviluppare una serie di misure efficaci e realizzabili, cercando al contempo un ampio sostegno.

La sicurezza tuttavia non è gratis. Con questo programma ci viene offerta una specie di «polizza» intesa a ridurre sostanzialmente i rischi degli utenti della strada. I «premi» della polizza sono investiti nelle misure proposte. I frutti potranno tuttavia essere raccolti soltanto in un secondo momento, quando diminuiranno i costi degli incidenti stradali, oggi assai elevati. Tali risparmi supereranno tuttavia di gran lunga gli investimenti. Perciò si giustifica il programma d'intervento, positivo sia per l'economia del nostro Paese, sia per gli utenti della strada.

Ora spetta al Consiglio federale e al Parlamento prendere le necessarie decisioni per attuare la nuova politica di sicurezza stradale svizzera.

Colgo quest'occasione speciale per ringraziare tutti coloro che hanno partecipato all'elaborazione del programma d'intervento, mettendo a disposizione della sicurezza stradale le loro conoscenze settoriali. Infine, mi auguro che il futuro quadro politico permetta di realizzare il programma «Via sicura» continuando a coinvolgere queste straordinarie capacità.

*Dott. Rudolf Dieterle  
Direttore*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Dieterle'. The signature is stylized and written in a cursive script.

# 1 Necessità di un programma d'intervento

## 1.1 Incidenti stradali in Svizzera

### In calo continuo dal 1971

Dal 1971, anno in cui si è registrato il triste primato di 1773 morti e 18 785 feriti gravi dovuti a incidenti della circolazione stradale, sono stati raggiunti notevoli progressi per quanto riguarda la sicurezza in questo settore. Nonostante il raddoppio del traffico, negli ultimi trent'anni è stato possibile diminuire progressivamente a circa un terzo il numero di morti e di feriti gravi in seguito ad incidenti stradali.

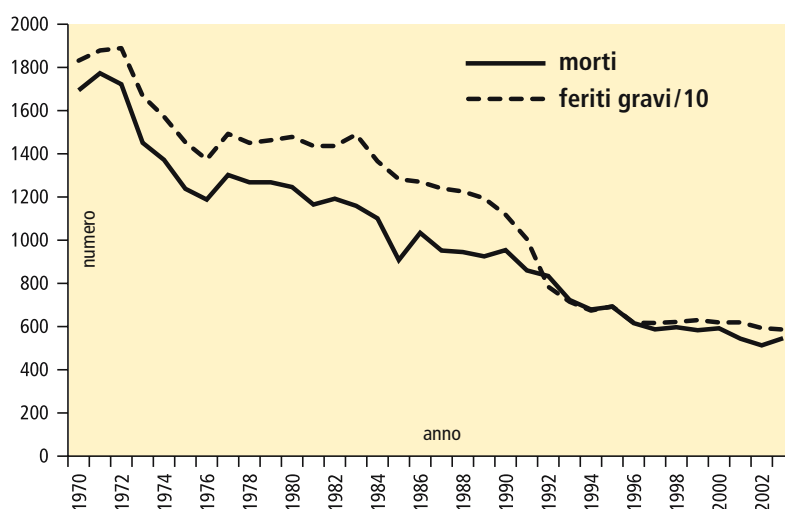


Fig. 1: Morti e feriti gravi in seguito ad incidenti stradali dal 1970 (fonte: UST)

### Stagnazione a partire dalla fine degli anni Novanta

A partire dalla fine degli anni Novanta, il numero di morti è rimasto invariato a circa 600 e quello dei feriti gravi a circa 6000. Negli anni 2001–2002, è stata nuovamente registrata una notevole flessione per quanto concerne il numero di morti. Purtroppo, nel 2003 non è perdurata questa tendenza positiva. Soltanto il numero di feriti gravi è ridiminuito leggermente, mentre quello dei morti è aumentato.

Anno	Morti	Feriti gravi
1996	616	6177
1997	587	6116
1998	597	6213
1999	583	6299
2000	592	6191
2001	544	6194
2002	513	5931
2003	546	5862

Tab. 1: Dati relativi agli incidenti in Svizzera 1996–2003 (fonte: UST)

## Fattori di rischio legati agli incidenti

I fattori di rischio legati agli incidenti possono essere suddivisi in diverse categorie: fasce di utenti della strada, luoghi degli incidenti, tipi di incidenti, lacune e fattori d'influenza. I morti e i feriti gravi dovuti a incidenti della circolazione rientrano nelle seguenti fasce di utenti (base: statistica degli incidenti stradali UST 2003):

Morti	Feriti gravi	Utenti della strada coinvolti
48%	38%	Occupanti di automobili
18%	27%	Motociclisti
16%	12%	Pedoni
9%	15%	Ciclisti
3%	4%	Ciclomotoristi

Tab. 2: Categoria «fasce di utenti della strada» (fonte: UST)

Un quarto dei morti e dei feriti gravi sono persone giovani dall'età compresa tra 16 e 26 anni. Nella fascia «pedoni» sono particolarmente colpiti i bambini e gli anziani, nel gruppo «ciclisti», invece, i bambini e gli adolescenti.

Fuori dalle località si registra il numero più elevato di vittime e nelle località il maggior numero di feriti gravi. I tipi di incidenti non dipendono tuttavia dai luoghi in cui si sono verificati:

Quota	Tipo d'incidente
19%	Collisione con ostacolo fisso al di fuori della carreggiata
15%	Cambio di direzione a sinistra
11%	Automobile travolge pedone
9%	Incidente per sbandamento o autoprovocato senza collisione

Tab. 3: Categoria «tipi di incidenti» (fonte: UST)

Le lacune e gli influssi più ricorrenti nei verbali d'incidente con morti o feriti gravi sono:

Morti	Feriti gravi	Lacune/influssi
28%	16%	Eccesso di velocità
18%	12%	Inabilità alla guida (ad es. a causa dell'alcool)
15%	18%	Disattenzione e distrazione
9%	16%	Inosservanza del diritto di precedenza

Tab. 4: Categoria «lacune e influssi» (fonte: UST)

# 1 Necessità di un programma d'intervento

## 1.2 Gli inconvenienti della mobilità stradale oggi

### Grande importanza della mobilità

Considerando il nostro modo di vivere, la mobilità è di centrale importanza sia a livello sociale che economico. Per questo motivo, in linea di massima, non può e non deve essere limitata. Gli attuali costi sociali legati alla mobilità stradale risultano però troppo elevati.

### Sofferenza umana

Gli incidenti stradali possono causare dolore e sofferenze immensi. Le persone coinvolte subiscono spesso perdite sociali, devono affrontare situazioni personali difficili e sono confrontate frequentemente con stati d'ansia e problemi finanziari. Per questi motivi non possono essere ignorati o tollerati il tributo di vite umane e le gravi limitazioni alla salute derivanti da questo fenomeno. Oggigiorno, è possibile garantire una mobilità stradale senza pagare un prezzo sociale così alto.

### Costi economici

*Gli incidenti stradali non solo causano dolore immenso, ma anche elevati costi economici. I costi per il salvataggio, le cure mediche, l'assistenza, il risarcimento dei danni materiali nonché quelli legali e amministrativi gravano in modo non indifferente sul bilancio. Vanno inoltre ad aggiungersi i costi per la sostituzione al lavoro e per un'eventuale perdita produttiva nonché le perdite immateriali individuali per le vittime degli incidenti.*

Attualmente, i costi economici annui degli incidenti stradali ammontano a circa 13 miliardi di franchi, calcolando soltanto in modo sommario i danni immateriali per le vittime (base di calcolo: costi degli incidenti nel traffico stradale e ferroviario in Svizzera 1998, Ufficio federale dello sviluppo territoriale [2002], in considerazione degli attuali dati e del rincaro nel frattempo intervenuto).

Quanto questi costi incidano sulle singole rubriche del bilancio è dimostrato ad esempio nell'ambito dell'assicurazione contro gli infortuni non professionali (AINP), settore in cui gli incidenti stradali sono ormai la causa di oltre il 40 per cento delle prestazioni assicurative (statistica degli infortuni LAINF 1998–2002, SUVA [2004]).

## 1.3 Misure finora adottate

Già gli studi e le strategie precedenti perseguivano lo scopo di rafforzare la sicurezza sulle strade svizzere, chiamando in causa maggiormente la Confederazione. In questo contesto vanno menzionati in particolare il rapporto del 1969 «Die Bekämpfung der Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz», elaborato da un gruppo di specialisti istituito dal Dipartimento federale di giustizia e polizia (DFGP), e il rapporto pubblicato nel 1993 «Sicherheit im Strassenverkehr – Strategien und Massnahmen für die 90er Jahre», curato dal gruppo di esperti in materia di sicurezza stradale dell'Ufficio federale di polizia del DFGP. Il Consiglio federale ha sempre preso atto dei risultati, senza tuttavia formulare mai un mandato di attuazione concreto.

### Misure adottate negli ultimi decenni

I successi realizzati negli ultimi decenni in materia di sicurezza stradale sono da ricondurre a numerose misure e a diversi fattori. Hanno contribuito a raggiungere questo risultato ad esempio l'introduzione di limiti di velocità, l'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza e di portare il casco nonché i progressi raggiunti a livello tecnico e il miglioramento della rete viaria e della formazione dei conducenti nonché la moderazione del traffico nelle zone residenziali.



### Revisione LCStr nel 2001

Con la revisione del 14 dicembre 2001 della legge sulla circolazione stradale (LCStr), il Parlamento ha gettato le basi per ulteriori misure di sicurezza molto promettenti. Qui di seguito le più importanti: riduzione del tasso di alcolemia allo 0,5 per mille, introduzione dell'analisi dell'alito senza motivi di sospetto, inasprimento delle disposizioni sul ritiro della licenza di condurre, la licenza di condurre «in prova» e la formazione in due fasi. La revisione è entrata in vigore entro la fine del 2005.

## 1.4 Confronto con il traffico aereo e ferroviario

### Standard più elevati in campo aereo e ferroviario

Gli standard di sicurezza nel traffico aereo e ferroviario sono molto più elevati rispetto alla circolazione stradale. In materia di incidenti, per entrambi i sistemi di trasporto vige la tolleranza zero, non si accettano né morti, né feriti gravi. Tutti gli incidenti, e di solito anche i «quasi incidenti», sono esaminati attentamente e in seguito ai risultati vengono adottate le misure necessarie per impedire il ripetersi dell'accaduto.

### Collisione all'incrocio

Un automobilista passa un incrocio con il semaforo rosso scontrandosi frontalmente con un'autovettura che circola regolarmente. L'automobilista che ha causato l'incidente muore all'istante, l'altra conducente è ferita gravemente e la persona che le sedeva accanto riporta leggere ferite.

Nel 2003 l'inosservanza del diritto di precedenza ha causato:

- 33 incidenti con morti
- 343 incidenti con feriti gravi



Misure di Via sicura per ridurre il numero di incidenti dovuti all'inosservanza del diritto di precedenza:

- campagne di sensibilizzazione
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture
- intensificazione dei controlli del traffico

# 1 Necessità di un programma d'intervento

## **Voti bassi per le strade**

In confronto al traffico aereo e ferroviario, il traffico stradale causa molti più morti e feriti. Nel periodo 2001–2003, sono stati registrati in Svizzera in media 31 morti e 44 feriti gravi in seguito a incidenti ferroviari. Nello stesso lasso di tempo, gli incidenti aerei hanno provocato 28 morti e 9 feriti. Sempre nello stesso periodo, in incidenti stradali hanno perso la vita 534 persone e 5996 sono state ferite gravemente. Nel 2001, il numero di vittime della strada per passeggero-chilometro era quattro volte superiore a quello rilevato nel traffico ferroviario. Estrapolato su un'ora di viaggio, il rischio di subire un incidente stradale mortale è dieci volte superiore rispetto al rischio che si corre in aereo.

## **Riserve nel confronto tra i vari vettori**

Nel confronto con altri vettori di traffico occorre sottolineare che nel traffico stradale privato il potenziale di conflitto è più grande, visto che in questo settore circolano soprattutto conducenti non professionisti. Questo fattore non dovrebbe tuttavia incidere sulla filosofia di sicurezza. Per quanto concerne questo aspetto, il traffico aereo e ferroviario sono da considerare un modello da seguire. Nell'elaborazione concreta di misure volte a migliorare la sicurezza stradale, bisognerà tuttavia tenere conto di queste particolarità.

## **1.5 Sicurezza stradale in Svizzera nel confronto internazionale**

### **A livello mondiale aumentano le vittime sulle strade**

Nel 2002, a livello mondiale gli incidenti stradali hanno causato circa 1,18 milioni di vittime e 20–50 milioni di feriti. L'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) prevede che entro il 2020 in questo settore diminuisca del 30 % il numero di morti nei Paesi con un elevato reddito procapite, ma che aumenti del 60 % a livello mondiale. Tale previsione farebbe avanzare gli incidenti stradali al terzo posto nella classifica dell'OMS sulle cause di morte nel mondo (cfr. nel 1990: nono posto).

### **Tendenza al ribasso in Europa**

Nell'area dell'Unione europea (Ue con 15 Stati membri), negli ultimi 30 anni si è triplicato il volume di traffico globale, mentre si è dimezzato il numero delle vittime sulle strade. Ciò significa che il numero di incidenti nell'Ue e in Svizzera sono diminuiti in proporzione all'aumento del traffico.

### **Quota delle vittime nel confronto con altri Paesi**

La seguente tabella comprende i dati comparativi aggiornati sui morti in seguito a incidenti stradali (i feriti gravi non sono contemplati perché mancano i relativi dati comparativi). La Svizzera, in confronto ai Paesi limitrofi e agli altri Stati membri dell'Ue, si situa nel gruppo di testa, subito dopo il Regno Unito, la Svezia e i Paesi Bassi.

	per 1 milione di abitanti				per 1 miliardo di veicolo-chilometri				totale (assoluto)			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
UK	60	60	60	61	7	...	7	7	3 580	3 598	3 431	3 508
S	67	66	60	59	...	...	...	...	591	583	532	529
NL	68	62	61	64	...	...	8	...	1 082	993	987	1 028
CH	83	75	71	75	11	10	8	9	592	544	513	546
D	91	85	83	80	12	11	10	10	7 503	6 977	6 842	6 613
I	111	116	117	...	...	...	...	...	6 410	6 682	6 736	...
A	120	118	119	115	13	13	12	12	976	958	956	931
F	138	138	129	102	15	15	14	...	8 079	8 160	7 655	6 058

Tab. 5: Morti in seguito a incidenti stradali negli anni 2000–2003  
(fonte: IRTAD/UST)

#### Nuovo slancio in Francia e in Italia

In quale misura possa incidere un intervento politico deciso lo hanno dimostrato in modo esemplare recentemente la Francia e l'Italia. Con sanzioni inasprite, controlli del traffico efficienti e campagne informative mirate, in Francia è stato possibile ridurre nell'arco di un anno (2003) di oltre il 20 % il numero di morti e di feriti gravi dovuti a incidenti della circolazione. Secondo fonti ufficiali, in Italia sanzioni più severe hanno fatto diminuire del 20 % circa il numero di morti sulle strade. Al riguardo va tuttavia osservato che in entrambi i Paesi lo standard di sicurezza era relativamente basso, situazione che normalmente favorisce risultati brillanti nella fase iniziale.

#### Piani d'azione e programmi all'estero

Negli ultimi anni, molti Paesi europei quali Belgio, Danimarca, Germania, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Gran Bretagna, Irlanda, Lettonia, Paesi Bassi, Norvegia, Austria, Polonia, Portogallo, Romania, Svezia, Spagna e Cipro hanno adottato un piano d'azione nazionale o un programma volto a rafforzare la sicurezza stradale e/o fissato obiettivi quantificabili in questo settore.

#### Obiettivi dei Paesi nel gruppo di testa (UK, S, NL)

I tre Paesi nel gruppo di testa hanno fissato i seguenti obiettivi per ridurre il numero di vittime sulla strada.

- Il Regno Unito, dopo che nel 2000 sono stati ampiamente raggiunti gli obiettivi di riduzione fissati nel 1987, ha stabilito diversi obiettivi per il 2010: riduzione del 40 per cento dei morti e dei feriti gravi in generale, riduzione del 50 per cento dei bambini morti e feriti gravemente, riduzione del 10 per cento degli incidenti con feriti lievi.

# 1 Necessità di un programma d'intervento

- Nel 1997, adottando la «Visione Zero» la Svezia ha fissato gli obiettivi per il 2000 (riduzione del numero di morti del 25 per cento) e per il 2007 (riduzione del numero di morti del 50 per cento). Finora, non è ancora statisticamente dimostrato il raggiungimento dell'obiettivo; ciò nonostante la Svezia è al secondo posto tra i Paesi con il più elevato standard di sicurezza stradale.
- Nel 1990, i Paesi Bassi hanno lanciato la loro nuova filosofia di sicurezza «Sustainable Safety» (sicurezza sostenibile) e fissato gli obiettivi di riduzione per il 2010: 50 per cento di morti in meno e una riduzione del 40 per cento dei soggiorni ospedalieri necessari in seguito a incidenti stradali.

## 1.6 Cooperazione internazionale

### Compito comune

Una maggiore sicurezza stradale richiede innanzitutto misure a livello nazionale. Oggigiorno tuttavia, risultano altrettanto importanti gli scambi di esperienze, le cooperazioni e l'armonizzazione di misure a livello internazionale. Per questo motivo, diverse organizzazioni internazionali si impegnano a favore di una maggiore sicurezza stradale: la Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE/ONU), l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), la Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT) e l'Unione europea (Ue).

### CEE/ONU: convenzioni e risoluzioni

La facilitazione del traffico merci e viaggiatori internazionale, puntando innanzitutto sull'aspetto della sicurezza, è uno degli obiettivi prioritari di CEE/ONU. In questo contesto, sono state emanate numerose convenzioni e risoluzioni nel settore della circolazione stradale. Agli Stati membri, ad esempio, si raccomanda di armonizzare le disposizioni nazionali sui controlli tecnici dei veicoli e sulle norme stradali e, parallelamente, di adottare misure nei campi: tasso alcolemico, eccessi di velocità, comunicazione, educazione, formazione, pedoni, ciclisti, bambini, ecc. (risoluzioni globali). La Svizzera è rappresentata in diversi gruppi di lavoro di CEE/ONU, tra l'altro nel WP. 1 (Working Party on Road Traffic Safety).

#### Risoluzioni dell'Assemblea generale dell'ONU

*Sia nel 2003 che nel 2004, anche l'Assemblea generale dell'ONU ha sottolineato l'importanza della sicurezza stradale.*

*Nel quadro dell'ultima risoluzione del 14 aprile 2004, l'OMS, unitamente alle Commissioni ONU regionali, ovvero a CEE/ONU, è stata sollecitata a coordinare le misure adottate in seno all'ONU per aumentare la sicurezza nella circolazione stradale.*

Nel Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», la Commissione europea ha fissato l'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero di morti sulle strade europee. In questo contesto, la Commissione ha elaborato il «Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale» («Salvare 20 000 vite sulle nostre strade – una responsabilità condivisa», 2003). Nel complesso, essa propone 60 misure nei settori: comportamento nel traffico, sicurezza dei veicoli, infrastruttura stradale, traffico merci e viaggiatori commerciale, salvataggio e soccorso di vittime di incidenti nonché registrazione, valutazione e pubblicazione di dati inerenti agli incidenti nella circolazione stradale. Inoltre, la Commissione ha lanciato la «Carta europea della sicurezza stradale», con l'intento di coinvolgere il maggior numero possibile di responsabili nel programma d'azione summenzionato.

### **Incontro dei Ministri dei trasporti dell'Ue**

Nel 2003 e nel 2004 a Verona, i Ministri dei trasporti europei hanno sottolineato la necessità di intervenire nel settore della sicurezza stradale e proposto numerose misure (Verona Declaration del 24.10.2003 e Verona Conclusions del 26.10.2004). Anche la Svizzera era rappresentata all'incontro dei Ministri dei trasporti e vi ha collaborato in modo attivo.

### **CEMT**

La Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT), di cui fa parte la Svizzera, pratica da molti anni un intenso scambio di esperienze sui migliori provvedimenti e ribadisce ripetutamente, mediante raccomandazioni, il suo impegno per garantire una maggiore sicurezza stradale. Nel 2002 a Bucarest, i Ministri dei trasporti hanno deciso di sviluppare una visione globale e di definire obiettivi quantificabili.

## **1.7 Impegno futuro**

### **Sviluppare una politica coerente**

In passato, è stato possibile raggiungere successi notevoli nell'innalzamento del grado di sicurezza nella circolazione stradale (cfr. punto 1.1). L'attuale approccio, che si limita ad attuare singole misure, non è tuttavia più sufficiente per ottenere in futuro risultati altrettanto validi. Ora, si tratta di elaborare una politica coerente e globale a lungo termine, basata sulla nuova filosofia di sicurezza «Visione Zero» (cfr. cap. 2.2), con obiettivi e misure integrati in una strategia globale.

### **Corsa impazzita di un anziano**

Un automobilista settantenne confuso, dopo avere commesso diverse infrazioni al codice della strada, investe una fermata del tram, travolgendo due panchine sul marciapiede adiacente. Una delle tre donne sedute muore praticamente all'istante.

