
Conferenza stampa “Strade più sicure” del 18.6.2009

Intervento di Luigi Pedrazzini

Direzione DI
Davide Caccia
Bellinzona, 8 giugno 2009



Indice

1. SETTE ANNI DI “STRADE PIÙ SICURE”	2
1.1 OBIETTIVI “DI FONDO”	2
1.2 OBIETTIVI “OPERATIVI”	2
1.3 RISULTATI	2
2. ANDAMENTO GENERALE INCIDENTI: EVOLUZIONE STATISTICA 1999-2008	3
3. TEMI “CALDI”: ALCOOL, VELOCITÀ E MOTOCICLETTE	4
3.1 ALCOOL – LE CIFRE	4
3.2 ALCOOL – “RISCHIOSITÀ”	4
3.3 ALCOOL – CONCLUSIONI	6
3.4 VELOCITÀ	6
3.5 MOTOCICLETTE	6
4. “EMERGENZE”: PEDONI	7
5. SITUAZIONI “PARTICOLARI”: BAMBINI IN AUTO	7
6. CONCLUSIONE	8

I. Sette anni di “Strade più sicure”

I.1 Obiettivi “di fondo”

Rendere “Strade più sicure”:

- una realtà consolidata come attività del DI
- una realtà consolidata in termini di collaborazioni interdipartimentali
- una realtà riconosciuta dalle istituzioni, dai media e dal pubblico come protagonista della promozione della sicurezza stradale

I.2 Obiettivi “operativi”

- dare continuità alla promozione della sicurezza stradale con azioni in proprio
- consolidare l'impostazione della collaborazione con terzi (pubblici e privati)
- recepire “bisogni” e “emergenze” per intervenire puntualmente con azioni in proprio o a sostegno di terzi.

I.3 Risultati

“Strade più sicure” è una realtà:

- consolidata all'interno del DI poiché prosegue dopo il quinquennio di prova e si basa su una collaudata rete “interna” tra Direzione, Sezione Circolazione e Polizia
- consolidata all'interno dell'Amministrazione grazie ad una costante collaborazione soprattutto con il DT (settore maggiormente interessato per temi come la segnaletica, la moderazione del traffico, la logistica stradale, ecc.)
- consolidata per pubblico e media, alla luce dei frequenti contatti.

2. Andamento generale incidenti: evoluzione statistica 1999-2008

Tab 1: Incidenti, persone coinvolte e vittime, 1999-2008

	Incidenti	Var % incidenti	Persone coinvolte	Var % persone	Feriti leggeri	Feriti gravi	Totale feriti	Var % feriti	Morti
1999	8'649	0.0%	15'960	-0.3%	1'759	391	2'150	5.0%	45
2000	8'037	-7.1%	15'045	-5.7%	1'782	402	2'184	1.6%	34
2001	7'908	-1.6%	14'920	-0.8%	1'691	445	2'136	-2.2%	45
2002	7'639	-3.4%	14'392	-3.5%	1'645	451	2'096	-1.9%	24
2003	7'366	-3.6%	13'678	-5.0%	1'546	438	1'984	-5.3%	25
2004	7'326	-0.5%	13'382	-2.2%	1'476	436	1'912	-3.6%	29
2005	6'646	-9.3%	11'987	-10.4%	1'324	386	1'710	-10.6%	24
2006	6'651	0.1%	12'328	2.8%	1'469	443	1'912	11.8%	17
2007	6'076	-8.6%	11'353	-7.9%	1'328	395	1'723	-9.9%	23
2008	6'070	-0.1%	11'218	-1.2%	1'223	412	1'635	-5.1%	20
1999-2008		-29.8%		-29.7%	-30.5%	5.4%		-24.0%	-55.6%

- *Incidenti*: costante trend di riduzione (da notare il picco positivo del 2005 in concomitanza con le nuove norme sull'alcool, ecc.); riduzione sul periodo 1999-2008 del 30%.
- *Persone coinvolte*: costante trend di riduzione (da notare il picco positivo del 2005 in concomitanza con le nuove norme sull'alcool, ecc.); riduzione sul periodo 1999-2008 del 30%.
- *Totale feriti*: dopo il 2000, costante trend di riduzione; anche qui l'effetto positivo del battage mediatico legato alle nuove norme nel 2005; riduzione sul periodo 1999-2008 del 24%. **Si noti che**:
 - il 2006 ha un andamento contraddittorio, riproponendo il dato del 2004;
 - i feriti gravi mostrano una “stagnazione” attorno alle 420 unità (media 1999-2003: 425 unità; media 2004-2008: 414 unità)
- *Morti*: il dato è fortunatamente troppo piccolo perché le variazioni annuali abbiano un significato statistico; il trend è comunque di riduzione; il confronto 1999-2008 dice -56%.

