

## Dal 1° gennaio 2009 sono entrati in vigore gli ecoincentivi

per le auto la cui prima immatricolazione è successiva a tale data. Da un primo bilancio risulta che nel 2009 le vetture nuove più vendute sono state quelle di categoria energetica A, che rappresentano il 29 % delle immatricolazioni, con un **aumento del 25% rispetto al 2008**.

Di conseguenza si verifica un calo significativo per le categorie E ed F mentre le vendite della categoria G, notoriamente poco sensibile ai costi di gestione, sono stazionarie. Il Ticino è al primo posto nelle nuove immatricolazioni di categoria A rispetto al resto della Svizzera e anche la quota delle auto a carburante alternativo è in rapido aumento.

### Verificate questi 3 fattori

se decidete di acquistare una nuova auto nel 2011 e volete beneficiare del bonus del 50% sull'imposta di circolazione di base.

1.

Il colore dell'etichetta deve essere verde intenso e riportare l'indicazione classe energetica A

2.

Il livello di emissioni di CO<sub>2</sub> non deve superare i 140 grammi per chilometro

3.

Per i motori diesel deve esserci il filtro antiparticolato di serie (FAP)

**Solo il contemporaneo rispetto di questi criteri vi garantisce il bonus. A voi la scelta...**



Per maggiori informazioni [www.ecoincentivi.ch](http://www.ecoincentivi.ch) Hotline 091 814 91 99



## Sicurezza stradale: parole, cifre e fatti!

**B**ilancio 2010: 5'313 incidenti, 9'884 persone coinvolte, 1'089 feriti leggeri, 283 feriti gravi e 23 morti. E ancora, in dettaglio: 654 automobilisti feriti e 4 deceduti, 381 motociclisti feriti e 7 morti, 199 i feriti tra i pedoni e 10 i decessi.

Non è un bollettino di guerra, ma la statistica 2010 di quanto avvenuto sulle nostre strade. Va detto che, seppur tristi, questi dati hanno il pregio di essere largamente migliori rispetto a quelli di 10 anni fa, quando avevamo circa 7'300 incidenti che coinvolgevano quasi 14'000 persone, di cui 1'630 ca. risultavano leggermente ferite, 400 ca. ferite gravemente e oltre 30 (addirittura 41 del 2001) morte. Queste cifre maggiori le ritroviamo negli oltre 1'100 automobilisti feriti e nei 18 morti (dato 2001) o nei 161 pedoni feriti e 7 morti. Quando nel 2002 ho chiesto che si avviasse il programma "Strade più sicure" per migliorare l'efficacia dell'azione del Dipartimento delle istituzioni in questo settore, le statistiche sulla sicurezza stradale erano quindi ben peggiori; eppure, il tema della sicurezza stradale non era così facile da sdoganare. Molti, troppi, ancora ritenevano che una Polizia troppo presente con i suoi controlli risultasse vessatoria nei confronti dei cittadini-utenti della strada. In questi anni, "Strade più sicure" ha – sono convinto – svolto un importante ruolo di catalizzatore dell'azione dello Stato nell'ambito della sicurezza stradale, realizzando progetti, contribuendo a realizzare quelli di terzi, mettendo in rete conoscenze e essendo disponibile a mettere a disposizione le proprie esperienze. Credo che anche tutto questo abbia contribuito, se non a cambiare la mentalità dei cittadini, per lo meno a migliorare le sinergie tra tutti quelli che in Ticino hanno a cuore la sicurezza stradale. Oggi, credo, molto sia cambiato nel modo con il quale i ticinesi guardano a questa sicurezza stradale: di fronte a cifre pur migliori di 10 anni fa, si vuole di più... e a giusta ragione!

Si chiede maggior rispetto delle leggi, controlli di polizia più efficaci, sanzioni più severe, una formazione migliore e azioni di sensibilizzazione mirate. Sono e siamo in molti a volere tutto questo: Istituzioni, Polizia, Scuole, genitori, cittadini.

La domanda, provocatoria, è questa: siamo sicuri di volere concretamente questa sicurezza, quando siamo alla guida del nostro veicolo o anche semplici pedoni? Un "sì" nei fatti, sono convinto migliorerebbe ulteriormente la sicurezza stradale in Ticino.

**Luigi Pedrazzini**

Consigliere di Stato  
Direttore del Dipartimento  
delle istituzioni

**Strade più sicure**

**Diminuiti gli incidenti e le vittime, ma resta ancora molto da fare...**

**info mobilità responsabile**

No.7 - Dicembre 2010

- Ecoincentivi
- Editoriale
- Andamento incidenti
- Offerta FFS

Dipartimento delle Istituzioni  
[www.dti.ch/strade-sicure](http://www.dti.ch/strade-sicure)

**Offerta speciale: meta-prezzo in prova e carta giornaliera a prezzo ridotto.**

Chi sceglie il treno spende meno.