Nel 2003 gli stati di debolezza momentanea hanno causato:

- 17 incidenti con morti
- 159 incidenti con feriti gravi



### **Misure di Via sicura per limitare gli incidenti in seguito ad inabilità alla guida:**

- standardizzazione dei requisiti di idoneità alla guida
- verifica periodica dell'idoneità alla guida
- assicurazione della qualità nella verifica dell'idoneità alla guida

**Dimostrare un impegno straordinario**

Per raggiungere gli obiettivi fissati saranno necessari sforzi straordinari e un impegno politico-amministrativo eccezionale. I rappresentanti di tutti i livelli politici sono chiamati a definire in particolare le condizioni quadro giuridiche e finanziarie necessarie per un aumento dello standard di sicurezza stradale. In futuro, a livello amministrativo le questioni relative alla sicurezza stradale dovranno essere trattate in modo più coerente e le misure risultare più mirate.

**Promuovere la collaborazione**

Nel processo di intensificazione della politica della sicurezza stradale va attribuita particolare importanza alla collaborazione tra i vari operatori a livello federale, cantonale, comunale e internazionale. La Confederazione non potrà raggiungere da sola ulteriori successi nel campo della prevenzione degli incidenti. Per questo motivo deve promuovere la collaborazione tra tutti i partecipanti, anche oltre i confini del Paese, e coordinare le diverse procedure.

**Bambino travolto**

Uno scolaro si ferma davanti alle strisce pedonali. Le automobili sulla destra si fermano e il bambino attraversa la strada, mettendosi nella traiettoria dell'auto in arrivo da sinistra. La conducente di quest'ultima non vede il bambino e lo travolge senza frenare ad una velocità di 50 km/h.

Nel 2003 l'inosservanza del diritto di precedenza dei pedoni ha causato:

- 26 incidenti con morti
- 274 incidenti con feriti gravi



**Misure di Via sicura per ridurre il numero di incidenti in cui sono coinvolti i bambini:**

- moderazione del traffico
- risanamento dei punti potenzialmente pericolosi
- eliminazione dei fattori di rischio
- educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli di formazione scolastica
- campagne di sensibilizzazione
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture

## 2 Verso il programma d'intervento Via sicura

### 2.1 I mandati del Dipartimento e del Consiglio federale

#### **Mandato DATEC, rapporto dell'upi**

Nel mese di maggio del 2000, il Capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), il Consigliere federale Moritz Leuenberger, ha incaricato l'Ufficio federale delle strade (USTRA) di elaborare le basi per la definizione di una politica della sicurezza stradale della Confederazione, orientata ad un traffico stradale senza morti né feriti gravi («Visione Zero»). L'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (upi), nel quadro di un mandato di ricerca, si è occupato delle verifiche di base. Il relativo rapporto finale «Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes» (Principi per una politica federale della sicurezza stradale) è stato pubblicato nel maggio del 2002 (cfr. cap. 2.3).

#### **All'insegna dello sviluppo sostenibile**

Dal 2002, la nuova politica della sicurezza stradale è parte integrante della strategia «Sviluppo sostenibile in Svizzera» del Consiglio federale (misura 17). Senza limitare la mobilità, con la Visione Zero globale il Collegio mira ad un traffico stradale senza morti né feriti gravi. Entro dieci anni, esso intende dimezzare il numero di decessi sulle strade, passando da 600 a 300 morti. Sulla base di quest'obiettivo e su richiesta del DATEC, nel luglio 2002 il Consiglio federale ha deciso di continuare a lavorare in questa direzione per quanto concerne la nuova politica di sicurezza e di incaricare il DATEC di elaborare le misure e gli emendamenti necessari.

### 2.2 «Visione Zero» nella circolazione stradale

#### **«Visione Zero» – la nuova filosofia della sicurezza**

«Visione Zero» è una filosofia della sicurezza basata sulla convinzione che in nessuna circostanza si devono tollerare morti e feriti gravi in seguito a incidenti stradali. La prospettiva ideale, seppure difficilmente raggiungibile, è un traffico stradale senza morti né feriti gravi; essa è definita «Visione Zero» ed è alla base della futura politica di sicurezza stradale in Svizzera. Da decenni l'industria e altri vettori del traffico hanno adottato la filosofia «Visione Zero» (cfr. cap. 1.4). Nella circolazione stradale, grazie all'intervento del Parlamento svedese, tale filosofia assurge per la prima volta in modo ufficiale al rango di dottrina nel 1997.

#### **Base costituzionale**

La cosiddetta filosofia «Visione Zero» è ancorata anche nella Costituzione federale svizzera (Cost.). L'art. 10 Cost. sancisce il «diritto alla vita e alla libertà personale», inglobando anche il diritto all'integrità fisica e psichica. L'adozione della «Visione Zero» come prospettiva ideale per la sicurezza stradale in Svizzera dimostra la ferma volontà della Confederazione di soddisfare, nella misura del possibile, il mandato costituzionale summenzionato anche nel settore della circolazione stradale.

#### **Responsabilità condivisa**

Ogni utente della strada è responsabile delle proprie azioni. È perciò importante responsabilizzare ulteriormente il singolo per quanto riguarda l'aspetto della sicurezza. Tuttavia, è nella natura dell'uomo commettere errori, a prescindere dalla volontà e dal senso di responsabilità. Partendo

## 2 Verso il programma d'intervento Via sicura

da questa premessa, secondo la filosofia «Visione Zero» le autorità sono chiamate a creare un sistema stradale in cui gli errori degli utenti non abbiano conseguenze fatali per i colpevoli e, a maggior ragione, per i non colpevoli.

### «Sistema stradale a prova di errore»

La concezione di un «sistema stradale a prova di errore» (conosciuta a livello internazionale come «Forgiving Roads») fa parte della «Visione Zero» e comprende i seguenti elementi:

- prevenire i comportamenti pericolosi in special modo attraverso misure di carattere tecnico;
- mitigare le conseguenze di un incidente stradale con misure tecniche ed edili;
- minimizzare le conseguenze delle ferite inevitabili ottimizzando il sistema di soccorso.

Un sistema stradale a prova di errore non intende esonerare l'utente dall'assumersi le proprie responsabilità nella circolazione stradale e per il proprio veicolo, ma va inteso come provvedimento supplementare per ridurre le conseguenze degli incidenti nella circolazione stradale.

### 2.3 Il progetto VESIPO

#### Mandato

Il progetto lanciato nel 2002 sotto l'egida dell'USTRA aveva il compito di definire e di diffondere la nuova politica federale della sicurezza stradale (VESIPO). In una prima tappa, partendo dal rapporto di base dell'upi (cfr. cap. 2.1), sono stati stabiliti i singoli elementi della nuova politica ed è stato elaborato un programma d'intervento che raccoglieva un certo consenso politico. Con il presente rapporto si conclude questa parte del mandato.

#### Via sicura succede a VESIPO

La seconda tappa prevede ora l'assodamento e l'attuazione della nuova politica di sicurezza stradale. Nel quadro del progetto VESIPO, sono già state definite le relative procedure (cfr. cap. 5 e 6); i dettagli e le modalità di attuazione fanno tuttavia parte del nuovo programma denominato «Via sicura».

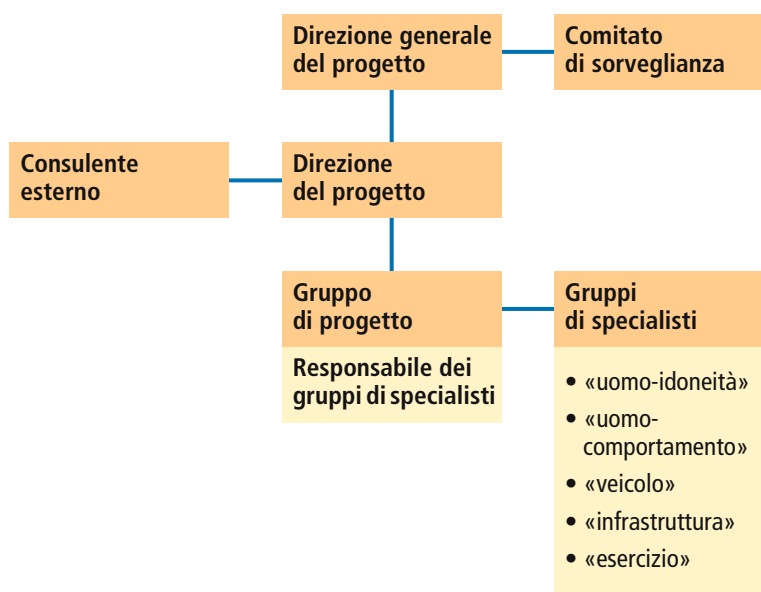
#### Parametri politici

Gli unici parametri fissati dal Consiglio federale per il progetto VESIPO erano la nuova filosofia della sicurezza «Visione Zero» e «l'obiettivo di dimezzamento» da raggiungere entro i primi dieci anni (cfr. cap. 2.1). Su questa base, nel quadro del progetto VESIPO è stato avviato il processo per la futura formazione della volontà di attuazione.



## Processo partecipativo

Affinché la nuova politica potesse essere sostenuta sin dall'inizio da ampie cerchie e risultare realizzabile, si è optato per un processo partecipativo. La nuova politica della sicurezza stradale doveva essere sviluppata con l'approccio «bottom-up» e riunire ampie conoscenze specialistiche ed empiriche. Considerato che nella sicurezza stradale sono attivi molti attori a livelli diversi, il DATEC e l'USTRA hanno ritenuto che un coinvolgimento diretto dei diversi soggetti fosse la migliore premessa per il successo a livello di attuazione politica.



### Ampia partecipazione

Tra il gennaio 2003 e il settembre 2004 circa 80 rappresentanti di organizzazioni del settore, di gruppi di interesse, di autorità cantonali e comunali, dell'economia e del mondo politico hanno collaborato al processo partecipativo e circa 20 collaboratori dell'USTRA si sono occupati dell'organizzazione del progetto. Nel complesso, sono stati istituiti cinque gruppi di specialisti sui temi «infrastruttura», «esercizio», «veicolo», «uomo-idoneità», «uomo-comportamento» e un comitato di sorveglianza in qualità di organo di risonanza politica della direzione generale del progetto VESIPO.

Fig. 2: Organizzazione del progetto VESIPO (lista dei partecipanti fr. allegato II)

Il processo partecipativo è stato suddiviso in cinque tappe:

- Tappa I Rilevamento del problema e definizione del mandato
- Tappa II Formulazione della visione e degli obiettivi
- Tappa III Definizione della strategia
- Tappa IV Elaborazione del sistema di valutazione
- Tappa V Scelta delle misure da adottare

Unitamente ai vari partecipanti, sono state percorse progressivamente le varie tappe del progetto. I risultati delle singole tappe sono stati sottoposti sempre alla direzione generale del progetto prima dell'inizio della tappa successiva.

## 2.4 Scopo del presente rapporto

### Rapporto finale e al contempo programma d'intervento

Il presente rapporto conclude, retrospettivamente, la fase della definizione della nuova politica e il processo partecipativo illustrato. Esso è basato sostanzialmente sui quattro rapporti di sintesi del 2003/2004, nei quali sono stati pubblicati i risultati intermedi delle cinque tappe del progetto VESIPO.

In una prospettiva futura, questo documento rappresenta il programma d'intervento della Confederazione, finalizzato ad aumentare la sicurezza stradale nei prossimi 15 anni, e pertanto la base della nuova politica di sicurezza stradale in Svizzera.

### Scontro frontale dovuto a un colpo di sonno

Un colpo di sonno è probabilmente la causa di uno scontro frontale verificatosi su una strada rettilinea e in buone condizioni di visibilità. L'incidente ha causato un morto e un ferito grave. In quel punto della rete stradale si sono già verificati altri incidenti mortali.

Nel 2003 momenti di debolezza fisica hanno causato:

- 17 incidenti con morti
- 159 incidenti con feriti gravi



### Misure di Via sicura per limitare gli incidenti in seguito ad inabilità alla guida:

- campagne di sensibilizzazione
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture
- eliminazione dei fattori di rischio
- separazione dei sensi di marcia sulle strade fuori dalle località
- semplificazione della procedura per stabilire l'inabilità alla guida

## 3 Obiettivi, necessità e campi d'intervento

### 3.1 Sviluppo sistematico del programma d'intervento

**Dalla formulazione della visione e degli obiettivi alla definizione delle misure**

La nuova politica della sicurezza stradale svizzera è stata sviluppata secondo i principi metodici della gestione strategica. Partendo dal mandato del Consiglio federale e dalla cosiddetta «Visione Zero», sono stati definiti dapprima gli obiettivi, poi la necessità e i campi d'intervento e, infine, l'orientamento strategico nonché le misure adeguate.

Obiettivi	Necessità d'intervento	Campi d'intervento	Strategie	Misure
Risultato concreto che ci si propone di ottenere con azioni mirate	Differenza tra lo stato attuale e quello ambito (confronto stato attuale/futuro)	Livelli d'azione adeguati per soddisfare la necessità d'intervento	Strumenti e approcci necessari per provocare l'auspicato cambiamento che permetterà di raggiungere gli obiettivi prefissati	Azioni singole definite temporaneamente e materialmente

Tab. 6: Base strategica di Via sicura

**Misure nel contesto strategico**

L'ampio approccio al progetto e il progressivo sviluppo di Via sicura hanno permesso di integrare nelle riflessioni i molteplici aspetti della sicurezza stradale. Le singole misure di Via sicura poggiano su basi strategiche comuni e sono coordinate tra loro.

### 3.2 Obiettivo primario di Via sicura

**Meno di 300 morti e 3000 feriti gravi entro il 2010**

Via sicura persegue il seguente obiettivo: Entro il 2010, il numero di morti e di feriti gravi in seguito a incidenti stradali dovrà scendere a rispettivamente a meno di 300 e di 3000 e, in seguito, tali cifre dovranno diminuire ogni decennio almeno del 30 per cento.

**Valore indicativo per misurare il futuro grado di successo**

Con il dimezzamento del numero di morti e di feriti gravi nella circolazione stradale, la Confederazione ha fissato un obiettivo ambizioso ma realizzabile, focalizzando l'attenzione sugli incidenti gravi. Detto obiettivo permette inoltre alla Confederazione di misurare entro termini ben definiti il grado di successo della nuova politica della sicurezza stradale.

## 3 Obiettivi, necessità e campi d'intervento

### 3.3 Obiettivi principali e parziali di Via sicura

Alla base del programma d'intervento Via sicura vi è un sistema di definizione di obiettivi riferito ai principali fattori che influenzano il fenomeno degli incidenti stradali, il quale suddivide l'obiettivo primario in 5 obiettivi principali e 14 obiettivi parziali.

Fattori che influenzano gli incidenti stradali	Obiettivi principali	Obiettivi parziali
<b>Presa di coscienza collettiva («Awareness»)</b>	1. A livello sociale, in politica e in economia, l'importanza della sicurezza stradale è equiparata a quella della mobilità.	1.1 La Confederazione, i Cantoni e i Comuni hanno definito le premesse istituzionali, finanziarie, strutturali e a livello di personale per adempiere gli obiettivi prefissi. 1.2 Gli utenti della strada gestiscono in modo consapevole la mobilità e l'esigenza di una maggiore sicurezza stradale trova sempre più riscontro.
<b>Comportamento degli utenti della strada</b>	2. Gli utenti della strada si comportano in modo sicuro, rispettoso e responsabile.	2.1 Le misure e le norme relative alla sicurezza sono accettate e vengono in larga misura rispettate. 2.2 Diminuiscono in modo massiccio gli incidenti in seguito ad inabilità alla guida con morti e feriti gravi. 2.3 Sono ammessi alla circolazione soltanto i conducenti in possesso dei necessari requisiti fisici e psichici. 2.4 I neoconducenti sono preparati al meglio ai problemi della circolazione stradale.
<b>Sicurezza dei veicoli</b>	3. Tutti i veicoli sono in un perfetto stato di funzionamento e sicuri nella circolazione stradale.	3.1 I nuovi veicoli sono concepiti in modo tale da minimizzare il rischio d'incidente (sicurezza attiva) e corrispondono allo stato più recente della tecnica. 3.2 I nuovi veicoli sono costruiti secondo lo stato attuale della tecnica per impedire, nel caso di un incidente, gravi lesioni alle persone (sicurezza passiva). 3.3 I veicoli in circolazione devono essere in un perfetto stato di funzionamento e sicuri nella circolazione stradale.
<b>Sicurezza dell'infrastruttura stradale</b>	4. Le infrastrutture stradali sono concepite, mantenute ed esercitate in modo sicuro.	4.1 Sono eliminati i rischi legati all'infrastruttura stradale, in particolare quelli che colpiscono gli utenti più deboli. 4.2 È istituito un sistema integrale di gestione degli incidenti, del traffico e dell'informazione. 4.3 Lo standard di sicurezza per i lavori di costruzione e di manutenzione è alto.
<b>Prestazioni e qualità dei servizi di soccorso</b>	5. Il soccorso alle vittime di incidenti stradali avviene in modo rapido e professionale	5.1 Tutti i partecipanti al soccorso (pronto soccorso, chiamata d'emergenza, soccorsi sul posto, trasporto, ospedale d'emergenza) agiscono in modo coordinato e non presentano punti deboli. 5.2 I feriti sono soccorsi immediatamente per garantire possibilmente la sopravvivenza e limitare eventuali danni permanenti.

Tab. 7: Sistema di definizione di obiettivi di Via sicura

### 3.4 Attuale necessità d'intervento nel campo della sicurezza stradale

Per quanto concerne i fattori summenzionati, ovvero gli obiettivi principali, risulta grande il divario tra lo stato attuale e il risultato da raggiungere in futuro. Il paragone tra lo stato attuale e quello futuro fa emergere numerose lacune e irregolarità nel sistema globale della sicurezza stradale, evidenziando la necessità d'intervento nel quadro del programma Via sicura. Qui di seguito una sintesi dei punti deboli del sistema globale.

#### **Presa di coscienza collettiva («Awareness»)**

- L'aspetto della sicurezza stradale spesso non è adeguatamente considerato nelle decisioni politiche, sociali ed economiche. Non è sufficientemente sviluppata la consapevolezza delle gravi conseguenze degli incidenti stradali sul piano umano e dei relativi ingenti costi economici. Le esigenze della sicurezza stradale non sono ancora contemplate in modo adeguato nella ponderazione degli interessi politici.
- Le risorse necessarie per aumentare la sicurezza stradale non sono disponibili nella misura necessaria e, in parte, i mezzi non vengono utilizzati in modo efficiente. Inoltre, mancano strutture indispensabili per attuare e controllare in modo adeguato la politica federale della sicurezza stradale.
- Sono stanziati troppo pochi mezzi per la ricerca nell'ambito della sicurezza stradale. La qualità dei rilevamenti statistici degli incidenti stradali nonché l'attuazione delle nuove conoscenze nel campo della statistica e della ricerca nella politica di sicurezza stradale lasciano a desiderare.
- Non si tiene adeguatamente conto dell'aspetto della sicurezza stradale nell'ambito della formazione degli specialisti della strada, del traffico e della pianificazione.

#### **Comportamento degli utenti della strada**

- Troppi utenti della strada violano ripetutamente norme della circolazione fondamentali, nonostante la minaccia di sanzioni in parte molto pesanti. Nella guida, gli utenti non sono sufficientemente attenti. Molti di loro dimostrano troppa disponibilità al rischio, non sono coscienti del loro comportamento pericoloso o sopravvalutano le loro capacità.
- I requisiti d'idoneità alla guida sono in parte molto bassi. Troppi utenti con inclinazioni pericolose, irrispettose e irresponsabili circolano sulle strade. Inoltre, sono sfruttati in misura inadeguata gli strumenti per escludere dalla circolazione gli utenti in uno stato di dipendenza da alcool o da altre sostanze che possono compromettere la guida.
- Troppi utenti della strada non conoscono bene il codice stradale e ciò in parte perché l'informazione risulta lacunosa e la formazione nonché il perfezionamento deficitari. Inoltre, non tutti gli utenti sono in grado di comprendere le norme stradali e la segnaletica complesse e, di conseguenza, molti le considerano addirittura moleste e perciò inaccettabili.

### 3 Obiettivi, necessità e campi d'intervento

- L'intensità dei controlli per attuare le norme stradali è in generale troppo bassa. Numerose violazioni del codice stradale, in parte anche gravi, sono impunte, sfavorendo così una presa di coscienza.
- Sicurezza dei veicoli**
- Non tutte le norme di sicurezza per i veicoli corrispondono all'attuale stato della tecnica. La moderna tecnica offre un potenziale non ancora sfruttato appieno per aumentare la sicurezza attiva e passiva. Inoltre, rimane ancora molto deficitaria la visibilità dei veicoli (di giorno e di notte).
  - I veicoli non sono praticamente dotati di dispositivi che rendono più difficile la guida ai conducenti inabili o che non utilizzano i previsti sistemi di ritenuta. Per di più, i veicoli sono provvisti raramente di sistemi di assistenza alla guida. Inoltre, sono troppo poco utilizzati i sistemi di supporto ai conducenti.

#### Tamponamento a catena

Un improvviso banco di nebbia ha limitato la visibilità dei conducenti sull'autostrada. Il tamponamento a catena ha visto coinvolti circa 60 veicoli. Le automobili sono state in parte schiacciate dai camion. Una persona è morta e 90 sono state ferite, di cui 12 gravemente.