3. Temi "caldi": alcool, velocità e motociclette

3.1 Alcool - le cifre

Tab. 2: Incidenti con alcool e relazione con totale incidenti, 2005-2008

Con causa alcoemia	2005	2006	2007	2008
TOTALI, di cui	423	476	436	465
- con danni materiali	243	272	263	291
- con ferimenti	175	201	168	170
- con morti	5	3	5	4
<i>In percentuale del totale</i>				
TOTALI	6.4%	7.2%	7.2%	7.7%
- con danni materiali	4.6%	5.3%	5.6%	6.0%
- con ferimenti	13.2%	13.7%	12.6%	13.8%
- con morti	21.7%	17.6%	23.8%	20.0%

- *Incidenti totali*: i dati 2005-2009 sono altalenanti ma con tendenza a crescere (dopo il "minimo" del 2005) → vista la tendenza a diminuire degli incidenti in generale, la percentuale degli incidenti correlati all'alcool è in aumento.
- *Con ferimenti*: i dati sono altalenanti ma sul totale, la percentuale media di incidenti con ferimenti in cui è presente l'alcool di situa al di sopra del 13%.
- *Con morti*: in valore assoluto si va da 3 a 5 incidenti con esito mortale; in percentuale, si può dire che tra il 18% e il 24% degli incidenti mortali annuali è legato all'alcool

3.2 Alcool - "rischiosità"

Tab. 3: Tasso di rischio degli incidenti con alcool, 2005-2008

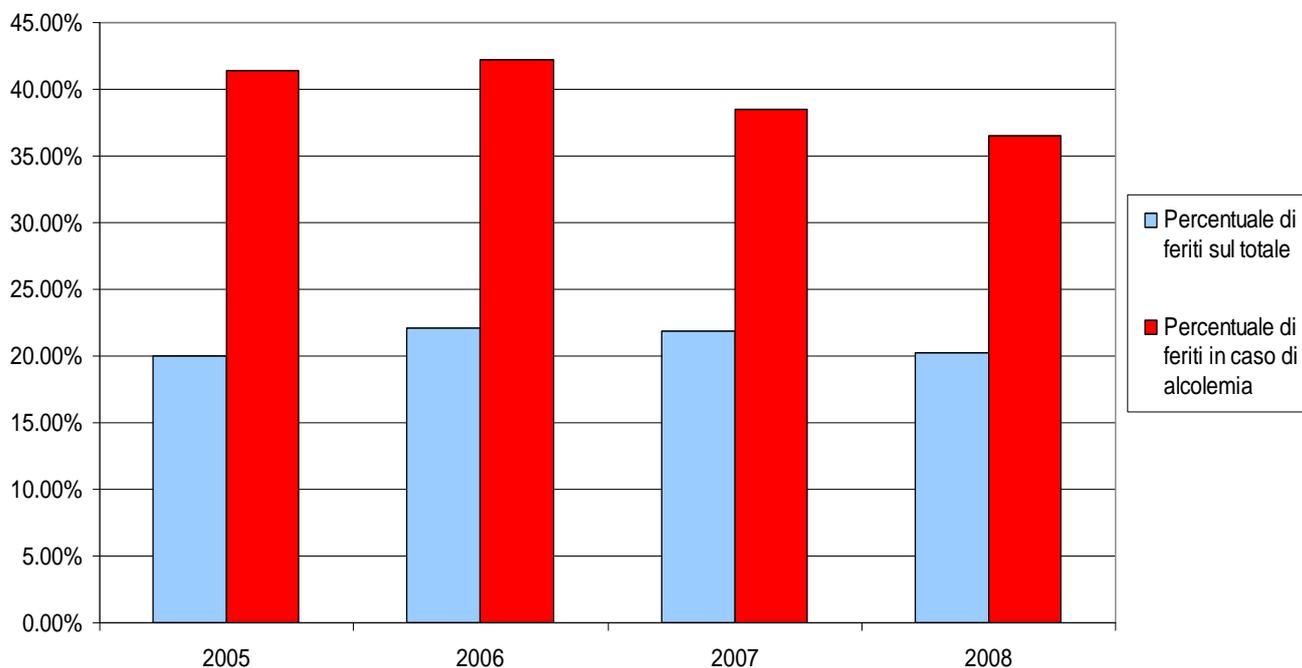
"Rischiosità" dell'alcool	2005	2006	2007	2008
Ferimenti in percentuale del totale	20.0%	22.1%	21.9%	20.2%
Ferimenti in caso di alcool	41.4%	42.2%	38.5%	36.6%
Morti in percentuale del totale	0.35%	0.26%	0.35%	0.33%
Morti in caso di alcool	1.18%	0.63%	1.15%	0.86%