Per andare oltre Gottardo in sicurezza utilizzate i mezzi pubblici: arriverete a destinazione puntuali e rilassati. Ora potete viaggiare su treni, bus e battelli con l'abbonamento meta-prezzo in prova per tre mesi. Per il primo viaggio riceverete persino una carta giornaliera a prezzo ridotto in 1ª classe per CHF 90.- (invece di CHF 108.-) o in 2ª classe per CHF 57.- (invece di CHF 68.-). Salite a bordo di uno dei comodi, veloci e affidabili treni ICN ad assetto variabile e godetevi il viaggio... anche quando il cielo non è sereno.

**Tagliando per un meta-prezzo in prova e una carta giornaliera a prezzo ridotto.**

Consegnando questo tagliando ad uno sportello delle FFS nel Canton Ticino entro il 31 marzo 2011 potete usufruire dell'offerta speciale di un meta-prezzo in prova a CHF 42.- e di una carta giornaliera a prezzo ridotto (1ª classe CHF 90.-/2ª classe CHF 57.-). Presentatevi allo sportello con il passaporto o la carta d'identità. L'offerta può essere venduta solo in blocco.

Nome/Cognome
Indirizzo
NPA/località
Telefono
Data di nascita
Firma

N° articolo 7707/Order Code 2011  
N° articolo 9485

**99.-**

**A PARTIRE DA CHF 99.-**

**META-PREZZO E CARTA GIORNALIERA**

SBB CFF FFS

# Andamento incidenti

## Dati generali 2000-2010

A titolo introduttivo è utile dare un'occhiata all'andamento delle statistiche concernenti la sicurezza stradale nel 2010, operando un confronto con l'anno 2009, ma anche con l'intero decennio.

I dati disponibili sono relativi ai primi 11 mesi del 2010 e vengono qui confrontati con i medesimi dati (11 mesi) degli anni precedenti.

Dati generali per i primi 11 mesi, 2000-2010

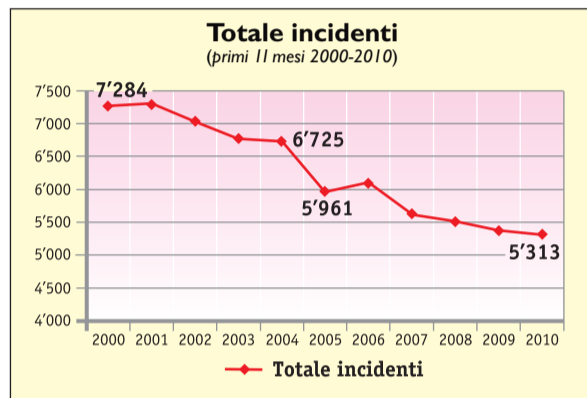
Anno	Incidenti	Persone coinvolte	Feriti leggeri	Feriti gravi	Morti	Vittime (feriti + morti)
2000	7'284	13'676	1'627	371	31	2'029
2001	7'302	13'794	1'564	416	41	2'021
2002	7'029	13'299	1'521	424	22	1'967
2003	6'774	12'559	1'438	416	25	1'879
2004	6'725	12'307	1'376	407	27	1'810
2005	5'961	10'730	1'207	366	22	1'595
2006	6'100	11'331	1'344	410	15	1'769
2007	5'597	10'494	1'245	374	21	1'640
2008	5'509	10'240	1'146	396	18	1'560
2009	5'376	9'723	998	323	18	1'339
2010	5'313	9'884	1'089	283	23	1'395

Fonte: Polizia cantonale

## Totale incidenti

Da 10 anni a questa parte il trend in atto è chiarissimo, con una diminuzione che appare costante e quasi lineare, che si è confermata anche nel 2010 (-1.2%). In totale gli incidenti sono diminuiti di 2'000 unità ca., pari ad un 27.1%. Si tratta di una riduzione significativa.

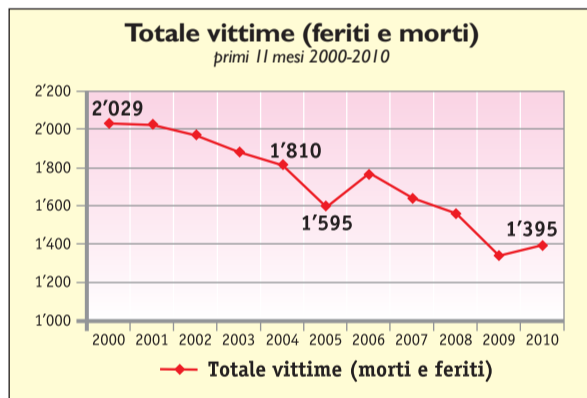
Da notare la forte contrazione nel 2005, in corrispondenza con l'entrata in vigore delle nuove normative federali (limite alcolemico allo 0,5 per mille, ecc.), fortemente pubblicizzate dai media.