Nel 2003 i tamponamenti hanno causato:

- 19 incidenti con morti
- 470 incidenti con feriti gravi



**Misure di Via sicura per evitare i tamponamenti (ad es. in condizioni di visibilità ridotta):**

- miglioramento della visibilità di tutti i veicoli
- guida per l'effettuazione dei controlli della distanza di sicurezza
- campagne di sensibilizzazione
- obbligo di circolare con i fari accesi anche di giorno
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture
- controlli del traffico mirati al rilevamento dei comportamenti a rischio

**Sicurezza dell'infrastruttura stradale**

- Sotto il profilo della sicurezza stradale, la rete viaria presenta diversi punti deboli. Non sono istituiti controlli di sicurezza stradale standardizzati per i progetti di infrastruttura stradale e la rete esistente non viene controllata sistematicamente e in modo unitario per individuare i fattori di rischio e i punti pericolosi e adottare le necessarie misure di risanamento.
- La rete stradale non risulta ovunque a prova di errore. In molti punti mancano piste ciclabili e passaggi pedonali continui e sicuri. Inoltre, va intensificata la separazione del traffico e ridotto il potenziale di conflitto a causa delle diverse velocità.
- Soprattutto nel periodo invernale la manutenzione delle piste ciclabili e delle aree pedonali è insufficiente e non adeguata alle esigenze degli utenti. Inoltre, durante i vari interventi le persone addette alla manutenzione, al soccorso e alla costruzione risultano esposte al pericolo degli altri utenti della strada.

**Prestazioni e qualità dei servizi di soccorso**

- Sono tuttora pochi gli utenti della strada in grado di allarmare tempestivamente e in modo corretto i servizi di soccorso. Inoltre, il livello formativo del personale di soccorso non sempre risulta all'altezza della situazione.
- I servizi di soccorso impiegano in parte troppo tempo per arrivare sul luogo dell'incidente. L'intera catena di soccorso, dall'allarme alla localizzazione dell'incidente, alla densità della rete di centrali operative e all'intervento di salvataggio concreto non è ancora organizzata in modo ottimale.

### 3.5 I campi d'intervento di Via sicura


**Approccio ampio**

Il confronto tra l'elenco delle attuali lacune e il sistema di definizione degli obiettivi fa emergere una molteplice necessità d'intervento per Via sicura. Per riuscire a raggiungere l'obiettivo primario e aumentare la sicurezza sulle strade svizzere sono necessarie azioni mirate a tutti i livelli d'intervento.

**10 principali campi d'intervento**

L'approccio integrale di Via sicura permette di definire nel complesso dieci campi d'intervento con un notevole potenziale per raggiungere una maggiore sicurezza stradale. Per quanto concerne i cinque obiettivi principali di Via sicura, a ogni campo d'intervento è attribuita un'importanza diversa, come emerge dalla seguente tabella che illustra i campi d'intervento e la relativa importanza per il sistema di definizione degli obiettivi.

Obiettivi principali <b>Via sicura</b> Campi d'intervento (CI)	«Awareness»: A livello sociale, in politica e in economia l'importanza della sicurezza stradale è equiparata a quella della mobilità	Comportamento rispettoso: Gli utenti della strada si comportano in modo sicuro, rispettoso e responsabile	Sicurezza dei veicoli: Tutti i veicoli sono in un perfetto stato di funzionamento e sicuri nella circolazione stradale.	Sicurezza dell'infrastruttura: Le infrastrutture stradali sono concepite, mantenute ed esercitate in modo sicuro.	Servizi di salvataggio efficienti: Il salvataggio delle vittime di incidenti stradali avviene in modo rapido e professionale.
CI 1 Sensibilizzazione ed educazione					
CI 2 Formazione e perfezionamento					
CI 3 Norme di comportamento					
CI 4 Sistemi di controllo e di sanzionamento					
CI 5 Veicoli					
CI 6 Infrastruttura stradale					
CI 7 Assicurazione della qualità					
CI 8 Ricerca e statistica					
CI 9 Collaborazione internazionale					
CI 10 Organizzazione e risorse					

 molto importante

Tab. 8: I 10 campi d'intervento di Via sicura e la relativa importanza per il raggiungimento degli obiettivi principali

### Importanza variabile dei campi d'intervento

Nel corso del tempo, l'importanza dei singoli campi d'intervento può variare, ad esempio a causa di cambiamenti dell'attuale ordinamento stradale o della dinamica degli incidenti o in seguito a progressi raggiunti a livello tecnico-scientifico oppure dopo nuovi sviluppi socio-economici. Il modello summenzionato non è pertanto statico, ma deve essere continuamente adattato alle nuove circostanze. Inoltre, anche l'orientamento strategico di Via Sicura incide sui dieci campi d'intervento.



## 4 Strategie direttrici e misure

### 4.1 Modo di procedere

#### Definizione delle strategie direttrici

Le misure di Via sicura sono state elaborate per gradi (cfr. cap. 3.1). Sulla base dell'entità dell'intervento che è stata ritenuta necessaria è stata formulata, in un processo partecipativo, una serie di indirizzi strategici che (dopo una valutazione comparativa) costituiscono oggi l'ossatura strategica di Via sicura e che qui di seguito vengono sintetizzati con il termine «strategie direttrici».

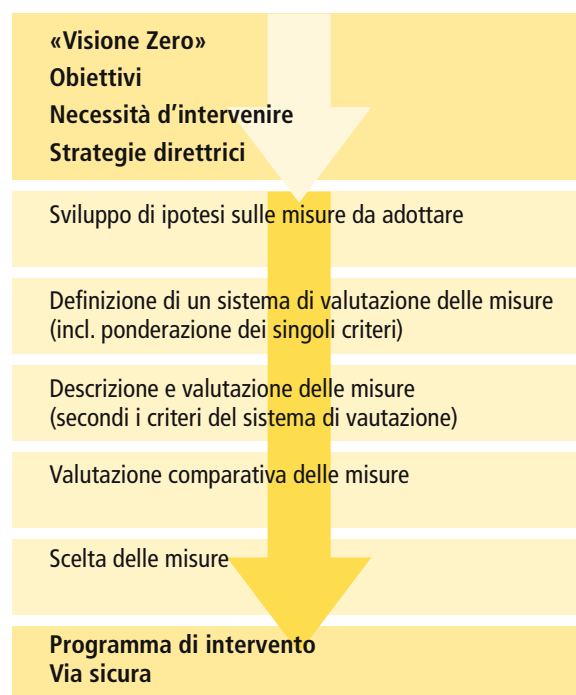


Fig. 3: Processo di definizione e scelta delle misure di Via sicura

#### Sviluppo di ipotesi sulle misure da adottare

Sulla base delle strategie direttrici, i gruppi specialistici e la direzione del progetto hanno elaborato un elenco comprendente oltre 100 ipotesi di misure. Fin dall'inizio sono state escluse quelle misure che, sulla base di un esame sommario, presentavano evidenti deficit per quanto riguardava l'efficacia prevista, la capacità di contribuire al raggiungimento degli obiettivi, la fattibilità tecnica e la possibilità di essere accettate a livello politico.

#### Misure di sicurezza e misure di base

Via sicura contempla due tipi di misure: le misure di sicurezza hanno un effetto diretto e positivo sulla sicurezza stradale, mentre le misure di base creano le necessarie premesse e le condizioni quadro per l'attuazione delle misure di sicurezza, ed hanno quindi un effetto solo indiretto sulla riduzione degli incidenti. Esse contengono essenzialmente provvedimenti organizzativi, finanziari e di assicurazione della qualità.

## 4 Strategie direttrici e misure

### Definizione di un sistema di valutazione

Per la valutazione delle misure di sicurezza e delle misure di base era a disposizione un apposito sistema elaborato in precedenza. Per le misure di sicurezza erano stati fissati sei criteri, quattro per le misure di base. Tutti i partecipanti al progetto erano inoltre invitati a presentare una proposta di ponderazione individuale.

Criteri	Peso
Effetto potenziale (contributo alla riduzione del numero di vittime)	30%
Efficienza (rapporto costi/benefici)	15%
Attuabilità (grado di maturità, necessità di intervenire a livello legislativo ecc.)	15%
Influsso sulla libertà personale (entità della limitazione)	15%
Grado di protezione per gli utenti della strada più deboli e per coloro che vengono messi in pericolo loro malgrado	15%
Compatibilità con gli obiettivi di altri ambiti della politica della Confederazione	10%

Tab. 9: Criteri (incl. ponderazione) per la valutazione delle misure di sicurezza

Per la valutazione delle misure di base sono stati utilizzati criteri analoghi (fra parentesi la ponderazione): benefici per il programma (40%), efficienza (20%), attuabilità (20%) e compatibilità con gli obiettivi di altri ambiti della politica della Confederazione (20%).

### Descrizione e valutazione delle misure

Tutte le ipotesi di misure sono state descritte dettagliatamente e valutate sulla base dei criteri fissati nel sistema di valutazione (cfr. allegato I). La rispondenza ai criteri è stata valutata con voti compresi fra 1 (molto male) e 5 (molto bene). Le misure di sicurezza con un'efficacia potenziale molto bassa sono state scartate. Al termine di questa fase della procedura di selezione erano rimaste 52 misure di sicurezza e 28 misure di base.

### Valutazione comparativa delle misure

A tutte le misure elaborate è stato infine attribuito un punteggio (che esprime il grado di utilità sulla base dei criteri stabiliti e della loro ponderazione), sulla base del quale le misure sono state suddivise in cinque classi. Nell'allegato I sono indicate tutte le misure di Via sicura con la relativa classe di valutazione.

Classe di valutazione	Grado di utilità
Classe di valutazione 5	Misura con grado di utilità molto elevato
Classe di valutazione 4	Misura con grado di utilità elevato
Classe di valutazione 3	Misura con grado di utilità medio
Classe di valutazione 2	Misura con grado di utilità basso
Classe di valutazione 1	Misura con grado di utilità molto basso

Tab. 10: Classificazione del grado di utilità delle misure

### **Scelta delle misure**

Il programma Via sicura riunisce quelle misure che, da un lato, presentano un elevato grado di utilità sulla base della valutazione effettuata, e dall'altro risultano adatte, nel loro complesso, a esplicare il loro effetto sui fattori di rischio e a conseguire l'auspicata riduzione del numero di morti e di feriti gravi.

L'estrapolazione del potenziale di efficacia necessario per raggiungere gli obiettivi negli anni 2010–2018 (cfr. cap. 4.3) impone l'inserimento nel programma di tutte le misure delle classi 5, 4 e 3, fatta eccezione per un'unica misura che sarebbe risultata molto costosa. Per contro, le misure delle classi 1 e 2, in linea di massima, non sono state prese in considerazione. Le poche eccezioni sono soprattutto motivate dall'elevato potenziale di efficacia, dalla mancanza di misure alternative valide o dal fatto che da esse dipende la possibilità di attuare altre misure.

#### **Incidente causato da uso di stupefacenti**

Su una strada bagnata fuori dalle località un automobilista invade la corsia opposta scontrandosi frontalmente sulla destra con un veicolo che circolava regolarmente. Il conducente di quest'ultimo viene ferito gravemente. Dalle analisi delle urine dell'automobilista colpevole risulta che aveva consumato canapa poco prima dell'incidente.

Nel 2003 la guida sotto effetto di stupefacenti ha causato:

- 12 incidenti con morti
- 84 incidenti con feriti gravi



#### **Misure di Via sicura per limitare la guida sotto effetto di stupefacenti:**

- corsi di recupero per i conducenti che risultano per la prima volta positivi al test che evidenzia l'assunzione di stupefacenti
- campagne di sensibilizzazione
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture
- controlli della polizia mirati al rilevamento dei comportamenti a rischio
- intensificazione dei controlli del traffico
- sveltimento e unificazione delle procedure di sanzionamento

## 4 Strategie direttrici e misure

La procedura di selezione comprendeva inoltre anche particolari analisi di sensibilità, la valutazione delle interdipendenze reciproche fra le misure e la stima delle ripercussioni finanziarie dell'intero pacchetto (cfr. cap. 5).

### Risultato finale di Via sicura

Il programma d'intervento Via sicura comprende 56 misure che sono state oggetto della procedura di selezione sopra descritta e che dispongono così di un elevato grado di consolidamento. Le misure sono brevemente illustrate nel prossimo capitolo, insieme alla strategia direttrice che ne è alla base (cfr. allegato I per un quadro complessivo delle misure). Non fanno parte in senso stretto delle misure di Via sicura i provvedimenti di carattere finanziari e organizzativo come quelli descritti nei capitoli 5 e 6.

#### Auto intrappolata fra due tram

Due automobilisti non esperti del luogo circolano sui binari del tram. All'altezza della fermata, i due conducenti decidono di sorpassare il tram fermo. Il primo conducente riesce a schivare un altro tram in arrivo dalla direzione opposta, la seconda automobile, invece, rimane intrappolata. L'incidente costa la vita al bambino della conducente della vettura incastrata tra due tram.

Nel 2003 l'inosservanza delle norme della circolazione ha causato:

- 13 incidenti con morti
- 151 incidenti con feriti gravi



#### Misure di Via sicura per impedire l'inosservanza delle norme della circolazione:

- campagne di sensibilizzazione
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture

## 4.2 Strategie direttrici e misure nei singoli campi d'intervento

### Campo d'intervento «Sensibilizzazione ed educazione»

<b>Oggetto</b>	Il campo d'intervento «Sensibilizzazione ed educazione» comprende tutti gli sforzi volti ad aumentare in generale il valore attribuito alla sicurezza da parte dell'opinione pubblica e degli utenti della strada.
<b>Strategia direttrice</b>	<p>Per il campo d'intervento «Sensibilizzazione ed educazione» valgono i seguenti indirizzi strategici:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Nella società, nella politica e nell'economia è necessario aumentare la consapevolezza verso i rischi connessi alla circolazione stradale e verso le conseguenze e i costi degli incidenti.</li><li>• Gli utenti della strada devono essere costantemente sensibilizzati a riconoscere i pericoli e i comportamenti a rischio nell'ambito della circolazione stradale. In particolare, devono essere informati sugli effetti negativi sulla capacità di guidare indotti dal consumo di alcool, droghe e farmaci.</li><li>• L'educazione alla mobilità e alla sicurezza deve essere integrata a tutti i livelli della formazione scolastica. È necessario promuovere l'idea che gli equipaggiamenti di sicurezza sui veicoli e l'uso dei dispositivi di protezione siano utili e necessari.</li><li>• Occorre promuovere un atteggiamento responsabile verso la mobilità e l'idea che la mobilità e la sicurezza abbiano la medesima importanza e che non debbano necessariamente essere in contrasto fra loro.</li></ul>
<b>Misure</b>	<p>Nel campo d'intervento «Sensibilizzazione ed educazione», Via sicura prevede le seguenti misure:</p> <p><b>Effettuazione di campagne di sensibilizzazione (mis. 401)</b> Vengono effettuate periodicamente campagne di sensibilizzazione su importanti temi legati alla sicurezza stradale. Le campagne sono calibrate in funzione dei destinatari e devono essere accompagnate da un'intensificazione dei controlli da parte della polizia.</p> <p><b>Educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli della formazione scolastica (mis. 403)</b> I Cantoni promuovono l'insegnamento delle norme della circolazione nelle scuole di ogni livello (dall'asilo al livello secondario II). In linea di massima, la formazione deve essere impartita da esperti esterni (di regola istruttori della polizia). Anche per le scuole di grado successivo a quello dell'obbligo devono essere utilizzati moduli di formazione adeguati ai destinatari.</p>

## 4 Strategie direttrici e misure

### **Indicazioni sulle confezioni dei medicinali (mis. 405)**

Con un'indicazione sulle confezioni dei medicinali (per es. pittogramma) si richiama l'attenzione in merito ai loro effetti negativi sulla capacità di guida.

### **Obbligo di informazione al momento della consegna di medicinali (mis. 406)**

I medici e le farmacie sono espressamente tenuti a informare i pazienti in merito agli effetti negativi di medicinali e combinazioni di medicinali sulla capacità di guida.

### **Carta della sicurezza stradale (mis. 601)**

Aziende, ditte, organi amministrativi ecc. devono essere incentivati a sottoscrivere una «carta della sicurezza stradale» con la quale si impegnano a rispettare i principi della sicurezza stradale e ad adottare misure per incrementarla.

### **Etichetta della sicurezza stradale (mis. 602)**

Per aziende, ditte, organi amministrativi ecc. viene creata un'etichetta della sicurezza stradale che viene attribuita alle organizzazioni e ai membri di esse che si contraddistinguono per un comportamento particolarmente consapevole in materia di sicurezza stradale.

**Commento** La sensibilizzazione e l'educazione rimangono due pilastri fondamentali della futura politica della sicurezza stradale. La consapevolezza rispetto al problema da parte della società e il comportamento responsabile di tutti gli utenti della strada non possono e non devono essere semplicemente sostituiti da una maggiore sicurezza intrinseca dei veicoli e delle infrastrutture stradali.

## **Campo d'intervento «Formazione e perfezionamento»**

**Oggetto** Il campo d'intervento «Formazione e perfezionamento» riguarda il comportamento degli utenti della strada, che deve essere migliorato con sforzi mirati nel settore della formazione e del perfezionamento. La formazione degli esperti fa parte del campo d'intervento «Assicurazione della qualità».

**Strategia direttrice** Per il settore della formazione e del perfezionamento degli utenti della strada sono determinanti i seguenti indirizzi strategici:

- La formazione e il perfezionamento hanno la funzione di rendere consapevoli i conducenti delle possibili conseguenze dei comportamenti a rischio e ad affinare la loro sensibilità verso la circolazione stradale.
- Un elevato grado di formazione dei conducenti di autoveicoli deve essere assicurato tramite una buona formazione di base, offerte di perfezionamento adatte e corsi di recupero mirati.

**Misure** Nel campo d'intervento «Formazione e perfezionamento», Via sicura prevede le seguenti misure:

**Corso di perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e di autovetture (mis. 504)**

All'interno del periodo di validità della licenza di condurre, tutti i conducenti di motocicli e di autovetture devono seguire un corso di perfezionamento obbligatorio.

**Corsi di recupero per i conducenti che risultano per la prima volta positivi ai test che evidenziano l'assunzione di alcool o di stupefacenti (mis. 505)**

Tutti i conducenti di veicoli ai quali viene contestata per la prima volta l'infrazione di guida in stato di ebbrietà o sotto l'influsso di stupefacenti sono tenuti a seguire un corso di recupero.

**Obbligo sistematico di frequentare corsi di recupero per i recidivi (mis. 506)**

Le persone a cui viene revocata la licenza di condurre per almeno sei mesi devono seguire un corso di recupero.

**Commento** Nel settore della circolazione stradale, la Svizzera dispone di uno standard formativo elevato rispetto alla media internazionale, che sarà ulteriormente accresciuto dall'introduzione della formazione in due fasi, prevista per la fine del 2005. Anche in questo campo è tuttavia necessario introdurre il principio della formazione continua.

## 4 Strategie direttrici e misure

### Campo d'intervento «Norme di comportamento»

<b>Oggetto</b>	Nel campo d'intervento «Norme di comportamento» si tratta soprattutto di provvedimenti a carattere preventivo, atti a modificare il comportamento di determinati gruppi target in maniera tale da favorire la sicurezza.
<b>Strategia direttrice</b>	<p>Nel campo d'intervento «Norme di comportamento» valgono i seguenti indirizzi strategici:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Quando l'opera di sensibilizzazione, di educazione e di formazione non bastano, da sole, a indurre negli utenti della strada i necessari cambiamenti a livello di comportamento, questi ultimi devono essere imposti ricorrendo, come ultima ratio, all'emanazione di prescrizioni vincolanti.</li><li>• In linea di massima, all'emanazione di nuove prescrizioni in materia di comportamento è preferibile il controllo e l'imposizione sistematica delle regolamentazioni già esistenti.</li><li>• Per i gruppi di utenti della strada con maggiore esposizione al rischio o con particolari responsabilità nel traffico stradale devono essere previste norme di comportamento più severe.</li></ul>
<b>Misure</b>	<p>Nel campo d'intervento «Norme di comportamento», Via sicura prevede le seguenti misure:</p> <p><b>Incremento della quota di ciclisti che indossa il casco (mis. 407)</b> Attraverso particolari misure di sensibilizzazione e di promozione si incentivano i ciclisti a indossare il casco durante la marcia. Se non si riuscirà a far sì che la maggioranza dei ciclisti indossi il casco a titolo volontario, sarà introdotto l'obbligo.</p> <p><b>Obbligo di circolare con i fari accesi anche di giorno (mis. 408)</b> Tutti i veicoli a motore devono circolare sempre (di giorno come di notte) con i fari accesi. Se il veicolo non è munito di un dispositivo automatico di accensione dei fari, questi ultimi devono essere accesi dal conducente.</p> <p><b>Divieto di assunzione di alcool per i nuovi conducenti (mis. 517)</b> Per tutta la durata del periodo di prova, ai nuovi conducenti è fatto divieto di assumere alcool prima di mettersi alla guida.</p> <p><b>Divieto di assunzione di alcool per i conducenti professionali (mis. 508)</b> Tutti i conducenti professionali sono tenuti ad essere completamente sobri durante gli orari di lavoro e di guida.</p>



**Commento** Le misure sono limitate a gruppi target particolarmente esposti al rischio o predisposti ad esporre altri al rischio, oppure servono ad attuare senza lacune una norma già ampiamente rispettata su base volontaria (viaggiare con i fari accesi anche di giorno). Si rinuncia ad una riduzione generalizzata dei limiti di velocità stabiliti dalla legge (120, 80, 50 km/h) e ci si concentra sul controllo sistematico del rispetto dei limiti attuali.