Si conta una maggiore frequenza di ferimenti e mortalità in caso di presenza di alcool:

- *Ferimenti*: se in generale circa il 20% degli incidenti porta a ferimenti, considerando gli incidenti correlati all'alcool, la percentuale tende a raddoppiare.
- *Morti*: se in generale tra 1/4 e 1/3 degli incidenti porta ha esito letale, considerando gli incidenti correlati all'alcool, la percentuale tende a triplicare.

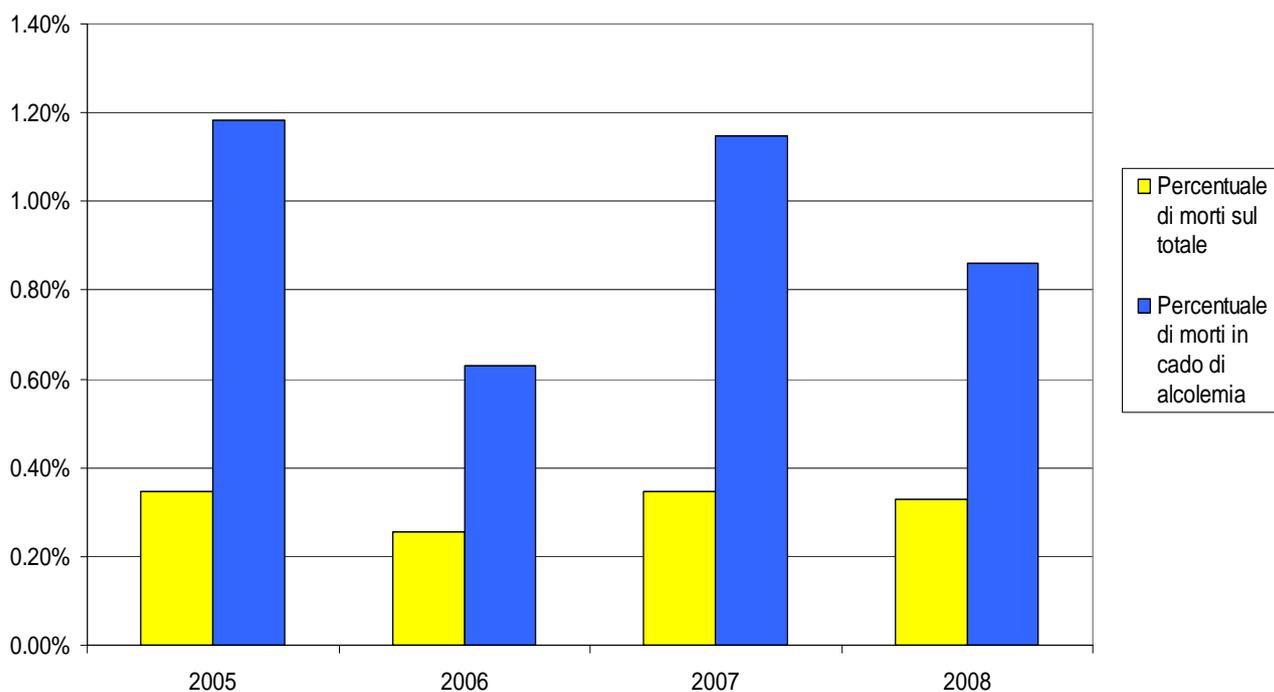
"Rischio" di ferimento con/senza alcolemia

Graf. 1



Graf. 2:

"Rischio" di esito letale con/senza alcolemia



3.3 Alcool – conclusioni

- *Un problema reale:* le cifre mostrano che l'alcool al volante resta un problema.
- *Cosa fare:*
 - un'attenzione costante da parte della Polizia cantonale, con controlli regolari;
 - in maggio è stata lanciata in modo specifico – in collaborazione con l'ufficio prevenzione infortuni e in modo coordinato con le altre Polizie cantonali – l'azione “in forma per guidare”?;
 - è in fase di preparazione una serie di azioni sul terreno in collaborazione anche con i colleghi del DSS e l'associazione Radix