Fonte: Polizia cantonale

## Vittime (feriti e morti)

Analogamente a quanto mostrato dai dati relativi al totale delle vittime, in ottica 2000-2010, l'aumento registrato nel 2010 (+4.2%), non sembra modificare il trend positivo del decennio. La riduzione dal 2000 al 2010 è di 631 unità, pari ad un -31.2%; **va quindi sottolineato che in 11 anni, le vittime della strada in Ticino si sono ridotte di quasi un terzo.**



Fonte: Polizia cantonale

## Feriti leggeri e feriti gravi

**Feriti leggeri:** l'evoluzione 2000-2010 ripropone la riduzione quasi costante già vista sul totale delle vittime e sul totale degli incidenti; in 11 anni il dato si è ridotto di 538 unità, pari al -33.1% (anche se il 2010 mostra, rispetto al 2009 un incremento del 9% ca.). **Abbiamo oggi quindi esattamente un terzo di feriti leggeri in meno rispetto all'anno 2000.** Questo a fronte di un

aumento dei veicoli immatricolati del 20% ca e un aumento della popolazione ticinese del 7% ca.

**Feriti gravi:** i dati mostrano un periodo 2000-2006 abbastanza stabile poco oltre i 400 feriti gravi annui; dal 2007 si è instaurato un trend al ribasso, che ha toccato il suo minimo nel 2010 con 283 feriti gravi. **Abbiamo nel 2010 quasi un quarto di feriti gravi in meno rispetto al 2000.**

## Morti

Il dato dei morti mostra una tendenza alla riduzione (da 31 a 23). Ciò che preoccupa è che **dal 2002 il dato è purtroppo stabile attorno poco oltre le 20 unità;** il 2010 mostra poi un pesante aumento (+5) rispetto al 2009. Sembra

si sia raggiunta una sorta di soglia minima inevitabile; considerazione alla quale evidentemente lo Stato non può arrendersi, mantenendo per contro la convinzione che queste cifre si possano ulteriormente ridurre.

## Priorità

### Perché concentrarsi su motociclisti e pedoni?

**Motociclisti:** in proporzione al numero di veicoli immatricolati in questa categoria, il numero degli incidenti e delle vittime è estremamente importante: 388 vittime con circa 42'000 motoveicoli immatricolati, pari ad una vittima per ogni 100 motoveicoli; troppo, pensando che per gli automobilisti abbiamo circa 0.3 vittime per ogni 100 veicoli immatricolati.

I motociclisti devono percepire il rischio tipico del veicolo a due ruote e devono di conseguenza assumere un comportamento maggiormente improntato alla guida difensiva e preventiva.

**Pedoni:** per i pedoni l'esito dell'incidente è spesso molto grave se non letale: dal 2000 al 2010 abbiamo in media 124 feriti e 4 morti; i morti sono dunque il 3.5% delle vittime. Tra, i motociclisti, altra categoria a rischio, in media si sono avute 398 vittime all'anno, di cui 5 morti (1.4%).

Nel caso dei pedoni, si ha dunque un morto ogni 31 feriti, mentre per i motociclisti si ha un morto ogni 80 feriti. Le statistiche dicono inoltre che solo 5 pedoni su 100 escono illesi da un incidente, mentre questa proporzione è di 35 su 100 per i motociclisti.

I pedoni devono percepire la fragilità della loro condizione di pedone e di conseguenza assumere un comportamento improntato alla prudenza: il diritto di precedenza non protegge dall'incidente e dalle sue conseguenze.



## Dati per utente del traffico 2000-2010

Le principali categorie di utenti sono le seguenti: automobilisti, motociclisti (escluse le motoleggere con potenza al di sotto degli 11kW), ciclisti e pedoni.

Dati per utente del traffico per i primi 11 mesi, 2000-2010

Anno	Automobilisti		Motociclisti		Ciclisti		Pedoni	
	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti
2000	1'151	16	308	5	117	0	161	7
2001	1'112	18	335	5	94	0	147	4
2002	1'107	10	302	7	100	0	129	4
2003	1'033	14	358	5	95	2	113	2
2004	976	13	417	4	92	3	99	5
2005	742	10	438	5	98	2	109	4
2006	901	5	460	5	107	0	119	4
2007	823	15	455	3	82	0	118	2
2008	790	5	417	8	90	0	121	3
2009	598	8	431	6	66	1	131	3
2010	654	4	381	7	85	2	119	10

Fonte: Polizia cantonale

## Automobilisti

**Dal 2000 al 2010 i feriti tra gli automobilisti si sono quasi dimezzati, mentre i morti si sono ridotti del 75%.** Rispetto al 2009, il da-

to 2010 mostra un aumento dei feriti (+9% ca.), ma un dimezzamento dei morti.