#### **Al volante con il cellulare**

Un automobilista che stava parlando al cellulare e guidando ad alta velocità tampona il veicolo davanti al suo, uccidendo due persone.

Nel 2003 l'uso del cellulare al volante ha causato:

- 2 incidenti con morti
- 7 incidenti con feriti gravi

È stimato elevato il numero di incidenti non rilevati causati dall'uso di mezzi elettronici durante la guida.



**Misure di Via sicura per impedire incidenti dovuti alla comunicazione con mezzi elettronici durante la guida:**

- campagne di sensibilizzazione
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture
- controlli della polizia mirati al rilevamento dei comportamenti a rischio
- intensificazione dei controlli del traffico

## 4 Strategie direttrici e misure

### **Campo d'intervento «Sistemi di controllo e di sanzionamento»**

**Oggetto** Il campo d'intervento «Sistemi di controllo e di sanzionamento» comprende strategie e misure per ottenere un maggior rispetto delle norme in vigore, nell'interesse della sicurezza stradale. Fra queste misure figura anche la semplificazione della procedura per stabilire l'idoneità e l'abilità alla guida e la creazione di condizioni quadro organizzative adeguate per garantire un controllo e un perseguimento penale efficienti.

**Strategia direttrice** Nel settore dei «Sistemi di controllo e di sanzionamento» valgono i seguenti indirizzi strategici:

- I controlli del traffico devono essere focalizzati sui comportamenti che, secondo la statistica degli incidenti, incidono in modo più negativo sulla sicurezza, concentrati sui punti più pericolosi della rete stradale e intensificati.
- Deve essere fra l'altro controllato e perseguito in modo più severo il mancato rispetto della velocità massima consentita e delle distanze di sicurezza, nonché lo svolgimento, durante la guida, di attività che possono provocare distrazione (per es. telefonare senza dispositivo viva voce).
- Deve essere possibile ritirare l'autorizzazione a condurre veicoli a chi si fa notare per una guida potenzialmente pericolosa e non suscettibile di miglioramento, nonché a chi non è idoneo alla guida a causa di una dipendenza da alcool, droghe o medicinali.
- Le sanzioni devono essere studiate in modo da svolgere una funzione preventiva ed educativa.

**Misure** Nel settore dei «Sistemi di controllo e di sanzionamento», Via sicura prevede le seguenti misure:

#### **Controlli di polizia mirati al rilevamento dei comportamenti a rischio (mis. 411)**

I corpi di polizia focalizzano i loro controlli (incl. strumenti ausiliari tecnici) sui comportamenti che mettono a rischio la sicurezza e sui punti pericolosi della rete stradale, combinandoli con campagne di informazione.

#### **Intensificazione dei controlli del traffico (mis. 412)**

I controlli del traffico mobili e stazionari (incl. le applicazioni telematiche) vengono intensificati; i controlli della velocità istantanea vengono integrati con controlli della velocità di transito su un tratto di strada definito.

#### **Sveltimento e unificazione delle procedure di sanzionamento (mis. 413)**

Le procedure di sanzionamento e di perseguimento penale devono essere coordinate e sveltite in modo che i reati connessi alla circolazione

stradale possano essere puniti immediatamente dopo il loro compimento. L'applicazione del diritto deve essere uniformata a livello svizzero.

**Guida per l'effettuazione dei controlli della distanza di sicurezza (mis. 416)**

La distanza di sicurezza deve essere oggetto di maggiori controlli. A tale scopo, deve essere messa a disposizione della polizia una guida pratica che renda possibile l'effettuazione di controlli non costosi e accurati, tali da garantire che sia sanzionato solamente chi effettivamente non rispetta la distanza di sicurezza.

**Coordinamento dei controlli di polizia (mis. 423)**

Deve essere elaborato e attuato un piano nazionale per il coordinamento delle misure esecutive nel settore della sicurezza stradale. Le azioni devono essere coordinate a livello intercantonale e internazionale secondo le raccomandazioni della Commissione della CE.

**Standardizzazione dei requisiti di idoneità alla guida (mis. 509)**

I requisiti minimi fisici e psichici per l'ammissione alla circolazione stradale vengono adeguati alle esigenze del giorno d'oggi. Per la prima volta vengono definiti a livello normativo i requisiti cognitivi e caratteriali necessari.

**Verifica periodica dell'idoneità alla guida (mis. 510)**

Il periodo di validità della licenza di condurre deve essere limitato. La validità può essere prorogata solamente se il titolare della licenza dimostra la propria idoneità alla guida attraverso un esame della vista e un'autocertificazione oppure una visita di controllo.

**Semplificazione della procedura per stabilire l'incapacità alla guida (mis. 512)**

Per mezzo di un apparecchio adatto, gli organi di polizia devono essere in grado di stabilire immediatamente sul posto se una persona è incapace a condurre, indipendentemente dalla causa che determina tale incapacità.

**Attribuzione di valore probatorio al risultato della prova dell'alito (mis. 513)**

Lo stato di ebbrietà deve essere considerato dimostrato quando il risultato di un'adeguata prova dell'alito indica il raggiungimento o il superamento di una determinata concentrazione di alcool nell'alito.

**Commento**

L'intensificazione dei controlli del traffico e l'ottimizzazione nel settore dell'ammissione alla circolazione e delle sanzioni costituiscono elementi irrinunciabili di Via sicura. Particolarmente importanti a questo riguardo sono la buona collaborazione con i Cantoni e i Comuni responsabili dei controlli e la disponibilità, da parte della Confederazione, di efficaci strumenti di incentivazione e di direzione (cfr. cap. 5 e 6).

## 4 Strategie direttrici e misure

### Campo d'intervento «Veicoli»

<b>Oggetto</b>	Il campo d'intervento «Veicoli» riguarda tutti i provvedimenti tecnici che possono essere adottati sui veicoli per ridurre il pericolo di incidente e per aumentare la sicurezza dei passeggeri e degli altri utenti della strada.
<b>Strategia direttrice</b>	<p>In relazione ad uno sviluppo della tecnica dei veicoli che sia al servizio della sicurezza, sono determinanti i seguenti indirizzi strategici:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tutti i veicoli a motore devono essere equipaggiati con dispositivi di sicurezza attivi e passivi ottimali e con sistemi di assistenza al conducente. Ciò deve avvenire in applicazione delle pertinenti prescrizioni e norme internazionali e senza creare ostacoli tecnici al commercio.</li><li>• I nuovi sistemi di sicurezza via via sviluppati dall'industria automobilistica devono gradualmente entrare a far parte dell'equipaggiamento standard dei veicoli. Lo standard di sicurezza di un veicolo non deve essere ridotto da modifiche effettuate a posteriori («elaborazioni» o «tuning»).</li><li>• Tutti i veicoli devono risultare sempre ben visibili agli altri utenti della strada.</li><li>• L'impiego di sistemi di assistenza alla guida e l'utilizzo dei dispositivi del veicolo non devono distrarre il conducente.</li></ul>
<b>Misure</b>	<p>Nel campo d'intervento «Veicoli», Via sicura prevede le seguenti misure:</p> <p><b>Limitazione della possibilità di montare ruote di dimensioni diverse (mis. 205)</b> Le possibilità di montare a posteriori ruote di dimensioni diverse subiscono una limitazione. Per ruote e pneumatici sono consentite solo le dimensioni ammesse dal costruttore del veicolo.</p> <p><b>Miglioramento della visibilità di tutti i veicoli (mis. 209)</b> Per ridurre il rischio di collisione, vengono migliorate le prescrizioni in materia di illuminazione e la visibilità dei nuovi veicoli.</p> <p><b>Individuazione della posizione in caso di chiamate d'emergenza mediante telefono cellulare (mis. 114)</b> In caso di chiamate d'emergenza mediante telefono cellulare deve essere possibile individuare più velocemente il luogo dell'incidente grazie a sistemi di localizzazione automatica.</p>

**Commento** Dal punto di vista della tecnica dei veicoli, esiste ancora un elevato potenziale di incremento della sicurezza della circolazione; a lungo termine, si possono ipotizzare in particolare notevoli sviluppi nel settore delle applicazioni telematiche (guida elettronica dei veicoli). Non disponendo di un'industria automobilistica propria, nel settore della sicurezza dei veicoli e della telematica applicata alla circolazione stradale la Svizzera deve fare tuttavia affidamento sulla collaborazione internazionale e non intende creare nuovi ostacoli al commercio con azioni unilaterali. Per queste ragioni, in questo settore si attribuisce la massima priorità, oltre che all'attuazione delle misure sopra illustrate, all'impegno in ambito internazionale (cfr. mis. 211 nel campo d'intervento «Collaborazione internazionale»). In vista dell'eventuale istituzione di un sistema d'incentivazione per rendere più sicuri i veicoli, occorre procedere ad analisi e armonizzazioni ancora più intense.

#### **Motociclista scivola e urta contro una barriera di sicurezza**

Di notte, in una curva a sinistra un motociclista scivola su una macchia d'olio sulla strada da poco asfaltata e urta contro la barriera di sicurezza. In seguito al grave incidente, il motociclista rimane paraplegico a vita.

Nel 2003 collisioni di motociclette contro isole spartitraffico o barriere di sicurezza hanno causato:

- 12 incidenti con morti
- 86 incidenti con feriti gravi



**Misure di Via sicura per impedire collisioni di motociclette contro isole spartitraffico o barriere di sicurezza:**

→ risanamento dei punti potenzialmente pericolosi, speciale dispositivo di protezione inferiore installato presso le barriere di sicurezza

## 4 Strategie direttrici e misure

### Campo d'intervento «Infrastruttura stradale»

<b>Oggetto</b>	Il campo d'intervento «Infrastruttura stradale» riguarda tutti gli aspetti dell'organizzazione, dell'esercizio e della manutenzione della sede stradale (eccettuato il settore degli interventi di soccorso sanitario) e i relativi sforzi volti a garantire un'infrastruttura di alta qualità anche dal punto di vista della sicurezza.
<b>Strategia direttrice</b>	<p>Per il settore dell'infrastruttura stradale valgono i seguenti indirizzi strategici:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Su tutta la rete stradale, incluse le strade pedonali e le ciclopiste devono essere individuati ed eliminati i fattori di rischio e i punti pericolosi.</li><li>• L'infrastruttura deve essere «a prova di errore», deve essere «leggibile» per gli utenti della strada e deve corrispondere al regime di velocità previsto sul tratto in questione.</li><li>• Ove necessario e possibile, il traffico non motorizzato deve essere separato da quello motorizzato.</li><li>• Sulle strade delle zone residenziali, i diversi tipi di veicoli devono circolare a velocità simili fra di loro; il potenziale di moderazione del traffico deve essere sfruttato al massimo coinvolgendo la popolazione interessata.</li><li>• Devono essere migliorate le norme e gli standard di sicurezza per la guida del traffico nelle vicinanze dei cantieri.</li></ul>
<b>Misure</b>	<p>Nel campo d'intervento «Infrastruttura stradale», Via sicura prevede le seguenti misure:</p> <p><b>Eliminazione dei fattori di rischio (mis. 303)</b> I fattori di rischio sulle strade cantonali e comunali vengono gradualmente eliminati.</p> <p><b>Risanamento dei punti potenzialmente pericolosi (mis. 302)</b> I punti potenzialmente pericolosi sulle strade cantonali e comunali vengono gradualmente risanati.</p> <p><b>Unificazione del regime di velocità massime (mis. 107)</b> In tutta la Svizzera il regime di velocità massime deve essere disposto per tutti i tipi di strade sulla base di criteri di sicurezza unitari.</p> <p><b>Separazione dei due sensi di marcia sulle strade fuori dalle località (mis. 309)</b> Sulle strade molto trafficate fuori dalle località e caratterizzate da un elevato potenziale di rischio i due sensi di marcia vengono separati (per es. mediante un guard-rail centrale), a meno che non vi siano fondati motivi per considerare ciò inopportuno.</p>

**Separazione dei modi di traffico e soluzioni per favorire la coesistenza (mis. 305)**

Vengono esaminati e realizzati provvedimenti mirati per la separazione dei modi di traffico (in genere fuori dalle località) e soluzioni per favorire la coesistenza (in genere all'interno delle località).

**Moderazione del traffico (mis. 306)**

Nelle zone residenziali vengono individuate e realizzate aree a traffico moderato (zone con velocità massima di 30 km/h, zone di incontro o zone pedonali).

**Ottimizzazione della guida del traffico e della visibilità presso i cantieri (mis. 104)**

Sulle strade, i cantieri, i punti dove vengono effettuati lavori e i veicoli da lavoro devono essere realizzati e contrassegnati in modo da risultare più visibili. Vengono create basi pianificatorie ed applicative per garantire una guida del traffico unitaria, chiara e sicura.

**Impianti di allarme sui cantieri e nei punti in cui vengono effettuati lavori (mis. 106)**

Sulle strade a scorrimento veloce, in caso di lavori di costruzione o di manutenzione di breve durata che vengono effettuati senza realizzare una separazione fisica dalla corrente di traffico, deve essere installato un impianto di allarme ottico o acustico che segnali l'eventuale ingresso di un veicolo nella zona di sicurezza.

**Commento**

Alcune di queste misure si basano su altre misure dei campi d'intervento «Ricerca e statistica» e «Assicurazione della qualità» (per es. mis. 301, 312, 313, 116). I miglioramenti delle infrastrutture ottenibili con queste misure sono uno strumento costoso ma molto efficace e ben accettato per aumentare la sicurezza stradale e in particolare per proteggere gli utenti della strada più deboli. Poiché l'infrastruttura stradale è in larga misura di competenza dei Cantoni e dei Comuni, per l'attuazione di queste misure occorrono efficaci strumenti di incentivazione e di direzione da parte della Confederazione (cfr. cap. 5 e 6).

## 4 Strategie direttrici e misure

### Campo d'intervento «Assicurazione della qualità»

<b>Oggetto</b>	L'assicurazione della qualità è un compito permanente a tutti i livelli d'intervento della politica della sicurezza stradale. Si tratta in particolare della formazione, del perfezionamento e dell'interconnessione reciproca degli specialisti, in particolare anche di quelli degli organismi deputati agli interventi di soccorso sanitario, dello sviluppo di strumenti di analisi e di monitoraggio specifici e della definizione di standard di qualità.
<b>Strategia direttrice</b>	<p>Per il campo d'intervento «Assicurazione della qualità» valgono i seguenti indirizzi strategici:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La densità normativa nel diritto della circolazione stradale deve essere esaminata criticamente; le norme più complesse devono essere semplificate e quelle inutili abrogate.</li><li>• L'istruzione degli specialisti nel settore della circolazione stradale (negli ambiti della pianificazione del territorio e dei trasporti, dell'ingegneria, della polizia, della giustizia ecc.) deve essere migliorata per quanto riguarda l'aspetto della sicurezza stradale.</li><li>• L'organizzazione e la formazione nel settore del soccorso sanitario devono essere ottimizzate. I servizi di soccorso devono disporre di sufficiente personale qualificato.</li><li>• Devono essere introdotte in modo coordinato valutazioni di sicurezza delle infrastrutture stradali nuove ed esistenti.</li></ul>
<b>Misure</b>	<p>Via sicura intende conseguire miglioramenti nel settore del management della qualità attraverso le seguenti misure:</p> <p><b>Formazione di ingegneri specializzati in sicurezza stradale (mis. 311)</b> Vengono creati curriculum formativi nel campo della «sicurezza stradale dal punto di vista delle infrastrutture e del loro esercizio».</p> <p><b>Assicurazione della qualità nei servizi di soccorso sanitario (mis. 199)</b> La formazione e il perfezionamento del personale che opera nei servizi di soccorso sanitario vengono potenziati e viene istituzionalizzata l'assicurazione della qualità per le centrali che gestiscono le chiamate d'emergenza e per i servizi di soccorso sanitario.</p> <p><b>Assistenza psicologica alle persone coinvolte negli incidenti (mis. 124)</b> Dove non esistono, devono essere create organizzazioni in grado di offrire assistenza psicologica o psichiatrica agli utenti della strada e ai membri dei servizi di pronto intervento in caso di incidenti di particolare gravità o di catastrofi.</p> <p><b>Road Safety Audit (mis. 312)</b> Vengono sviluppati e applicati obbligatoriamente metodi unitari per valutare le carenze in fatto di sicurezza dei progetti di costruzione stradali.</p>



### **Completamento delle norme tecniche VSS / SLG (mis. 313)**

Le norme relative al genio civile e all'ingegneria dei trasporti vengono ottimizzate dal punto di vista della sicurezza stradale.

### **Direttive per un esercizio e una manutenzione sicuri degli impianti stradali (mis. 116)**

Per l'esercizio e la manutenzione degli impianti stradali viene elaborata ed attuata una direttiva sulle parti di impianti e sugli equipaggiamenti stradali rilevanti ai fini della sicurezza.

### **Esame degli aspetti relativi alla sicurezza stradale per gli affari di competenza della Confederazione (mis. 604)**

Tutti i principali affari di competenza della Confederazione nel settore della circolazione stradale devono essere esaminati dal punto di vista della compatibilità con la sicurezza stradale.

### **Formulazione e organizzazione delle norme della circolazione stradale (mis. 419)**

Il diritto in materia di circolazione stradale viene strutturato e formulato in modo che le norme siano più trasparenti, comprensibili, chiare e facilmente attuabili da parte degli interessati e garantiscano la sicurezza stradale e la sicurezza del diritto.

### **Ubriaco al volante**

Di notte un automobilista ubriaco perde il controllo della sua automobile su un tratto rettilineo e invade la carreggiata opposta scontrandosi con un'automobile che circolava regolarmente. La collisione causa la morte della conducente di quest'ultima vettura e ferisce gravemente un altro occupante.

Nel 2003 la guida in stato di ebbrietà ha causato:

- 77 incidenti con morti
- 597 incidenti con feriti gravi



Diverse misure per impedire la guida in stato di ebbrietà sono state adottate già prima di lanciare il programma (ad es. riduzione del tasso di alcolemia allo 0,5 per mille). Le nuove misure sono:

- riconoscimento del risultato della prova dell'alito
- divieto di assunzione di alcool per i nuovi conducenti
- campagne di sensibilizzazione
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture
- corsi di recupero per i conducenti che risultano per la prima volta positivi al test di alcolemia

## 4 Strategie direttrici e misure

### **Introduzione di un management della qualità in relazione agli esami per conducenti (mis. 503)**

Le autorità preposte all'effettuazione degli esami per conducenti dovranno disporre in futuro di un sistema di management della qualità certificato in relazione agli esami per conducenti.

### **Assicurazione della qualità nella verifica dell'idoneità alla guida (mis. 514)**

Vengono elaborate e attuate direttive e strumenti di rilevamento più approfonditi per valutare l'idoneità alla guida. Specialisti in campo medico e della psicologia del traffico vengono sottoposti ad una formazione ad hoc e ad un aggiornamento costante.

**Commento** Misure con elementi di assicurazione della qualità in senso stretto si trovano anche negli altri campi d'intervento di Via sicura; ciò vale in particolare per il settore della «Ricerca e statistica» di cui si parla al punto seguente. L'assicurazione e lo sviluppo delle competenze tecnico-metodologiche degli specialisti e la definizione di determinati standard per le prestazioni sono di grande importanza per il successo a lungo termine di Via sicura.

### **Incidente autoprovocato**

In seguito ad una reazione di spavento alla vista di un'autovettura in arrivo correttamente, una ciclista frena bruscamente in curva. La ragazza, senza casco, cade e si ferisce gravemente.