3.4 Velocità

- *Elementi essenziali:*
 - una delle **maggiori concause di incidenti gravi**
 - un **forte fattore di rischio all'interno degli abitati**: pochi km/h in più aumentano di molto lo spazio di frenata
 - un **pericolo spesso sottovalutato** a seguito dei costanti miglioramenti tecnici dei veicoli
- *Radar fissi: primi risultati della verifica / bilancio*
 - 60% degli interpellati indica che i radar fissi hanno confermato le aspettative positive
 - La percentuale di veicoli che supera i limiti di velocità si è ridotta in media dal 17,7% al 1,7%
 - La percentuale di superamenti gravi (oltre la semplice multa) è scesa dal 2% allo 0,09%
 - Pur mancando dati definitivi, risulta una riduzione del numero e gravità degli incidenti

3.5 Motociclette

- *Un trend preoccupante che finalmente si inverte:* dopo qualche anno di grossa preoccupazione, che ha spinto “Strade più sicure”, spesso in collaborazione con la Polizia, a lanciare azioni puntuali in questi ambito, finalmente, le cifre mostrano un miglioramento.
- *Attenzione continua:* sempre sul tema, proprio lo scorso maggio è stata rinnovata una campagna mirata sul tema moto, con l'uso di spot radiofonici, televisivi, flyer informativi; questa campagna è culminata con la giornata di sensibilizzazione “Superbiker” organizzata dalla Polizia cantonale; questo impegno è stato coordinato con le altre Polizie Cantionali dell'arco alpino.

Tab. 4: Incidenti per categoria di utenti della strada, 2004-2008

Anno	Automobilista	Furgoni autocarri	Motociclista	Ciclomotorista	Ciclista	Pedone
2004	1'068	44	561	54	100	110
2005	837	50	542	54	106	128
2006	1'015	50	537	63	111	135
2007	896	36	534	39	87	132
2008	852	38	477	45	91	132
Media	933.6	43.6	530.2	51	99	127.4
Trend	diminuzione	diminuzione	diminuzione	diminuzione / ?	diminuzione	aumento

4. “Emergenze”: pedoni

Si veda la tabella 4 (Tab. 4: *Incidenti per categoria di utenti della strada, 2004-2008*)

- *Un trend preoccupante:* nonostante la “stagnazione” degli ultimi 3 anni, il trend appare al rialzo. Si tratta di un andamento preoccupante. La preoccupazione è generalizzata in tutta la Svizzera, tanto che enti importanti come l’upi o il TCS vi stanno dedicando molta attenzione.
- *Azioni previste:* per il mese di settembre “Strade più sicure” è intenzionata a lanciare una nuova azione di sensibilizzazione. Si vuole agire sui due fronti:
 - pedone: richiamare alla prudenza, agli spazi minimi necessari ad un veicolo per fermarsi; invitare a “segnalare” in modo chiaro l’intenzione di attraversare;
 - utenti motorizzati: ricordare la precedenza ai pedoni sulle strisce pedonali, invitare ad una guida “preventiva” (prontezza in caso di pedoni in prossimità di attraversamenti) e alla prudenza.

5. Situazioni “particolari”: bambini in auto

È l’azione specifica presentata con la conferenza stampa odierna.

- *Tema sottovalutato:* in generale vi è ancora poca attenzione alla necessità (nonché obbligo di legge) di allacciarsi la cintura anche sui sedili posteriori. Questo vale ancora maggiormente per i bambini, fisicamente più vulnerabili degli adulti.
- *Fare leva sul senso di responsabilità degli adulti:* l’adulto, genitore o altro, è responsabile per i bambini che trasporta con la propria auto; è lui che deve percepire – sempre al di là dell’obbligo legale – la necessità di dare ai bambini in auto la maggior sicurezza possibile.

I dettagli tecnici sono illustrati dal rappresentante dell’upi, Sig. **Bruno Bernasconi**.

6. Conclusione

La sicurezza stradale è un tema ad ampio raggio, che tocca moltissimi aspetti della circolazione: velocità, alcool, medicinali, cinture di sicurezza, pneumatici adeguati (e in generale stato tecnico del veicolo), formazione dei conducenti, post-formazione, sensibilizzazione, ecc.

In tutti questi ambiti “Strade più sicure”, in collaborazione con tutti i suoi partner dentro e fuori l’Amministrazione, cerca di garantire il massimo impegno per ridurre le vittime