## Motociclisti

**I dati sui motociclisti mostrano un trend piuttosto negativo, con un tendenziale aumento delle vittime della strada.** I feriti sono andati quasi costantemente aumentando dal 2000 al 2006, per poi invertire il trend dal 2006 al 2010 (-12% ca. nel 2010). Il numero dei morti

è altalenante, ma sembra puntare al rialzo. Non va comunque dimenticato che dal 2000 al 2010 i motoveicoli immatricolati sono aumentati del 50%, passando da poco meno di 28'000 a 42'000 ca.

## Ciclisti

**I dati sui ciclisti mostrano una tendenza al miglioramento quasi costante.** I dati concernenti i morti sono - fortunatamente - molto esigui e rendono difficoltoso individuare un vero trend. Per numerosi anni non si sono avuti deces-

si in questa categoria. I feriti mostrano una riduzione quasi costante; nel confronto 2000-2010 si palesa una riduzione del 27.4%, anche se il dato 2010 segna un incremento importante, rispetto al "minimo storico" del 2009.

## Pedoni

**I feriti sono fortemente diminuiti dal 2000 al 2004, per poi mostrare un tendenziale aumento (nonostante il -9% ca. del 2010). Il trend 2000-2010 per i pedoni è di una riduzione del numero dei feriti, così come dei morti, con però il**

**tragico dato dei decessi 2010, il peggiore del decennio.** Per i feriti, non va nascosto che il trend a partire dal 2004 preoccupa, poiché mostra una tendenza al rialzo.

## In difesa della vita dei pedoni

Le cifre mostrano che i pedoni non sono coinvolti in molti incidenti, ma quando succede l'esito è spesso il ferimento, anche grave, o la morte. Agire in difesa dei pedoni è responsabilità di molti: i pedoni devono diventare più prudenti, gli automobilisti devono essere maggiormente rispettosi delle norme e alla Polizia spetta il compito di sanzionare chi infrange le regole.

### Pedoni: evitiamo gli errori più frequenti

- attraversare senza guardare  
...meglio guardare sempre a sinistra-destra-sinistra!
- attraversare con il rosso  
...pensando di essere più veloci dell'auto in arrivo!
- attraversare improvvisamente  
...credendo di essere i soli sulla strada!
- dare per scontata la nostra sicurezza  
... "di sicuro mi ha visto" ... "tanto si ferma"!

**Il consiglio:** al passaggio pedonale fermati, guarda, cerca il contatto visivo e l'intesa con l'automobilista.

**Automobilisti:** quando siamo alla guida abbiamo il compito di rispettare le norme e proteggere la vita dei pedoni

- lasciando stare il cellulare o ogni altra cosa che distrae dalla guida!
- controllando non solo cosa fanno le altre auto, ma anche i pedoni!
- rallentando per tempo se ci sono pedoni nelle vicinanze di strisce gialle!
- pensando che dare precedenza ad un pedone fa perdere dei secondi, ma guadagnare un sorriso!
- ricordando che, quando scendiamo dall'auto, diventiamo pedoni!

## In difesa della vita dei motociclisti

Le statistiche mostrano che i motociclisti sono spesso coinvolti in incidenti; proporzionalmente più spesso di qualsiasi altro veicolo. Per salvare la vita ai motociclisti, è necessario che questi evitino rischi inutili assumendo una guida difensiva. Allo stesso tempo gli automobilisti devono ricordarsi che un loro errore può facilmente costare la vita del motociclista.

### Motociclisti: evitiamo gli errori più frequenti

- eccedere nella velocità  
...manca poi lo spazio per frenare!
- sorpassare la colonna ferma  
...e scontrarsi poi con veicoli che svoltano!
- zig-zag nel traffico  
...e cozzare con altri veicoli in movimento!
- dimenticarsi di allacciare il casco  
...che poi "vola via" dopo il primo impatto!
- guidare senza guanti o giacca adeguata  
...e nulla separa la propria pelle dall'asfalto!

**Il consiglio:** guida sempre in modo da poter mediare, non solo ai tuoi errori, ma anche a quelli degli altri!

**Automobilisti:** ricordiamo che metà delle vittime in moto sono causate da errori di automobilisti, quindi... meglio evitare:

- di immergersi nel traffico senza aver veramente guardato che la via sia sgombra!
- manovre azzardate che tagliano la strada al motociclista in arrivo!
- di svoltare senza mettere la freccia!
- di pensare che la moto che "vedo" piccola sia lontana  
... la moto è piccola di natura e ha spazi di frenata lunghi  
... meglio essere prudenti!