Nel 2003 i ciclisti sono stati protagonisti di:

- 48 incidenti con morti
- 902 incidenti con feriti gravi



### **Misure di Via sicura per ridurre il numero di incidenti ciclistici:**

- incremento della quota di ciclisti che indossa il casco
- separazione dei modi di traffico e soluzioni per favorire la coesistenza
- moderazione del traffico
- educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli di formazione scolastica

## Campo d'intervento «Ricerca e statistica»

<b>Oggetto</b>	In questo campo d'intervento si tratta di porre maggiormente al servizio della sicurezza stradale tutte le attività svolte nel settore della ricerca e della statistica, e di ridurre la distanza e il tempo che intercorre fra l'acquisizione delle conoscenze e la loro messa in pratica.
<b>Strategia direttrice</b>	<p>Per il campo d'intervento «Ricerca e statistica» valgono i seguenti indirizzi strategici:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La rilevazione e l'elaborazione dei dati relativi agli incidenti e di altri dati inerenti al traffico devono essere maggiormente orientate alle esigenze della prevenzione degli incidenti.</li><li>• I risultati della ricerca e dell'analisi dei dati relativi agli incidenti devono confluire immediatamente in misure di prevenzione degli incidenti.</li><li>• In ambito stradale deve essere data la priorità a ricerche e progetti pilota i cui risultati possano contribuire alla sicurezza della circolazione.</li><li>• La Svizzera segue le ricerche e gli sviluppi nel settore della telematica applicata al traffico e sfrutta il suo potenziale a favore della sicurezza.</li></ul>
<b>Misure</b>	<p>Nel campo d'intervento «Ricerca e statistica», Via sicura prevede le seguenti misure:</p> <p><b>Miglioramento della statistica degli incidenti (mis. 608)</b> La statistica degli incidenti viene ottimizzata per quanto riguarda gli incidenti rilevati, la qualità dei dati registrati, la possibilità di incrociare i dati degli incidenti con dati contenuti in altri registri e l'analisi.</p> <p><b>Ricerca relativa alle cause di incidente (mis. 621)</b> Gli incidenti (per es. incidenti gravi, incidenti nei pressi di cantieri) vengono analizzati e studiati valutando in modo mirato il comportamento degli utenti della strada, le misure costruttive, tecniche e organizzative nonché le caratteristiche dell'intervento delle forze di soccorso.</p> <p><b>Scambio dei dati sugli incidenti (mis. 607)</b> Le società di assicurazione mettono a disposizione i dati sugli incidenti in loro possesso a scopo di ricerca e di prevenzione. La Confederazione promuove lo scambio di informazioni e assicura la protezione dei dati.</p> <p><b>Analisi dei fattori di rischio e dei punti pericolosi (mis. 301)</b> I fattori di rischio (caratteristiche degli incidenti) e i punti pericolosi (analisi dei conflitti) vengono individuati e analizzati a livello svizzero.</p> <p><b>Rafforzamento dell'interesse verso la sicurezza stradale nella ricerca (mis. 606)</b> La sicurezza stradale deve essere oggetto di ricerche più intese e mirate. I progetti di ricerca che si occupano di aspetti nuovi o finora inesplorati della sicurezza stradale devono avere la priorità.</p>

## 4 Strategie direttrici e misure

### **Costituzione di una banca dati relativa alla ricerca sulla sicurezza stradale (mis. 605)**

Le informazioni e i risultati scaturiti dalla ricerca sulla sicurezza stradale (nazionale e internazionale) devono essere inseriti in una banca dati e resi accessibili in modo semplice, per poter individuare facilmente i temi su cui esistono lacune e interconnettere fra di loro i lavori di ricerca.

### **Promozione di progetti pilota (mis. 210)**

La Confederazione promuove e sostiene progetti pilota che consentano di mettere a fuoco le giuste modalità d'intervento e costituiscano uno stimolo per altre attività volte a incrementare la sicurezza stradale, per esempio nel settore della telematica.

**Commento** Quanto maggiore è il grado di sicurezza stradale già raggiunto, tanto più importante risulta, per compiere ulteriori progressi, la conoscenza precisa delle dinamiche degli incidenti, delle loro cause e la ricerca dei potenziali di miglioramento della sicurezza non ancora sfruttati. La statistica e la ricerca non sono fini a se stesse, ma forniscono le basi necessarie per una politica della sicurezza stradale efficace. Grande importanza assumono poi la trasformazione in azioni concrete delle conoscenze acquisite e la valutazione delle conseguenze.

### **Scontro frontale per velocità non adeguata**

Un'autovettura pesante invade la corsia opposta scontrandosi con un'utilitaria che viene scaraventata nel bosco adiacente. La persona seduta accanto all'automobilista dell'utilitaria è stata estratta dalla vettura morta.

Nel 2003 gli eccessi di velocità hanno causato:

- 163 incidenti con morti
- 1075 incidenti con feriti gravi



### **Misure di Via sicura contro gli eccessi di velocità:**

- moderazione del traffico
- controlli della polizia mirati al rilevamento dei comportamenti a rischio
- intensificazione dei controlli del traffico
- campagne di sensibilizzazione
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture

## Campo d'intervento «Collaborazione internazionale»

**Oggetto** Rientrano in questo campo d'intervento gli sforzi per compiere progressi nella sicurezza stradale attraverso la collaborazione con gli altri Paesi e la definizione di norme e standard internazionali, nonché per assicurare lo scambio di esperienze con altri Stati e con le organizzazioni internazionali.

**Strategia direttrice** La Svizzera intensifica il suo impegno a livello internazionale per far sì che

- le norme internazionali rilevanti ai fini della sicurezza dei veicoli siano costantemente adeguate allo stato della tecnica,
- le norme relative all'infrastruttura stradale e le norme di circolazione siano armonizzate ed ulteriormente sviluppate a livello internazionale,
- sia assicurata la collaborazione transfrontaliera delle polizie stradali.

**Misure** Nel campo d'intervento «Collaborazione internazionale», Via sicura prevede le seguenti misure:

### **Cura più intensa dei contatti internazionali (mis. 212)**

I contatti bilaterali e multilaterali a livello politico (Ue, CEMT, OCSE ecc.) in relazione alla sicurezza stradale vengono intensificati e la rete di contatti esistenti viene ampliata.

### **Potenziamento dell'impegno a livello internazionale a favore della sicurezza dei veicoli (mis. 211)**

La Svizzera prende parte ai gruppi di lavoro CEE/ONU e ad altri comitati internazionali che si occupano di sicurezza dei veicoli e si impegna attivamente a favore di un aumento dello standard di sicurezza generale dei veicoli.

### **Impegno a favore di un perseguimento penale transfrontaliero (mis. 422)**

La Svizzera si impegna attivamente nelle organizzazioni internazionali a favore di una semplice ed efficiente repressione transfrontaliera delle infrazioni stradali.

**Commento** Esistono già contatti a livello internazionale, ma devono essere intensificati e meglio coordinati. Ciononostante, non bisogna sopravvalutare le possibilità della Svizzera di esercitare un'influenza a livello internazionale (soprattutto a livello di Ue). Esiste la necessità di recuperare soprattutto nel settore dei veicoli, dove non sono immaginabili nuove prescrizioni in materia di sicurezza senza un coordinamento e una standardizzazione a livello internazionale.

## 4 Strategie direttrici e misure

### Campo d'intervento «Organizzazione e risorse»

**Oggetto** In questo campo d'intervento si tratta di provvedimenti organizzativi e di gestione delle risorse specifici che svolgono una funzione fondamentale per l'attuazione di Via sicura.

**Strategia direttrice** Questi provvedimenti si snodano lungo i seguenti indirizzi strategici:

- Per l'attuazione coordinata della politica della sicurezza stradale a livello federale, cantonale e comunale devono essere utilizzate o create strutture adeguate orientate alla soluzione dei problemi.
- Per raggiungere gli obiettivi in materia di sicurezza stradale è necessario disporre di risorse finanziarie a livello federale, cantonale e comunale.
- Le risorse necessarie per l'attuazione delle misure devono essere acquisite in modo prioritario in base al principio di causalità e devono essere utilizzate secondo la modalità della destinazione vincolata.
- L'impiego delle risorse esistenti deve essere verificato ed ottimizzato in modo da massimizzare l'efficacia in relazione alla sicurezza stradale.

**Misure** Le misure di Via sicura che riguardano il campo d'intervento «Organizzazione e risorse» sono le seguenti:

#### **Direzione della politica della sicurezza stradale (mis. 611)**

La Confederazione dirige, coordina e sorveglia l'attuazione della politica della sicurezza stradale e crea i necessari presupposti organizzativi.

#### **Costituzione di una Commissione nazionale per la sicurezza stradale (mis. 609)**

La Confederazione assume un ruolo attivo nel coordinamento e nella cooperazione. Viene costituita una Commissione nazionale per la sicurezza stradale che segue l'attuazione del programma Via sicura.

#### **Ottimizzazione dell'efficienza nell'impiego delle risorse (mis. 616)**

La distribuzione del denaro pubblico per la sicurezza stradale viene valutata sistematicamente sulla base del rapporto costi/benefici e ottimizzata in tal senso.

**Commento** Le misure del campo d'intervento «Organizzazione e risorse» sono strettamente connesse al tema del finanziamento di Via sicura (cfr. cap. 5) e dell'attuazione del programma (cfr. cap. 6).

### 4.3 Stima dell'effetto delle misure previste

#### Quadro di riferimento

L'obiettivo prioritario della nuova politica della sicurezza stradale è di ridurre entro il 2010 il numero dei morti a meno di 300 all'anno e il numero di feriti gravi a meno di 3000. In seguito il numero dei morti e dei feriti gravi deve essere ridotto di almeno il 30 per cento ogni dieci anni (cfr. cap. 3.2).

#### Trend positivo

Secondo lo studio «Previsioni degli incidenti stradali per il 2010» allestito dall'Upi nel 2001 nel quadro dei lavori preparatori di Via sicura, dal 1970 si registra una tendenza alla diminuzione del numero di incidenti gravi, in base alla quale si può prevedere un'ulteriore riduzione per il futuro.

Lo studio giunge alla conclusione che, se nei prossimi anni si proseguirà negli sforzi già avviati a tutti i livelli (Stato, associazioni, economia privata), si potrà ottenere un'ulteriore diminuzione del numero di morti e di feriti gravi in seguito ad incidenti stradali. Lo studio pronostica per il 2010 una riduzione da 600 a circa 400 del numero di morti e da 6000 a 4000 di quello dei feriti gravi, a condizione che non si verifichino marcati cambiamenti per quanto riguarda i fattori di influenza.

#### Problematica

Quali attività statali devono essere considerate parte della componente «normale» di questa tendenza favorevole? Quanto incideranno, a partire dal 2005, le misure già avviate prima del lancio di Via sicura? Quale contributo supplementare alla riduzione del numero di morti e di feriti dovrà fornire il programma d'intervento Via sicura entro il 2010 e il 2020?

In futuro, le attività a favore della sicurezza stradale si svolgeranno sempre più nel quadro dell'attuazione di Via sicura. L'effetto potenziale di questo programma d'intervento viene analizzato separatamente (cfr. tab. 12) e sarebbe metodologicamente sbagliato considerare più volte, nell'ambito del medesimo modello, la riduzione pronosticata del numero di vittime.

Via sicura si basa quindi sull'ipotesi che l'ampio programma d'intervento, dal punto di vista dell'effetto, assorba circa la metà della tendenza pronosticata: per il 2010 si prevede quindi che il numero dei morti diminuirà di 100 unità e quello dei feriti gravi di 1000 solamente a causa di fattori esterni. A partire dal 2010, il contributo di questo trend è considerato costante, perché non è oggi possibile effettuare altre previsioni attendibili.

#### Fattori che influenzano il fenomeno degli incidenti stradali

*Il fenomeno degli incidenti stradali non dipende solo dal grado d'intervento e di regolamentazione da parte dello Stato, ma anche da numerosi fattori esterni (tendenze demografiche, evoluzione del traffico, sviluppo economico, progressi nella tecnica automobilistica, della medicina ecc.). Già negli ultimi anni, inoltre, prima del lancio di Via sicura, sono state avviate numerose misure che eserciteranno anche in futuro un'influsso favorevole sulla sicurezza stradale*

## 4 Strategie direttrici e misure

Per i feriti gravi si attende all'incirca la stessa evoluzione prevista per il numero dei morti; a causa dell'elevato grado di correlazione statistica, si ipotizza un rapporto costante e pari a 1:10 fra il numero dei morti e quello dei feriti gravi.

### Effetto auspicato delle nuove misure

L'«effetto auspicato» di Via sicura è quindi il seguente: entro il 2010 le nuove misure devono consentire di evitare almeno 200 morti e 2000 feriti gravi all'anno, e almeno 290 morti e 2900 feriti gravi, sempre all'anno, entro il 2020. L'anno di riferimento per tutte le stime è il 2000, nel quale sono stati registrati ca. 600 morti e 6000 feriti gravi.

Anno	Obiettivo		Riduzione a cui si mira		Contributo fattori esterni (trend)		Effetto auspicato di Via sicura	
	Morti	Feriti gravi	Morti	Feriti gravi	Morti	Feriti gravi	Morti	Feriti gravi
2000	ca. 600	ca. 6000						
	anno di riferimento							
2010	max. 300	max. 3000	almeno 300	almeno 3000	ca. 100	ca. 1000	ca. 200	ca. 2000
2020	max. 210	max. 2100	almeno 390	almeno 3900	ca. 100	ca. 1000	ca. 290	ca. 2900

Tab. 11: Effetto auspicato del programma d'intervento Via sicura

### Previsione dell'effetto delle singole misure

Nella descrizione dettagliata di ciascuna misura di Via sicura è indicato il relativo effetto potenziale sotto forma di una previsione della diminuzione del numero di morti e di feriti gravi attesa dopo 15 anni dall'introduzione della misura. È stato anche individuato il momento più prossimo per l'introduzione della misura e il momento del dispiegamento determinante dell'effetto (cfr. allegato I). L'effetto viene considerato «determinante» quando la misura dispiega più di un terzo del suo stimato effetto potenziale. In relazione agli anni di riferimento (cfr. tab. 12) è quindi stato preso in considerazione, per la stima dell'effetto di tutto il pacchetto di misure, solamente il 60 per cento dell'effetto potenziale stimato di ciascuna misura.



### Previsione complessiva per Via sicura

Sulla base delle descrizioni delle misure e delle ipotesi metodologiche citate, il programma d'intervento Via sicura dovrebbe produrre il seguente effetto (i valori indicati qui sotto indicano la supposta riduzione del numero di morti in seguito a incidenti stradali):

Anno di riferim.	Effetto auspicato di Via sicura	Effetto stimato di Via sicura (+ LCStr)
2010	ca. 200	ca. 120 + 35*
2012	ca. 220	ca. 250
2015	ca. 270	ca. 270
2020	ca. 290	ca. 300

\* effetto conteggiato delle misure adottate nel quadro dell'ultima revisione della legge sulla circolazione stradale (LCStr)

Tab. 12: Effetto stimato delle misure di Via sicura (Riduzione del numero delle vittime)

### Caso particolare: «revisione della LCStr»

La revisione della legge sulla circolazione stradale (cfr. cap. 1.3), che entrerà in vigore nel 2005, non fa formalmente parte di Via sicura, ma produrrà presto un effetto non indifferente: l'effetto potenziale di tutte le misure è stimato a 70 morti e 700 feriti gravi in meno entro il 2010. Nella stima dell'effetto riportata qui sopra, si tiene conto di questa circostanza particolare aggiungendo la metà dell'effetto di questa ampia revisione di legge all'effetto di Via sicura (l'altra metà dell'effetto è contenuto nella parte considerata «componente normale» del trend positivo).

### A rischio il raggiungimento dell'obiettivo entro il 2010

Il raggiungimento degli obiettivi fissati per il 2010 sarà tuttavia possibile solo in stretta misura (cfr. tab. 12). Sono poche le misure attuabili a breve termine che possono anche produrre rapidamente l'effetto desiderato. Esse devono poter essere tutte attuate nel modo previsto e nel più breve tempo possibile.

Il presupposto per il raggiungimento degli obiettivi è che tutti i soggetti interessati si impegnino nell'attuazione di Via sicura e che le risorse siano rese disponibili rapidamente e nella misura necessaria.

#### Impossibile formulare previsioni precise sull'effetto delle misure!

*Le stime sull'effetto reale delle misure per incrementare la sicurezza stradale sono molto difficili e possono quindi fornire solamente ordini di grandezza plausibili. Nonostante ciò, si parte dal presupposto che nel prossimo decennio le misure previste consentano di ottenere una riduzione del numero di vittime nel quadro degli obiettivi quantificati.*

# 5 Conseguenze finanziarie, giuridiche e di altro genere di Via sicura

## 5.1 Costi e benefici di Via sicura

**Costi medi annuali** L'attuazione di Via sicura costerà in media ca. 670 milioni di franchi all'anno per i prossimi 15 anni. I principali fattori di costi sono:

- Nel settore dell'infrastruttura stradale (~240 milioni di franchi all'anno) si tratta del maggiore impegno per il risanamento di punti potenzialmente pericolosi, per la riduzione dei fattori di rischio e per estendere la separazione dei due sensi di marcia sulle strade fuori dalle località, che provocherà ingenti costi aggiuntivi.
- Nell'ambito dei sistemi di controllo e di sanzionamento (~220 milioni di franchi all'anno) vi saranno costi aggiuntivi in particolare per quanto riguarda i controlli della circolazione stradale, che dovranno essere intensificati e concentrati sui comportamenti errati che mettono a rischio la sicurezza.
- Per quanto riguarda i veicoli (~100 milioni di franchi all'anno), è di particolare importanza soprattutto l'insieme di misure raggruppabili nel concetto di «miglioramento della visibilità», che causerà costi supplementari «una tantum» al momento dell'acquisto di un veicolo (mediamente 250 franchi per un'autovettura).

Altri 110 milioni di franchi all'anno saranno invece determinati dall'attuazione di diverse misure in altri settori.

**Suddivisione dei costi:** I costi ricadono all'incirca per due terzi sugli enti pubblici (Confederazione, Cantoni, Comuni e Fondo di sicurezza stradale) e per un terzo sui privati.

**Costi direttamente a carico dei privati** I costi direttamente a carico dei privati derivano essenzialmente dall'aumento del prezzo dei veicoli. I ciclisti dovranno assumersi costi supplementari pari a circa 20 franchi per bicicletta, per migliorare il sistema di illuminazione del loro mezzo.

Il carico finanziario per gli altri detentori di veicoli è relativamente modesto. Nel caso delle autovetture, i costi supplementari ammontano a circa 250 franchi «una tantum», corrispondenti a meno dell'1 per cento del prezzo medio d'acquisto di un'autovettura.

Per gli autoveicoli a motore pesanti, i costi supplementari ammontano a circa 550 franchi (corrispondenti allo 0,2 per cento del prezzo medio d'acquisto). L'obbligo di viaggiare sempre con le luci accese comporterà un aumento medio dei costi per la benzina e per la manutenzione di ca. 20 centesimi ogni 100 km.

**Spese e tasse supplementari** Altri costi si manifestano sotto forma di spese/tasse supplementari a carico di tutti i conducenti di autoveicoli (per esempio per il perfezionamento obbligatorio), o sotto forma di multe e tasse riscosse solamente in seguito a determinate azioni compiute dagli utenti della strada

(per es. multe per infrazioni alle norme della circolazione, di tasse per i corsi di recupero per i conducenti che risultano per la prima volta positivi ai test che evidenziano l'assunzione di alcool o di stupefacenti o per i corsi di recupero per i conducenti recidivi).

**Costi a carico degli organi pubblici**

Per l'attuazione di Via sicura, i costi a carico degli organismi pubblici, calcolati sulla base dell'attuale suddivisione delle competenze, risultano essere i seguenti

- Confederazione: circa 11 milioni di franchi in media all'anno,
- Cantoni e Comuni circa 448 milioni di franchi in media all'anno e
- Fondo di sicurezza stradale: circa 3 milioni di franchi in media all'anno.

I costi per Confederazione, Cantoni e Comuni sono dovuti in particolare agli adeguamenti tecnici e alle maggiori esigenze in materia di esercizio e manutenzione della rete stradale.

Per i Cantoni e i Comuni occorre inoltre considerare i costi causati dall'intensificazione dei controlli del traffico da parte della polizia, anche se tali costi potranno essere in parte compensati dall'aumento degli introiti derivanti dalle multe (anche se questo non è lo scopo di questa misura). Per il Fondo di sicurezza stradale, i maggiori costi derivano dal rafforzamento delle attività nel campo delle misure educative, che costituiscono il campo di attività originario del Fondo.

**Costi non coperti:  
300 milioni di  
franchi all'anno**

Tenuto conto degli introiti previsti per la riscossione di tasse e multe, si ipotizza che Via sicura causerà agli organi pubblici costi non coperti per un importo complessivo di circa 300 milioni di franchi all'anno.

**Benefici per  
l'economia pubblica**

I benefici per l'economia pubblica prodotti da Via sicura si manifesteranno sotto forma di riduzione dei costi causati dagli incidenti. Questi ultimi sono costituiti dalle spese determinate dai danni alle persone e alle cose, dai costi per gli interventi della polizia e dai costi giudiziari; per i danni alle persone occorre distinguere fra costi materiali e costi non materiali. Sulla base dell'effetto potenziale stimato di Via sicura (cfr. tab. 12, pag. 47), il beneficio per l'economia pubblica di Via sicura può essere valutato (cfr. tab. 13, pag. 50).

**Confronto  
costi / benefici**

Già il confronto tra i pagamenti effettivi che potranno essere evitati (~ 840 milioni di franchi all'anno) e i costi (~ 670 milioni di franchi all'anno) dimostra che i benefici sono superiori a questi ultimi. Se si quantificano anche i danni non materiali, il beneficio risulta di superiore ai costi di molte volte (cfr. tab. qui sopra). La rapida attuazione di Via sicura comporta quindi vantaggi per l'economia pubblica. Anche a livello individuale, almeno per la maggior parte degli utenti della strada, i vantaggi economici immediati (determinati dalla probabile riduzione dei premi assicurativi e delle spese a proprio carico) saranno maggiori dei costi supplementari individuali legati al finanziamento delle misure.

## 5 Conseguenze finanziarie, giuridiche e di altro genere di Via sicura

Risparmi medi annuali sui costi degli incidenti (= beneficio)				
	Effetto potenziale delle misure di Via sicura		Risparmi medi annuali sui costi degli incidenti	
	Effetto potenziale per anno	Ø su 15 anni	In base a effettivi pagamenti	Costi materiali e non materiali
Riduzione del numero di morti	2010: 120 pers. 2012: 250 pers. 2015: 270 pers. 2019: 290 pers.	~ 182 persone	~ 215 milioni di franchi/anno	~ 715 milioni di franchi/anno
Riduzione del numero di feriti gravi	2010: 1200 pers. 2012: 2500 pers. 2015: 2700 pers. 2019: 2900 pers.	~ 1817 persone	~ 625 milioni di franchi/anno	~ 1765 milioni di franchi/anno
Riduzione del numero di feriti lievi: non considerata				
Riduzione del numero di incidenti con soli danni materiali: non considerata				
<b>Totale</b>			<b>~ 840 milioni di franchi/anno</b>	<b>~ 2480 milioni di franchi/anno</b>

Tab. 13: Benefici per l'economia pubblica determinati da Via sicura (ai prezzi attuali)

### 5.2 Finanziamento dei costi non coperti a carico degli organi pubblici

#### Possibili fonti di finanziamento

Per il finanziamento dei costi non coperti a carico degli organi pubblici sono state prese in esame e valutate diverse nuove fonti di finanziamento, in particolare

- l'impiego degli introiti derivanti dalla riscossione dell'imposta sugli oli minerali,
- il finanziamento attraverso la destinazione vincolata degli introiti derivanti dalla riscossione delle multe
- il finanziamento attraverso un supplemento sui premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore.

#### Imposta sugli oli minerali

L'impiego degli introiti derivanti dalla riscossione dell'imposta sugli oli minerali per il cofinanziamento di Via sicura viene escluso per diversi motivi. Anche se l'imposta risulta dipendente dai chilometri percorsi, l'imposizione non è sufficientemente proporzionale al rischio. Inoltre questa soluzione comporterebbe un notevole intervento al livello legislativo (modifica della Costituzione), con conseguenti ritardi nella disponibilità delle risorse finanziarie.

**Destinazione vincolata degli introiti derivanti dalle multe**

Anche la destinazione vincolata degli introiti derivanti dalla riscossione delle multe non viene ulteriormente presa in considerazione come opzione di finanziamento. Sarebbe inoltre in contraddizione con la filosofia della nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC) imporre ai Cantoni, tramite una legge federale, di utilizzare per la sicurezza stradale gli introiti derivanti dalla riscossione delle multe inflitte per contravvenzione alle norme della circolazione.

**Supplemento sui premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore**

Un supplemento sui premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore risulta essere una forma molto adeguata per il reperimento delle risorse finanziarie. Già oggi gli assicurati pagano un supplemento dello 0,75 per cento sui premi dell'assicurazione di responsabilità civile che viene utilizzato in modo vincolato per finanziare misure di educazione e sensibilizzazione.

**Gli assicurati come beneficiari**

La maggior parte dei danni causati da incidenti viene risarcita dagli assicuratori. Questi, a loro volta, fatturano agli assicurati premi la cui entità dipende dal totale dei risarcimenti pagati. Se le misure di Via sicura produrranno il loro effetto, gli assicuratori si troveranno a dover sostenere minori spese e potranno trasferire questi risparmi agli assicurati. Questi ultimi approfitteranno quindi direttamente delle misure di Via sicura attraverso riduzioni dei premi (o quanto meno attraverso un contenimento degli aumenti).

La situazione di concorrenza sul mercato assicurativo fa sì che gli assicuratori siano interessati ad offrire premi attrattivi e a trasferire agli assicurati i risparmi conseguiti sul fronte dei risarcimenti dei danni. Poiché il beneficio in denaro ricade essenzialmente sugli assicurati, è giustificato che essi si assumano anche i costi.

**«Return on Investment»**

*Secondo il modello proposto, nei primi 15 anni i conducenti di veicoli a motore versano una tassa compresa mediamente fra 60 e 70 franchi circa all'anno. A fronte di questa spesa supplementare si configurano, seppure con un ritardo di alcuni anni, probabili risparmi diretti sui premi dell'assicurazione di responsabilità civile (o quanto meno aumenti meno marcati dei premi), in modo tale che a lungo termine il bilancio complessivo per gli interessati dovrebbe essere per lo meno equilibrato – con in più il vantaggio di strade sensibilmente più sicure.*

Questo sistema non comporta oneri per gli utenti della strada non motorizzati (per es. pedoni e ciclisti). Per i pedoni, questa situazione è giustificata dal fatto che tutta la popolazione fa parte, più o meno, di questa categoria e che i pedoni, in genere, non sono responsabili di incidenti gravi. Sarebbe immaginabile introdurre un analogo supplemento percentuale anche nell'assicurazione di responsabilità civile per le biciclette; tuttavia esso non produrrebbe grandi introiti a causa del basso livello dei premi.

Il finanziamento attraverso un supplemento sui premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore presenta inoltre un altro importante vantaggio: gli assicuratori riscuotono premi approssimativamente proporzionali al rischio e aderenti al principio di causalità. Nel calcolo dei premi, infatti, si tiene conto della «storia degli incidenti» dell'assicurato: le persone che hanno guidato per anni senza causare incidenti approfittano di una riduzione, mentre quelle che hanno causato sinistri devono pagare un supplemento. Poiché il supplemento per il

## 5 Conseguenze finanziarie, giuridiche e di altro genere di Via sicura

finanziamento di Via sicura viene riscosso sotto forma di una percentuale sul premio così calcolato, anche l'entità di tale supplemento risulta essere proporzionale al rischio e aderente al principio di causalità. In tal modo si crea un ulteriore incentivo a una guida prudente e sicura.

L'entità del supplemento deve essere ancora definita in modo definitivo. Per poter coprire i costi a carico degli enti pubblici, che ammontano a circa 300 milioni di franchi all'anno, il supplemento dovrà ammontare, per i primi 15 anni di attuazione di Via sicura, a circa il 15 per cento del premio netto. Una volta concluse le costose misure di carattere infrastrutturale (cfr. cap. 5.1), il tasso potrà probabilmente essere notevolmente ridotto.

### 5.3 Modifiche del quadro giuridico necessarie

#### Modifiche del quadro giuridico necessarie

Via sicura contiene una serie di misure che implicano una modifica delle basi legali. Non sono previste modifiche della Costituzione federale, ma queste si rendono necessarie a livello di legge, in particolare per quanto riguarda la legge sulla circolazione stradale. Inoltre devono essere modificate svariate ordinanze e istruzioni.

#### Revisione generale delle norme della circolazione stradale

La misura «Formulazione e organizzazione delle norme della circolazione stradale» (mis. 419) prevede inoltre che tutto il diritto in materia di circolazione stradale venga strutturato e formulato in modo che le norme siano più trasparenti, comprensibili, chiare e facilmente attuabili. Non si tratta in primo luogo di modificare il contenuto materiale delle norme vigenti, quanto piuttosto di renderle più snelle e organizzarle in modo più consono alle esigenze dei destinatari. Questa misura richiede una rielaborazione completa delle norme di comportamento contenute nel diritto della circolazione stradale a livello di leggi, ordinanze e istruzioni.

#### Prescrizioni tecniche: autonomia limitata

*Attualmente, i requisiti tecnici dei veicoli sono in massima parte regolamentati da direttive della Comunità Europea e da norme della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (regolamenti CEE/ONU). Nel quadro di diverse convenzioni, la Svizzera si è impegnata a riconoscere e applicare queste direttive e norme sul suo territorio. Per il resto, la Svizzera è comunque libera di emanare disposizioni proprie in materia di circolazione stradale.*

### 5.4 Rapporto con il diritto internazionale

La circolazione stradale è oggetto di diverse convenzioni internazionali. Di particolare importanza sono:

- la convenzione dell'8 novembre 1968 sulla circolazione stradale e relativi allegati (RS 0.741.10),
- la convenzione dell'8 novembre 1968 sulla segnaletica stradale (RS 0.741.20) e
- i relativi accordi europei di completamento del 1° maggio 1971 (SR 0.741.101 e 0.741.201).

Le misure di Via sicura non sono in contraddizione con le norme internazionali e in parte le completano. La compatibilità con il diritto dell'Unione Europea è assicurata. In particolare, le misure proposte non sono in contraddizione con gli accordi bilaterali fra la Svizzera e la Comunità Europea, e non creano ostacoli tecnici al commercio.

Poiché la Svizzera, a causa della quota relativamente elevata di veicoli esteri che circolano sulle sue strade, è particolarmente interessata ad un'armonizzazione internazionale delle norme, nel quadro del campo di intervento «Collaborazione internazionale» (cap. 4.2.9) vengono adottate misure per rafforzare ulteriormente le relazioni con l'estero e inserire nel diritto internazionale le basi per l'adozione di misure volte a incrementare la sicurezza stradale.

## 5.5 Ripercussioni su società, economia e ambiente

### **Sviluppo sostenibile**

Nel 1997 il Consiglio federale ha stabilito come obiettivo della sua politica di governo lo sviluppo sostenibile. Uno sviluppo si può considerare sostenibile quando riesce a soddisfare le esigenze attuali senza precludere alle generazioni future la possibilità di soddisfare le proprie. La sostenibilità si compone di tre fattori chiave: «solidarietà sociale», «efficienza economica» e «protezione dell'ambiente naturale».

Di conseguenza, il programma d'intervento è stato esaminato dal punto di vista della sostenibilità, con i seguenti risultati:

### **Sostenibilità sociale**

Nella nostra vita, la mobilità svolge un importante ruolo sociale. L'obiettivo è quindi di non limitarla. Sostenibilità sociale significa però anche proteggere gli utenti della strada dalla possibilità di subire gravi lesioni fisiche. Via sicura può aumentare la sostenibilità sociale poiché, attraverso un sensibile aumento della sicurezza stradale, permette di evitare alle persone molte preoccupazioni, paure e sofferenze (aumento del grado di benessere sociale).

### **Sostenibilità economica**

Oltre alle considerazioni sul rapporto costi/benefici esposte al capitolo 5.1, sono state esaminate altre conseguenze sull'economia generale delle misure di Via sicura, quali le possibili conseguenze sull'occupazione, sul consumo, sull'attrattiva esercitata dalla piazza economica, sulla produttività, sulla concorrenza e sull'innovazione. Questi fattori non sono influenzati dalle misure, o sono influenzati in maniera positiva, seppure in misura ridotta. Il programma Via sicura non produce distorsioni della concorrenza e deve essere considerato irrilevante dal punto di vista dell'analisi dell'impatto sulla regolamentazione (direttive RFA «Regulierungsfolgenabschätzung» del Segretariato di stato per l'economia, seco).

### **Sostenibilità ecologica**

L'obbligo di circolare con i fari accesi anche di giorno può avere un effetto negativo sull'ambiente a causa dell'aumento del consumo di carburante che esso comporta. Altre misure, tuttavia, mirano a far assumere ai conducenti uno stile di guida più tranquillo, uniforme, attento ed ecologico. Si può quindi ipotizzare che, nel suo complesso, Via sicura non comporti svantaggi per l'ambiente.

## 5.6 Conclusioni

<b>Beneficio netto positivo</b>	Via sicura presenta già dal punto di vista dell'economia pubblica un beneficio netto positivo: il beneficio derivante dalla riduzione dei costi legati agli incidenti supera il costo delle misure, addirittura in misura notevole secondo certi modelli di calcolo. Anche per quanto riguarda gli altri indicatori di sostenibilità risultano complessivamente vantaggi.
<b>Possibilità di finanziamento</b>	Un supplemento moderato applicato ai premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore consente di finanziare Via sicura. A più lungo termine, gli assicurati potranno addirittura approfittare di riduzioni dei premi (o almeno di un aumento meno marcato dei premi stessi).
<b>Fattibilità</b>	Il pacchetto di misure è complessivamente attuabile. Via sicura richiede modifiche a livello di leggi, ordinanze e istruzioni. Il diritto internazionale viene rispettato in tutto e per tutto.

### **Pedone distratto causa incidente**

Un pedone attraversa le strisce pedonali all'improvviso, senza controllare se la strada è libera. Un'autovettura lo travolge in pieno. La conducente, nonostante abbia rispettato i limiti di velocità e frenato a fondo, non riesce a bloccare il veicolo per tempo. Il pedone subisce lesioni gravi.

Nel 2003 la distrazione e la disattenzione hanno causato:

- 4 incidenti con morti
- 20 incidenti con feriti gravi



### **Misure di Via sicura per impedire incidenti pedonali:**

- moderazione del traffico
- risanamento dei punti potenzialmente pericolosi
- eliminazione dei fattori di rischio
- campagne di sensibilizzazione
- separazione dei modi di traffico e soluzioni per favorire la coesistenza



## 6 Pianificazione dell'attuazione

### 6.1 Rapporto al Consiglio federale

#### **Richiesta di messa a disposizione delle risorse**

Il primo passo dell'attuazione consiste nel presentare un rapporto a chi ha conferito il mandato. Il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di elaborare una politica della sicurezza stradale che consenta di ridurre il numero delle persone uccise in incidenti della circolazione a un massimo di 300 all'anno a partire dal 2010. Questo mandato viene portato a compimento con la presentazione del presente programma d'intervento. Il presupposto per il raggiungimento dell'obiettivo è tuttavia la messa a disposizione tempestiva di tutte le risorse necessarie per l'attuazione.

Per preparare le modifiche del diritto e per attuare tutte le misure che non richiedono modifiche di questo genere, l'USTRA deve poter contare su un aumento del proprio organico e del budget relativo alle risorse materiali.

#### **Misure attuabili senza modifiche del diritto vigente**

Una volta messe a disposizione le risorse, potranno essere attuate le misure avviabili a breve termine senza modifiche legislative. Esse comprendono in particolare:

- Effettuazione di campagne di sensibilizzazione
- Educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli della formazione scolastica
- Incremento della quota di ciclisti che indossa il casco
- Ottimizzazione della guida del traffico e della visibilità dei cantieri
- Separazione dei due sensi di marcia sulle strade fuori delle località
- Potenziamento dell'impegno a livello internazionale per la sicurezza dei veicoli
- Impegno in comitati internazionali a favore di un perseguimento penale transfrontaliero
- Potenziamento dell'impegno a livello internazionale a favore della sicurezza stradale

#### **Attuazione scaglionata delle misure**

Con il presente programma d'intervento si propone nel contempo al Consiglio federale di attuare a tappe successive e in ragione delle risorse necessarie le misure che richiedono preventivamente una modifica a livello legislativo (cfr. cap. 6.2).

### 6.2 Legislazione

#### **1° pacchetto di modifiche a livello legislativo**

Il quadro giuridico deve essere modificato per prima cosa a livello di leggi, poiché il finanziamento dell'attuazione da parte di Cantoni e Comuni è decisivo ai fini del successo della nuova politica della sicurezza stradale. La Confederazione non può diminuire sensibilmente il numero dei morti per incidenti stradali senza un'intensificazione degli sforzi da parte dei Cantoni e dei Comuni, i quali, per fare ciò, devono a loro volta poter disporre di maggiori risorse finanziarie.

## 6 Pianificazione dell'attuazione

Ciò presuppone in primo luogo la creazione di una base legale per il finanziamento dell'attuazione a livello federale, cantonale e comunale, in particolare per:

- la riscossione di un supplemento sui premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore e
- la distribuzione delle risorse ai Cantoni e ai Comuni con accordi di prestazione

Altre modifiche a livello di legge sono per esempio necessarie per poter attuare le seguenti misure:

- Accelerazione e unificazione delle procedure di sanzionamento
- Analisi dei fattori di rischio e dei punti pericolosi
- Miglioramento della statistica relativa agli incidenti
- Attribuzione di valore probatorio al risultato della prova dell'alito
- Divieto di assunzione di alcool per i nuovi conducenti
- Divieto di assunzione di alcool per i conducenti professionali
- Obbligo sistematico di frequentare corsi di recupero per i recidivi

A livello di legge vengono fissati i principi relativi ai nuovi compiti e ai nuovi obblighi. La regolamentazione dettagliata viene in seguito definita a livello di ordinanza dal Consiglio federale. Queste misure potranno presumibilmente essere attuate nel 2009, in parte anche alcuni anni più tardi, a seconda della necessità di legiferare a livello di ordinanza e della complessità dell'attuazione nei Cantoni e nei Comuni. Il momento dell'attuazione dipende anche dalle risorse disponibili.

### **2° pacchetto di modifiche a livello legislativo**

Il secondo pacchetto di modifiche del quadro giuridico riguarderà misure che non richiedono più complesse verifiche e che quindi possono essere sottoposte rapidamente al Consiglio federale. Fra di esse vi sono le seguenti misure:

- Obbligo di circolare con i fari accesi anche di giorno
- Miglioramento della visibilità di tutti i veicoli
- Standardizzazione dei requisiti di idoneità alla guida
- Introduzione di un management della qualità in relazione agli esami per conducenti
- Esame degli aspetti relativi alla sicurezza stradale per gli affari di competenza della Confederazione

La documentazione per la procedura di consultazione sarà elaborata, nei limiti delle risorse disponibili, parallelamente al pacchetto di modifiche a livello di leggi. Nella stima dell'effetto delle misure ci si è basati sul presupposto che esse produrranno il loro effetto a partire dal 2010. Ciò tiene conto del tempo che prevedibilmente sarà necessario per l'attuazione a livello dei Cantoni.

### 3° pacchetto di modifiche a livello legislativo

Questo terzo pacchetto conterrà le disposizioni esecutive relative alle modifiche delle leggi (primo pacchetto) e le modifiche del quadro giuridico a livello di ordinanze che, per la necessità di procedere a verifiche, sono state rimandate e non hanno potuto essere inserite nel secondo pacchetto. Nella stima degli effetti si è partiti dal presupposto che queste misure entreranno in vigore a partire dal 2012.

## 6.3 Suddivisione dei ruoli e organizzazione

### I tre principali fattori di successo

Per l'attuazione di Via sicura sono indispensabili una ripartizione dei ruoli chiara e strutture adeguate. I principali fattori di successo sono:

- la volontà di tutti i soggetti coinvolti di aumentare la sicurezza del traffico stradale attraverso il programma d'intervento Via sicura;
- la disponibilità di sufficienti risorse finanziarie e di personale a livello federale, cantonale e comunale; Via sicura prevede che la Confederazione metta a disposizione dei Cantoni e dei Comuni le risorse finanziarie necessarie affinché essi possano attuare i compiti loro affidati;
- il mantenimento e la promozione dell'atteggiamento e dello stato d'animo positivi creati con il processo partecipativo che ha portato all'elaborazione di Via sicura.

### Corsa fatale

Due giovani automobilisti si prestano ad una corsa ad alta velocità. Uno dei due perde il controllo del veicolo e travolge due bambini sul marciapiede. Entrambi i bambini muoiono, il conducente è illeso.

Nel 2003 gli eccessi di velocità hanno causato:

- 163 incidenti con morti
- 1075 incidenti con feriti gravi



### Misure di Via sicura per limitare gli eccessi di velocità sulle strade:

- moderazione del traffico
- controlli della polizia mirati al rilevamento dei comportamenti a rischio
- intensificazione dei controlli del traffico
- campagne di sensibilizzazione
- educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli della formazione scolastica
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture
- sveltimento e unificazione delle procedure di sanzionamento

## 6 Pianificazione dell'attuazione

**Compito comune** La Confederazione sarà in grado di raggiungere l'obiettivo fissato solamente in collaborazione con i Cantoni, i Comuni e le organizzazioni private impegnate nel settore della sicurezza stradale.

**Confederazione** L'USTRA è responsabile della pianificazione strategica e della gestione dell'attuazione. Esso prepara le basi giuridiche per l'attuazione delle misure (incl. finanziamento). Inoltre coordina la ricerca e le attività di elaborazione statistica necessarie per la sicurezza stradale.

Il Fondo di sicurezza stradale si occupa dell'attuazione delle misure educative stanziando contributi a organizzazioni private e statali che attuano tali misure. Sono misure educative, per esempio, le campagne di sensibilizzazione nonché l'educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli di istruzione scolastica.

**Cantoni** I Cantoni, insieme ai Comuni, sono responsabili dell'attuazione della maggior parte delle misure, in particolare di quelle nel settore dei controlli, della formazione e delle infrastrutture.

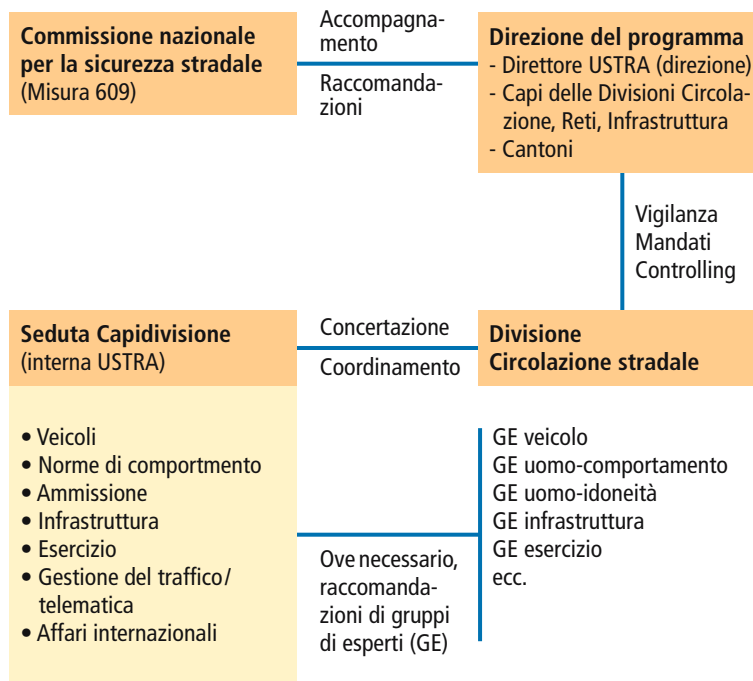


Fig. 4: Struttura organizzativa per l'attuazione di Via sicura

**Commissione nazionale per la sicurezza stradale** Per seguire e attuare Via sicura viene creata una Commissione nazionale per la sicurezza stradale che servirà da gruppo di accompagnamento e di confronto per l'USTRA, responsabile della direzione del programma (cfr. fig. 4).

## Controllo gestionale del programma

L'ASTRA vuole garantire l'attuazione delle misure attraverso mandati di prestazione con i Cantoni, in accordo con le strategie di Via sicura. I Cantoni devono mantenere la necessaria libertà per quanto riguarda il «come» e il «quanto», poiché solo essi possono valutare con precisione come utilizzare al meglio le risorse disponibili per incrementare la sicurezza stradale sul loro territorio.

Il controllo gestionale del programma avverrà da un lato attraverso la verifica della fornitura delle prestazioni concordate (Output) e, dall'altro, tramite il controllo dell'effetto raggiunto (Outcome). I Cantoni che utilizzano in modo più efficiente ed efficace di quanto previsto i mezzi messi a loro disposizione dovranno essere premiati con un bonus, e ottenere nel periodo successivo un contributo più elevato per la fornitura delle prestazioni previste.

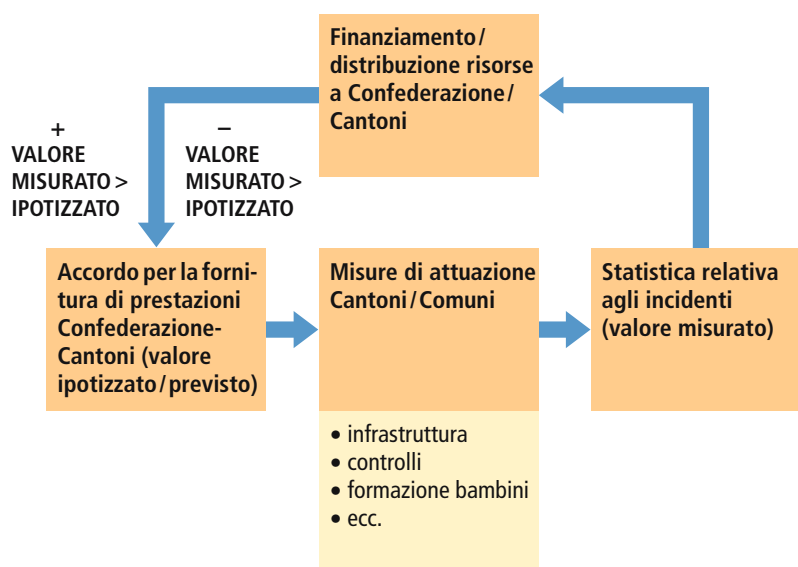


Fig. 5: Il controllo gestionale del programma: ruoli di Confederazione e Cantoni

### Le organizzazioni private hanno un ruolo importante

Numerose associazioni e organizzazioni private operano oggi nel settore della sicurezza stradale, fornendo un importante contributo. La collaborazione con questi organismi dovrà essere non solo mantenuta, ma per quanto possibile rafforzata. Il programma Via Sicura non prevede tuttavia di trasferire nuovi compiti a tali organizzazioni.

Per effettuare il controllo gestionale del programma d'intervento occorre disporre tra l'altro di opportuni indicatori in grado di misurare i progressi compiuti. L'indicatore principale è costituito dal numero di morti e di feriti gravi. Per valutare in modo uniforme il livello di sicurezza raggiunto nei diversi Cantoni, deve essere sviluppato un indicatore che tenga conto, oltre che del numero dei morti e dei feriti gravi, anche dei chilometri percorsi e dell'estensione della rete stradale. A questo riguardo non sarà determinante il miglioramento conseguito rispetto allo stato iniziale, ma lo stato raggiunto come parametro di confronto tra i Cantoni.

**Valutazione** Periodicamente, di regola ogni quattro anni, vengono valutate efficacia ed efficienza del programma, per effettuare gli adeguamenti eventualmente necessari.

## 6.4 Comunicazione

**Comunicazione esterna ed interna** L'attuazione di Via sicura deve essere accompagnata da una comunicazione professionale e mirata ai gruppi target. Strategia e concetti dovranno essere definiti in modo più dettagliato in un piano di comunicazione.

Il compito della comunicazione esterna è di sensibilizzare l'opinione pubblica e il mondo politico, nonché di posizionare in modo positivo il programma Via sicura presso le autorità, le associazioni e le organizzazioni che si occupano di questioni attinenti alla sicurezza stradale.

La comunicazione interna servirà in primo luogo a informare e a motivare tutti i partecipanti e dovrà assicurare lo scambio aperto di informazioni e il coordinamento all'interno dell'organizzazione deputata alla realizzazione del programma.

### Tamponamento dovuto a un colpo di sonno

All'entrata in una galleria un automobilista è colto da un colpo di sonno. La sua autovettura tampona in pieno una motocicletta, travolgendo, trascinando e ferendo a morte il motociclista.

Nel 2003 momenti di debolezza fisica e disattenzione hanno causato:

- 95 incidenti con morti
- 1048 incidenti con feriti gravi



**Misure di Via sicura per prevenire incidenti dovuti a stanchezza e disattenzione:**

- campagne di sensibilizzazione
- perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e autovetture
- semplificazione della procedura per stabilire l'inabilità alla guida
- potenziamento dell'impegno a livello internazionale a favore della sicurezza dei veicoli

# Sintesi

<b>Situazione di partenza</b>	Ogni anno, sulle strade svizzere, oltre 500 persone rimangono uccise (2003: 546) e quasi 6000 vengono ferite gravemente (5862) in seguito ad incidenti. Un quarto dei morti e dei feriti gravi sono giovani di età compresa fra 16 e 26 anni. Gli incidenti stradali sono fonte di sofferenze incommensurabili nella società e comportano spesso, per le persone coinvolte, perdite di carattere sociale, limitazioni personali e problemi materiali. Secondo un calcolo che tiene conto in maniera molto prudente anche dei danni non materiali subiti dalle vittime, gli incidenti stradali causano inoltre costi economici per circa 13 miliardi di franchi all'anno.
<b>Evoluzione della sicurezza stradale</b>	A partire dagli anni Settanta, in Svizzera sono stati compiuti notevoli progressi nel settore della sicurezza stradale e, nonostante il forte incremento del traffico, il numero dei morti e dei feriti gravi in seguito ad incidenti stradali si è ridotto da allora a circa un terzo. A livello europeo, la Svizzera si posiziona nel gruppo dei Paesi più sicuri da questo punto di vista. Dalla fine degli anni Novanta la riduzione del numero di vittime è tuttavia stagnante e perché essa riprenda sono necessari nuovi impulsi. Anche altri Stati europei stanno intensificando i loro sforzi in questo ambito.
<b>Mandato per il progetto VESIPO</b>	Dal 2002 la politica della sicurezza stradale è parte integrante della «Strategia per uno sviluppo sostenibile» del Consiglio federale: Sulla base della filosofia denominata «Visione Zero» e senza imporre limitazioni alla mobilità, il Consiglio federale intende come minimo dimezzare entro il 2010 il numero dei morti e dei feriti in seguito ad incidenti stradali. Di conseguenza, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha ricevuto il mandato di formulare una nuova politica federale della sicurezza stradale e di elaborare misure per raggiungere l'obiettivo. L'USTRA ha attuato questo mandato nel quadro del progetto VESIPO e presenta ora il relativo programma d'intervento denominato «Via sicura».
<b>Obiettivo primario di Via sicura</b>	In base al mandato del Consiglio federale, l'obiettivo primario di Via sicura è di ridurre a meno di 300 il numero di morti per incidenti stradali e a meno di 3000 il numero di feriti gravi entro il 2010. In seguito, il numero di morti e di feriti gravi dovrà ridursi ulteriormente di almeno il 30 per cento ogni dieci anni.
<b>Approccio ad ampio raggio</b>	Dal momento che la sicurezza stradale dipende da numerosi fattori, l'intervento teso a ridurre il numero di vittime deve avvenire secondo un approccio strategico diversificato e ad ampio raggio. I principali fattori di influenza e gli ambiti di intervento di Via sicura sono: <ul style="list-style-type: none"><li>• la consapevolezza del problema da parte della società («Awareness»)</li><li>• il comportamento degli utenti della strada</li><li>• la sicurezza dei veicoli</li><li>• la sicurezza dell'infrastruttura stradale</li><li>• le prestazioni e la qualità dei servizi di soccorso sanitario.</li></ul>

## Sintesi

<b>56 misure in 10 campi di intervento</b>	Il programma Via sicura comprende complessivamente 56 misure che riguardano dieci diversi campi di intervento. Le misure sono state selezionate attraverso un particolare sistema di valutazione nel quale sono state esaminate oltre cento possibili ipotesi. Per quanto oggi prevedibile, queste misure, se attuate sistematicamente, offrono una certa garanzia di ridurre il numero di morti e di feriti gravi nella misura desiderata. Le principali misure sono le seguenti:
<b>Sensibilizzazione ed educazione</b>	Nel campo di intervento «Sensibilizzazione ed educazione», Via sicura prevede in particolare misure per effettuare efficaci campagne di sensibilizzazione e per promuovere l'educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli della formazione scolastica.
<b>Formazione e perfezionamento</b>	Nel campo di intervento «Formazione e perfezionamento» sono previste, come misure, da un lato l'obbligo di perfezionamento per tutti i conducenti di motocicli e autovetture e, dall'altro, l'obbligo sistematico di seguire corsi di perfezionamento per tutte le persone che danno prova di tenere comportamenti pericolosi alla guida.
<b>Norme di comportamento</b>	Nel campo di intervento «Norme di comportamento», Via sicura prevede l'introduzione del divieto di assumere alcool per i nuovi conducenti e per i conducenti professionali e dell'obbligo di circolare con i fari accesi anche di giorno, e mira ad aumentare la quota di ciclisti che indossano il casco.
<b>Sistemi di controllo e di sanzionamento</b>	Nel campo di intervento «Sistemi di controllo e di sanzionamento» le misure consistono soprattutto in una marcata intensificazione dei controlli del traffico (focalizzati sui comportamenti maggiormente a rischio) e in provvedimenti di carattere organizzativo per migliorare l'applicazione e l'esecuzione delle norme di legge.
<b>Veicoli</b>	Nel campo di intervento «Veicoli», la Svizzera intende impegnarsi più di prima sul piano internazionale a favore di standard di sicurezza più severi per i veicoli. A livello nazionale, sono previste disposizioni per migliorare l'illuminazione dei veicoli e limitazioni più severe per quanto riguarda il montaggio a posteriori di ruote di dimensioni diverse da quelle originali.
<b>Infrastruttura stradale</b>	Nel campo di intervento «Infrastruttura stradale» si mira all'eliminazione sistematica dei fattori di rischio e al risanamento dei punti pericolosi. Ulteriori misure riguardano la promozione della separazione dei sensi di marcia sulle strade (fuori dalle località) e la realizzazione di soluzioni di coesistenza/moderazione del traffico (all'interno delle località) nonché l'incremento della sicurezza nei pressi dei cantieri.
<b>Assicurazione della qualità</b>	Nel campo di intervento «Assicurazione della qualità», una serie di misure mira soprattutto a migliorare la formazione e l'aggiornamento professionale degli specialisti della circolazione stradale e a sviluppare speciali strumenti di analisi e di monitoraggio (fra l'altro, è prevista l'introduzione di un «Road Safety Audit»). Particolare importanza assume anche l'assicurazione della qualità nell'ambito del soccorso sanitario.



<b>Ricerca e statistica</b>	Nel campo di intervento «Ricerca e statistica», Via sicura intende ottimizzare la statistica relativa agli incidenti e la sua analisi, attribuire maggior peso alle questioni della sicurezza stradale nell'ambito della ricerca, facilitare lo scambio di dati e dei risultati scientifici e acquisire nuove conoscenze attraverso il lancio di progetti pilota.
<b>Collaborazione internazionale</b>	Nel campo di intervento «Collaborazione internazionale», le misure messe a punto riguardano soprattutto l'intensificazione dei contatti bilaterali e multilaterali nell'ambito delle organizzazioni e degli organismi internazionali competenti in materia di sicurezza stradale.
<b>Organizzazione e risorse</b>	Nel campo di intervento «Organizzazione e risorse» si tratta, in primo luogo, di attuare misure per la gestione e il controllo dell'attuazione di Via sicura (fra l'altro, dovrà essere istituita una Commissione nazionale per la sicurezza stradale) e per l'impiego efficiente delle risorse.
<b>Costi</b>	L'attuazione di Via sicura costerà, nei prossimi 15 anni, circa 670 milioni di franchi all'anno (ca. 240 milioni di franchi per le infrastrutture, ca. 220 milioni di franchi per i sistemi di controllo e di sanzionamento, ca. 100 milioni di franchi per il settore dei veicoli ecc.). Due terzi circa dei costi saranno a carico dell'amministrazione pubblica.
<b>Finanziamento</b>	Per il finanziamento dei costi non coperti, pari a circa 300 milioni di franchi all'anno, è previsto un supplemento sui premi dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli a motore, attraverso il quale la Confederazione, i Cantoni e i Comuni saranno indennizzati dei costi generati dall'attuazione delle misure di Via sicura. Se le misure previste avranno successo, gli automobilisti vedranno compensato questo onere aggiuntivo con un aumento della sicurezza sulle strade svizzere e con la riduzione dei sinistri; a medio termine ciò si potrà tradurre anche in una riduzione dei premi assicurativi.

Allegato I

# Via sicura: Quadro complessivo delle misure (incl. valutazione)

N.	Denominazione della misura	Breve descrizione della misura	Criteri						Classe di valutazione	Momento determinante per il dispiegamento degli effetti
			Effetto potenziale/ Benefici per il progr.	Efficienza	Attuabilità	Influsso sulla libertà personale	Effetto di protezione per i più deboli	Compatibilità con le politiche federali		
104	Ottimizzazione della guida del traffico e della visibilità presso i cantieri	Sulle strade, i cantieri, i punti dove vengono effettuati lavori e i veicoli da lavoro devono essere realizzati e contrassegnati in modo da risultare più visibili. Vengono create basi pianificatorie ed applicative per garantire una guida del traffico unitaria, chiara e sicura.	3	3	4	3	4	3	3	2010
106	Impianti di allarme sui cantieri e nei punti in cui vengono effettuati lavori	Sulle strade a scorrimento veloce, in caso di lavori di costruzione o di manutenzione di breve durata che vengono effettuati senza realizzare una separazione fisica dalla corrente di traffico, deve essere installato un impianto di allarme ottico o acustico che segnali l'eventuale ingresso di un veicolo nella zona di sicurezza.	2	3	4	3	5	4	3	2015
107	Unificazione del regime di velocità massime	In tutta la Svizzera il regime di velocità massime deve essere disposto per tutti i tipi di strade sulla base di criteri di sicurezza unitari.	2	4	4	4	3	3	3	2012
114	Individuazione della posizione in caso di chiamate d'emergenza mediante telefono cellulare	In caso di chiamate d'emergenza mediante telefono cellulare deve essere possibile individuare più velocemente il luogo dell'incidente grazie a sistemi di localizzazione automatica.	4	5	3	3	3	4	5	2012
116	Direttive per un esercizio e una manutenzione sicuri degli impianti stradali	Per l'esercizio e la manutenzione degli impianti stradali viene elaborata ed attuata una direttiva sulle parti di impianti e sugli equipaggiamenti stradali rilevanti ai fini della sicurezza.	4	5	4	–	–	3	4	2012
124	Assistenza psicologica alle persone coinvolte negli incidenti	Dove non esistono, devono essere create organizzazioni in grado di offrire assistenza psicologica o psichiatrica agli utenti della strada e ai membri dei servizi di pronto intervento in caso di incidenti di particolare gravità o di catastrofi.	2	4	5	3	3	3	3	2012
199	Assicurazione della qualità nei servizi di soccorso sanitario	La formazione e il perfezionamento del personale che opera nei servizi di soccorso sanitario vengono potenziati e viene istituzionalizzata l'assicurazione della qualità per le centrali che gestiscono le chiamate d'emergenza e per i servizi di soccorso sanitario.	3	1	5	–	–	4	2	2010
205	Limitazione della possibilità di montare ruote di dimensioni diverse	Le possibilità di montare a posteriori ruote di dimensioni diverse subiscono una limitazione. Per ruote e pneumatici sono consentite solo le dimensioni ammesse dal costruttore del veicolo.	2	5	4	3	3	3	3	2012
209	Miglioramento della visibilità di tutti i veicoli	Per ridurre il rischio di collisione, vengono migliorate le prescrizioni in materia di illuminazione e la visibilità dei nuovi veicoli.	5	2	4	3	3	3	4	2012
210	Promozione di progetti pilota	La Confederazione promuove e sostiene progetti pilota che consentano di mettere a fuoco le giuste modalità d'intervento e costituiscano uno stimolo per altre attività volte a incrementare la sicurezza stradale, per esempio nel settore della telematica.	4	2	4	–	–	4	3	2012

N.	Denominazione della misura	Breve descrizione della misura	Criteri						Classe di valutazione	Momento determinante per il dispiegamento degli effetti
			Effetto potenziale/ Benefici per il progr.	Efficienza	Attuabilità	Influsso sulla libertà personale	Effetto di protezione per i più deboli	Compatibilità con le politiche federali		
211	Potenziamento dell'impegno a livello internazionale a favore della sicurezza dei veicoli	La Svizzera prende parte ai gruppi di lavoro CEE/ONU e ad altri comitati internazionali che si occupano di sicurezza dei veicoli e si impegna attivamente a favore di un aumento dello standard di sicurezza generale dei veicoli.	4	2	4	-	-	4	3	2012
212	Cura più intensa dei contatti internazionali	I contatti bilaterali e multilaterali a livello politico (Ue, CEMT, OCSE ecc.) in relazione alla sicurezza stradale vengono intensificati e la rete di contatti esistenti viene ampliata.	4	3	4	-	-	4	3	2012
301	Analisi dei fattori di rischio e dei punti pericolosi	I fattori di rischio (caratteristiche degli incidenti) e i punti pericolosi (analisi dei conflitti) vengono individuati e analizzati a livello svizzero.	5	3	5	-	-	3	4	2012
302	Risanamento dei punti potenzialmente pericolosi	I punti potenzialmente pericolosi sulle strade cantonali e comunali vengono gradualmente risanati.	5	2	4	3	3	3	4	2012
303	Eliminazione dei fattori di rischio	I fattori di rischio sulle strade cantonali e comunali vengono gradualmente eliminati.	5	3	4	3	3	3	5	2012
305	Separazione dei modi di traffico e soluzioni per favorire la coesistenza	Vengono esaminati e realizzati provvedimenti mirati per la separazione dei modi di traffico (in genere fuori dalle località) e soluzioni per favorire la coesistenza (in genere all'interno delle località).	5	3	4	3	5	5	5	2012
306	Moderazione del traffico	Nelle zone residenziali vengono individuate e realizzate aree a traffico moderato (zone con velocità massima di 30 km/h, zone di incontro o zone pedonali).	5	3	5	3	5	5	5	2012
309	Separazione dei due sensi di marcia sulle strade fuori dalle località	Sulle strade molto trafficate fuori dalle località e caratterizzate da un elevato potenziale di rischio i due sensi di marcia vengono separati (per es. mediante un guard-rail centrale), a meno che non vi siano fondati motivi per considerare ciò inopportuno.	4	2	3	2	3	2	1	2012
311	Formazione di ingegneri specializzati in sicurezza stradale	Vengono creati curriculum formativi nel campo della «sicurezza stradale dal punto di vista delle infrastrutture e del loro esercizio».	5	3	5	-	-	4	5	2012
312	Road Safety Audit	Vengono sviluppati e applicati obbligatoriamente metodi unitari per valutare le carenze in fatto di sicurezza dei progetti di costruzione stradali.	5	3	5	-	-	5	5	2012
313	Completamento delle norme tecniche VSS/SLG	Le norme relative al genio civile e all'ingegneria dei trasporti vengono ottimizzate dal punto di vista della sicurezza stradale.	4	5	5	-	-	4	5	2012
401	Effettuazione di campagne di sensibilizzazione	Vengono effettuate periodicamente campagne di sensibilizzazione su importanti temi legati alla sicurezza stradale. Le campagne sono calibrate in funzione dei destinatari e devono essere accompagnate da un'intensificazione dei controlli da parte della polizia.	3	4	5	3	3	3	4	2010

N.	Denominazione della misura	Breve descrizione della misura	Criteri						Classe di valutazione	Momento determinante per il dispiegamento degli effetti
			Effetto potenziale/ Benefici per il progr.	Efficienza	Attuabilità	Influsso sulla libertà personale	Effetto di protezione per i più deboli	Compatibilità con le politiche federali		
403	<b>Educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli della formazione scolastica</b>	I Cantoni promuovono l'insegnamento delle norme della circolazione nelle scuole di ogni livello (dall'asilo al livello secondario II). In linea di massima, la formazione deve essere impartita da esperti esterni (di regola istruttori della polizia). Anche per le scuole di grado successivo a quello dell'obbligo devono essere utilizzati moduli di formazione adeguati ai destinatari.	3	2	5	3	5	4	4	2015
405	<b>Indicazioni sulle confezioni dei medicinali</b>	Con un'indicazione sulle confezioni dei medicinali (per es. pittogramma) si richiama l'attenzione in merito ai loro effetti negativi sulla capacità di guida.	2	4	4	5	3	3	3	2010
406	<b>Obbligo di informazione al momento della consegna di medicinali</b>	I medici e le farmacie sono espressamente tenuti a informare i pazienti in merito agli effetti negativi di medicinali e combinazioni di medicinali sulla capacità di guida.	2	4	2	4	3	4	3	2012
407	<b>Incremento della quota di ciclisti che indossa il casco</b>	Attraverso particolari misure di sensibilizzazione e di promozione si incentivano i ciclisti a indossare il casco durante la marcia. Se non si riuscirà a far sì che la maggioranza dei ciclisti indossi il casco a titolo volontario, sarà introdotto l'obbligo.	4	2	3	2	4	2	3	2012
408	<b>Obbligo di circolare con i fari accesi anche di giorno</b>	Tutti i veicoli a motore devono circolare sempre (di giorno come di notte) con i fari accesi. Se il veicolo non è munito di un dispositivo automatico di accensione dei fari, questi ultimi devono essere accesi dal conducente.	5	2	4	2	4	2	4	2010
411	<b>Controlli di polizia mirati al rilevamento dei comportamenti a rischio</b>	I corpi di polizia focalizzano i loro controlli (incl. strumenti ausiliari tecnici) sui comportamenti che mettono a rischio la sicurezza e sui punti pericolosi della rete stradale, combinandoli con campagne di informazione.	5	5	5	3	3	3	5	2010
412	<b>Intensificazione dei controlli del traffico</b>	I controlli del traffico mobili e stazionari (incl. le applicazioni telematiche) vengono intensificati; i controlli della velocità istantanea vengono integrati con controlli della velocità di transito su un tratto di strada definito.	5	2	2	3	5	3	4	2012
413	<b>Sveltimento e unificazione delle procedure di sanzionamento</b>	Le procedure di sanzionamento e di perseguimento penale devono essere coordinate e sveltite in modo che i reati connessi alla circolazione stradale possano essere puniti immediatamente dopo il loro compimento. L'applicazione del diritto deve essere uniformata a livello svizzero.	3	4	3	3	3	4	3	2012
416	<b>Guida per l'effettuazione dei controlli della distanza di sicurezza</b>	La distanza di sicurezza deve essere oggetto di maggiori controlli. A tale scopo, deve essere messa a disposizione della polizia una guida pratica che renda possibile l'effettuazione di controlli non costosi e accurati, tali da garantire che sia sanzionato solamente chi effettivamente non rispetta la distanza di sicurezza.	3	3	3	4	4	3	2	2010
419	<b>Formulazione e organizzazione delle norme della circolazione stradale</b>	Il diritto in materia di circolazione stradale viene strutturato e formulato in modo che le norme siano più trasparenti, comprensibili, chiare e facilmente attuabili da parte degli interessati e garantiscano la sicurezza stradale e la sicurezza del diritto.	3	4	4	-	-	3	3	2012

N.	Denominazione della misura	Breve descrizione della misura	Criteri						Classe di valutazione	Momento determinante per il dispiegamento degli effetti
			Effetto potenziale/ Benefici per il progr.	Efficienza	Attuabilità	Influsso sulla libertà personale	Effetto di protezione per i più deboli	Compatibilità con le politiche federali		
422	<b>Impegno a favore di un perseguimento penale transfrontaliero</b>	La Svizzera si impegna attivamente nelle organizzazioni internazionali a favore di una semplice ed efficiente repressione transfrontaliera delle infrazioni stradali	4	3	3	-	-	3	3	2012
423	<b>Coordinamento dei controlli di polizia</b>	Deve essere elaborato e attuato un piano nazionale per il coordinamento delle misure esecutive nel settore della sicurezza stradale. Le azioni devono essere coordinate a livello intercantonale e internazionale secondo le raccomandazioni della Commissione della CE.	4	2	3	-	-	3	2	2012
503	<b>Introduzione di un management della qualità in relazione agli esami per conducenti</b>	Le autorità preposte all'effettuazione degli esami per conducenti dovranno disporre in futuro di un sistema di management della qualità certificato in relazione agli esami per conducenti.	5	5	4	-	-	4	5	2012
504	<b>Corso di perfezionamento obbligatorio per i conducenti di motocicli e di autovetture</b>	All'interno del periodo di validità della licenza di condurre, tutti i conducenti di motocicli e di autovetture devono seguire un corso di perfezionamento obbligatorio.	4	3	3	4	4	4	5	2018
505	<b>Corsi di recupero per i conducenti che risultano per la prima volta positivi ai test che evidenziano l'assunzione di alcool o di stupefacenti</b>	Tutti i conducenti di veicoli ai quali viene contestata per la prima volta l'infrazione di guida in stato di ebbrietà o sotto l'influsso di stupefacenti sono tenuti a seguire un corso di recupero.	4	3	4	3	5	4	5	2010
506	<b>Obbligo sistematico di frequentare corsi di recupero per i recidivi</b>	Le persone a cui viene revocata la licenza di condurre per almeno sei mesi devono seguire un corso di recupero.	4	3	2	3	4	4	4	2010
508	<b>Divieto di assunzione di alcool per i conducenti professionali</b>	Tutti i conducenti professionali sono tenuti ad essere completamente sobri durante gli orari di lavoro e di guida.	3	4	4	2	4	4	4	2012
509	<b>Standardizzazione dei requisiti di idoneità alla guida</b>	I requisiti minimi fisici e psichici per l'ammissione alla circolazione stradale vengono adeguati alle esigenze del giorno d'oggi. Per la prima volta vengono definiti a livello normativo i requisiti cognitivi e caratteriali necessari.	2	5	4	2	2	4	2	2010
510	<b>Verifica periodica dell'idoneità alla guida</b>	Il periodo di validità della licenza di condurre deve essere limitato. La validità può essere prorogata solamente se il titolare della licenza dimostra la propria idoneità alla guida attraverso un esame della vista e un'autocertificazione oppure una visita di controllo.	5	2	3	2	4	5	4	2012
512	<b>Semplificazione della procedura per stabilire l'inabilità alla guida</b>	Per mezzo di un apparecchio adatto, gli organi di polizia devono essere in grado di stabilire immediatamente sul posto se una persona è incapace a condurre, indipendentemente dalla causa che determina tale incapacità.	4	4	3	3	4	4	5	2015
513	<b>Attribuzione di valore probatorio al risultato della prova dell'alito</b>	Lo stato di ebbrietà deve essere considerato dimostrato quando il risultato di un'adeguata prova dell'alito indica il raggiungimento o il superamento di una determinata concentrazione di alcool nell'alito.	3	3	3	3	4	4	3	2010
514	<b>Assicurazione della qualità nella verifica dell'idoneità alla guida</b>	Vengono elaborate e attuate direttive e strumenti di rilevamento più approfonditi per valutare l'idoneità alla guida. Specialisti in campo medico e della psicologia del traffico vengono sottoposti ad una formazione ad hoc e ad un aggiornamento costante.	5	5	5	-	-	4	5	2010

N.	Denominazione della misura	Breve descrizione della misura	Criteri						Classe di valutazione	Momento determinante per il dispiegamento degli effetti
			Effetto potenziale/ Benefici per il progr.	Efficienza	Attuabilità	Influsso sulla libertà personale	Effetto di protezione per i più deboli	Compatibilità con le politiche federali		
517	<b>Divieto di assunzione di alcool per i nuovi conducenti</b>	Per tutta la durata del periodo di prova, ai nuovi conducenti è fatto divieto di assumere alcool prima di mettersi alla guida.	4	4	3	2	4	4	4	2010
601	<b>Carta della sicurezza stradale</b>	Aziende, ditte, organi amministrativi ecc. devono essere incentivati a sottoscrivere una «carta della sicurezza stradale» con la quale si impegnano a rispettare i principi della sicurezza stradale e ad adottare misure per incrementarla.	2	3	5	4	3	4	3	2010
602	<b>Etichetta della sicurezza stradale</b>	Per aziende, ditte, organi amministrativi ecc. viene creata un'etichetta della sicurezza stradale che viene attribuita alle organizzazioni e ai membri di esse che si contraddistinguono per un comportamento particolarmente consapevole in materia di sicurezza stradale.	3	3	4	4	3	4	4	2012
604	<b>Esame degli aspetti relativi alla sicurezza stradale per gli affari di competenza della Confederazione</b>	Tutti i principali affari di competenza della Confederazione nel settore della circolazione stradale devono essere esaminati dal punto di vista della compatibilità con la sicurezza stradale.	4	3	5	–	–	5	4	2012
605	<b>Costituzione di una banca dati relativa alla ricerca sulla sicurezza stradale</b>	Le informazioni e i risultati scaturiti dalla ricerca sulla sicurezza stradale (nazionale e internazionale) devono essere inseriti in una banca dati e resi accessibili in modo semplice, per poter individuare facilmente i temi su cui esistono lacune e interconnettere fra di loro i lavori di ricerca.	4	3	4	–	–	4	3	2012
606	<b>Rafforzamento dell'interesse verso la sicurezza stradale nella ricerca</b>	La sicurezza stradale deve essere oggetto di ricerche più intese e mirate. I progetti di ricerca che si occupano di aspetti nuovi o finora inesplorati della sicurezza stradale devono avere la priorità.	4	5	4	–	–	3	4	2015
607	<b>Scambio dei dati sugli incidenti</b>	Le società di assicurazione mettono a disposizione i dati sugli incidenti in loro possesso a scopo di ricerca e di prevenzione. La Confederazione promuove lo scambio di informazioni e assicura la protezione dei dati.	4	5	4	–	–	3	4	2012
608	<b>Miglioramento della statistica degli incidenti</b>	La statistica degli incidenti viene ottimizzata per quanto riguarda gli incidenti rilevati, la qualità dei dati registrati, la possibilità di incrociare i dati degli incidenti con dati contenuti in altri registri e l'analisi.	4	3	5	–	–	5	4	2012
609	<b>Costituzione di una Commissione nazionale per la sicurezza stradale</b>	La Confederazione assume un ruolo attivo nel coordinamento e nella cooperazione. Viene costituita una Commissione nazionale per la sicurezza stradale che segue l'attuazione del programma Via sicura.	5	5	5	–	–	3	5	2012
611	<b>Direzione della politica della sicurezza stradale</b>	La Confederazione dirige, coordina e sorveglia l'attuazione della politica della sicurezza stradale e crea i necessari presupposti organizzativi.	5	3	5	–	–	5	5	2010
616	<b>Ottimizzazione dell'efficienza nell'impiego delle risorse</b>	La distribuzione del denaro pubblico per la sicurezza stradale viene valutata sistematicamente sulla base del rapporto costi/benefici e ottimizzata in tal senso.	5	4	4	–	–	5	5	2012
621	<b>Ricerca relativa alle cause di incidente</b>	Gli incidenti (per es. incidenti gravi, incidenti nei pressi di cantieri) vengono analizzati e studiati valutando in modo mirato il comportamento degli utenti della strada, le misure costruttive, tecniche e organizzative nonché le caratteristiche dell'intervento delle forze di soccorso.	4	2	5	–	–	3	3	2012

## Allegato II

# Lista dei partecipanti al progetto VESIPO

### Direzione generale del progetto

Nome	Rappresentante di
Jeger Werner	Ufficio federale delle strade (USTRA), presidente
Dieterle Rudolf	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Egger Michel	Ufficio federale delle strade (USTRA), fino al 2003
Gantenbein Andreas	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Huguenin Raphael Denis	Ufficio svizzero per la prevenzione di infortuni (upi), osservatore
Röthlisberger Jürg	Ufficio federale delle strade (USTRA), a partire dal 2004
Schneider, Daniel	Ufficio federale delle strade (USTRA), fino al 2003, osservatore
Schrade André	Segreteria generale DATEC (SG DATEC)
van de Graaf Jolanda	Ufficio federale delle strade (USTRA), a partire dal 2004, osservatore

### Direzione generale del progetto

Nome	Rappresentante di
Schreier Yolanda	Ufficio federale delle strade (USTRA), responsabile del progetto
Buser Felix	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Julmy Christoph	Ufficio federale delle strade (USTRA), vicespabile del progetto

### Comitato di sorveglianza

Nome	Rappresentante di
Aeschbacher Rudolf	Consigliere nazionale (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni); Associazione svizzera dei pedoni
Anderwert Ernst	Commissione intercantonale della circolazione stradale
Ayer Roland	Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA), fino al 2003
Bieri Peter	Consigliere agli Stati (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni)
Buhmann Brigitte	Ufficio svizzero per la prevenzione di infortuni (upi), a partire dal 2004
Büschi Hans Ulrich	Consiglio svizzero della sicurezza stradale (CSS)
Casabianca Antoine	Conferenza dei direttori cantonali della sanità (SDK)
Dicht Heinz	Conferenza svizzera degli ingegneri cantonali (CIC)
Eichenberger Fred	Federazione svizzera maestri conducenti (FSMC)
Fehr Jacqueline	Consigliera nazionale (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni), IG Velo Schweiz, a partire dal 2004
Fuchs Beat	Conferenza dei capi dei dipartimenti di giustizia e polizia (CCDGP)/Commissione intercantonale della circolazione stradale (IKST)
Ganz George	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e della protezione dell'ambiente (BPUK)
Hämmerle Andrea	Consigliera nazionale (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni)
Hehlen Peter	Ufficio svizzero per la prevenzione di infortuni (upi), fino al 2003
Hess Peter	Associazione dei servizi della circolazione (asa)
Hofstetter Kandid	Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)
Hollenstein Pia	Consigliera nazionale (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni)
Jäggi Martin	Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della Svizzera (CCPCS)
Koller Hans	Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) / Federazione svizzera del traffico stradale (FRS)
Kurrus Paul	Consigliere nazionale (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni), fino al 2003
Lauri Hans	Consigliere agli Stati (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni)
Meyer Jean	Touring Club Svizzera (TCS)
Miffon Claude	Automobile Club Svizzero (ACS)
Plachel Peter	Associazione svizzera d'assicurazioni (ASA)
Polla Barbara	Consigliera nazionale (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni), fino al 2003
Schmid Christian	Conferenza svizzera dei direttori cantonali della pubblica educazione (CDPE)

# Lista dei partecipanti al progetto VESIPO

Schubarth Martin	Tribunale federale svizzero
Steinegger Franz	Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni (SUVA)
Teuscher Franziska	Consigliera nazionale (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni); IG Velo Schweiz, fino al 2003; Associazione Traffico e Ambiente (ATA), a partire da 2004
Vollmer Peter	Consigliere nazionale (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni); Unione dei trasporti pubblici (UTP)
Wernli Urs	Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA), a partire dal 2004
Wiederkehr Roland	Consigliere nazionale; Associazione svizzera familiari delle vittime della strada (VFS)
Wildberger Rolf	Associazione dei costruttori, grossisti e importatori svizzeri delle due ruote (VFGI)
Wohlgensinger Tony	Associazione degli importatori svizzeri di automobili (auto-svizzera)
Wölfli Hugo	Fondo di sicurezza stradale (FSS)
Zimmermann Matthias	Associazione Traffico e Ambiente (ATA), fino al 2003

## Gruppo «Gestione»

Nome	Rappresentante di
Schlup Ulrich	Ufficio federale delle strade (USTRA), responsabile del gruppo
Allenbach Roland	Ufficio svizzero per la prevenzione di infortuni (upi)
Boss Kurt	Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)
Häfelfinger Christian	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Hafner Alois	Polizia Cantone Grigioni
Holzer Urs	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Huber Harry	Associazione svizzera soccorritori prof. (ASS)
Imbach Susanne	Società svizzera di salvataggio (SSS)
Schatzmann Jürg	Dipartimento del genio civile del Cantone di Berna
Siegrist Roger	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Weber Robert	Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (CCCS)

## Gruppo «Veicolo»

Nome	Rappresentante di
Meyer Kurt	Ufficio federale delle strade (USTRA), responsabile del gruppo
Blessing Rudolf	Associazione degli importatori svizzeri di automobili (auto-svizzera)
Brunner Anton	Winterthur Insurance, Accident Research
Burch Daniel	Touring Club Svizzera (TCS)
Burgherr Rudy	Servizio per la prevenzione degli infortuni nell'agricoltura (SPIA)
Christen Markus	Associazione dei costruttori, grossisti e importatori svizzeri delle due ruote (VFGI)
Gasser Thomas	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Gerster Bernhard	Dynamic Test Center AG (DTC)
Rouiller Alain	Associazione Traffico e Ambiente (ATA)
Verdon Georges	Associazione dei servizi della circolazione (asa)
Walz Felix	Università e PF di Zurigo, Gruppo di lavoro Meccanica incidenti
Witzig Gottlieb	Ufficio federale delle strade (USTRA)

## Gruppo «Infrastruttura»

Nome	Rappresentante di
Pfister Roger	Ufficio federale delle strade (USTRA), responsabile del gruppo
Baumann Hans-Martin	Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (CCCS)
Brunner Marianne	Associazione Traffico e Ambiente (ATA)



Draslar Stanislav	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Dubosson Jean-Pierre	Federazione Motociclistica Svizzera (FMS)
Dumont André-Gilles	PF di Losanna, Gruppo di lavoro Vie di comunicazione
Gensheimer Philipp	Ufficio della pianificazione urbana di Bienne
Gerber Franz	Servizio della circolazione del Cantone Vaud
Huber Christian A.	Ufficio svizzero per la prevenzione di infortuni (upi)
Lindenmann Hans Peter	PF di Zurigo, Istituto per la pianificazione del traffico e tecnica dei trasporti
Pucci Thierry	Touring Club Svizzera (TCS)
Schindel Arthur	CI Moto contro Visione Zero
Schweizer Thomas	Associazione svizzera dei pedoni
Zürcher Niklaus	Automobile Club Svizzero (ACS)

## Gruppo «Uomo-Idoneità»

Nome	Rappresentante di
Blanc Pascal	Ufficio federale delle strade (USTRA), responsabile del gruppo
Bächli-Biétry Jacqueline	Associazione svizzera per la psicologia del traffico (VfV)
Grasso Giuseppe	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Haag Munira	Società svizzera di medicina legale (SGRM)
Hug Ernst	Consiglio svizzero della sicurezza stradale (CSS)
Klaus Roland	Associazione dei servizi della circolazione (asa)
Lutz Kurt	Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (CCCS)
Peyer Hans	Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM); GastroSuisse
Piras David	Les Routiers Suisses (LRS)
Rüegger Rainer	Federazione svizzera maestri conducenti (FSMC)
Veil Jörg	Associazione delle scuole professionali per maestri conducenti (VSFB)
Waser Jörg	Ufficio federale delle strade (USTRA)

## Gruppo «Uomo-Comportamento»

Nome	Rappresentante di
Julmy Christoph	Ufficio federale delle strade (USTRA), responsabile del gruppo
Boschung Christa	Giovani
Friedli Peter	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Hüsler Alice	Consiglio svizzero della sicurezza stradale (CSS)
Meister Luzia	CicloLobby
Oertle Heinz	Unione svizzera dei meccanici di cicli e motocicli (SFMGV)
Oguey Daniel	Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (CCCS)
Ospel Stefan	Associazione svizzera d'assicurazioni (ASA)
Rytz Michael	Associazione Traffico e Ambiente (ATA)
Siegrist Stefan	Ufficio svizzero per la prevenzione di infortuni (upi)
Thévenaz Jean-Marc	Touring Club Svizzera (TCS)
Toscan Peter	Ufficio federale delle strade (USTRA)
Villetta Patrice	Università di Losanna, Istituto di Polizia Scientifica e di Criminologia (IPSC)

# Via sicura

Programma d'intervento della  
Confederazione per una maggiore  
sicurezza sulle strade svizzere

**Edito da:**

Ufficio federale delle strade (USTRA)  
CH-3003 Berna  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)  
© USTRA, Berna (2005)

**Contenuto:**

Il programma d'intervento Via sicura è stato elaborato nel quadro di un processo partecipativo sotto l'egida dell'USTRA, con la collaborazione di circa 80 persone provenienti da organizzazioni specializzate, autorità cantonali e comunali, economia e politica.

**Distribuzione:**

Ufficio federale delle costruzioni  
e della logistica (UFCL)  
Vendita pubblicazioni federali  
CH-3003 Berna  
[www.bbl.admin.ch/bundespublikationen](http://www.bbl.admin.ch/bundespublikationen)  
N. di ordinazione 806.200.i

**Collaborazione coordinamento/redazione:**

IC Infraconsult, Berna

**Grafica:**

Lorenz Jaggi consign, Berna

**Foto:**

Torsten Frank, foto copertina  
Polizia cantonale Appenzello  
Esterno, pagina 42  
Polizia cantonale Argovia, pagine 7, 12,  
25, 31, 35, 39, 40, 54, 57, 60  
Polizia cantonale Soletta, pagina 20  
Polizia cantonale Ticino, pagina 16  
Polizia scientifica della città di Zurigo,  
pagine 11, 26



**Bundesamt für Strassen**  
**Office fédéral des routes**  
**Ufficio federale delle strade**  
**Uffizi federal da vias**

