



# Barometro della sicurezza 2023

## Livello di sicurezza sulle strade svizzere

# Si può fare di più per ridurre gli incidenti nell'abitato



Care lettrici, cari lettori,

per essere efficace, la prevenzione deve seguire un approccio mirato. A tal fine è importante conoscere bene il problema da risolvere. Il barometro della sicurezza dell'UPI, che valuta ogni anno la sicurezza sulle strade svizzere, fornisce le basi necessarie e indica dove le misure di prevenzione sono più utili.

Le cifre sull'incidentalità stradale dello scorso anno sono fonte di preoccupazione per l'UPI: dopo una fase di calo, i dati statistici puntano di nuovo verso l'alto. Da sette anni non si erano registrati tanti incidenti come nel 2022. L'anno scorso sulle strade svizzere hanno perso la vita 241 persone, il 20% in più del 2021. Anche il numero dei feriti gravi ha segnato un aumento: +2% per un totale di 4002 casi.

I cosiddetti utenti vulnerabili, ossia le persone che si spostano a piedi, con la bici o con l'e-bike, restano una delle maggiori sfide in termini di sicurezza stradale nei centri abitati e devono beneficiare di una protezione particolare. Ciò presuppone, oltre a opportune misure infrastrutturali e una sensibilizzazione più mirata, la volontà politica di dare di nuovo maggior peso alla sicurezza stradale.

Una delle misure di prevenzione più efficaci è il limite di velocità a 30 km/h negli abitati. Introducendo questo limite in modo più sistematico, si potrebbe evitare almeno un terzo degli incidenti gravi che si verificano all'interno delle località sui tratti a 50 km/h. In questo senso l'UPI si adopera a favore di un cambio di paradigma nella pianificazione del traffico. Gli sforzi non devono tuttavia focalizzarsi unicamente sulle strade di quartiere ma, soprattutto nelle aree urbane e nei punti in cui la sicurezza stradale lo richiede, estendersi alle arterie principali mantenendone comunque il diritto di precedenza. È inoltre fondamentale costruire un'infrastruttura stradale autoesplicativa e a prova di errore e promuovere la diffusione di sistemi di assistenza alla guida orientati alla sicurezza.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Siegrist'.

Stefan Siegrist  
Direttore UPI

# Focus sulla sicurezza stradale

Nel 2022 sulle strade svizzere hanno perso la vita 241 persone, il 20% in più rispetto all'anno precedente, cifre che non si riscontravano più da sette anni. Il numero dei feriti gravi è salito a poco più di 4000 (+2%). Ciò significa che in media ogni giorno 11 persone si feriscono gravemente o muoiono in un incidente della circolazione. Si tratta di uno sviluppo preoccupante.

## Più morti

L'anno scorso il numero di persone che hanno perso la vita sulle strade svizzere è aumentato sensibilmente, in particolare tra gli occupanti di automobili e gli elettrociclisti. Con rispettivamente 87 e 23 morti, l'aumento è di un terzo in ciascuna categoria.

A riportare più spesso lesioni mortali in un incidente stradale sono tuttora i motociclisti e gli occupanti di un'automobile, seguiti dai pedoni. Per queste tre categorie si denota comunque anche uno sviluppo positivo: nell'ultimo decennio i morti sono diminuiti annualmente di circa il 3-5%, nonostante la netta progressione degli incidenti mortali tra gli occupanti di un'automobile nel 2022. Rimane invece problematica la situazione nella categoria dei ciclisti (e-bike e biciclette convenzionali): il numero degli incidenti gravi è rimasto pressoché invariato tra i ciclisti, ma è aumentato in modo esponenziale nella categoria degli elettrociclisti. Certo è che i ciclisti, gli elettrociclisti e i pedoni restano una preoccupazione centrale in termini di sicurezza stradale in Svizzera.

L'anno scorso, l'aumento più significativo di feriti gravi è stato registrato nel gruppo delle persone anziane e in quello dei giovani tra i 15 e i 17 anni. Per il primo gruppo ciò è riconducibile all'evoluzione demografica, per il secondo a una decisione politica in virtù della quale dal 2021 si possono guidare motociclette e scooter con una velocità fino a 45 km/h già a partire da 15 anni e moto di 125 cc a partire da 16 anni. Nel 2022 oltre 120 giovani tra i 15 e i 17 anni sono rimasti gravemente feriti a causa di un incidente motociclistico e tre hanno perso la vita. Le cifre rimangono molto alte anche nel secondo anno dopo l'entrata in vigore della modifica di legge.

## L'importanza dei gesti di sicurezza

Oggi molte misure di sicurezza sono diventate gesti spontanei: su 100 utenti della strada, 95 allacciano la cintura sui sedili anteriori delle autovetture e 91 indossano il casco per spostarsi con l'e-bike veloce. C'è comunque un margine di miglioramento: solo l'88% dei passeggeri posteriori delle automobili allacciano sempre la cintura e gli utenti di biciclette convenzionali e e-bike lente non indossano ancora il casco automaticamente. C'è un forte margine di miglioramento anche per quanto riguarda l'uso di materiali che rendono visibili in bicicletta e con e-bike, visto che solo il 3% dei ciclisti e degli elettrociclisti indossa il giubbotto riflettente di giorno.

## Proteggere gli utenti più vulnerabili

Negli ultimi decenni la sicurezza stradale è migliorata in modo significativo, tanto che la Svizzera figura tra i Paesi con una delle reti stradali più sicure al mondo. L'evoluzione negativa dello scorso anno è però preoccupante e mostra chiaramente che la Svizzera deve agire.

Occorre intervenire in particolare per migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili all'interno delle località. Infatti, a subire con maggiore frequenza incidenti stradali mortali sono le persone che si spostano a piedi o in bicicletta nei centri abitati. Per loro il rischio di soccombere alle ferite riportate è particolarmente alto a causa soprattutto della velocità di collisione.

Il nesso tra velocità e rischio di ferimento è dimostrato scientificamente. Più alta è la velocità media dei veicoli a motore, maggiore è il rischio di incidente. Inoltre, se la velocità è elevata, le conseguenze di un incidente sono in generale più gravi.

Puntando maggiormente al limite di velocità a 30 km/h, anche sulle arterie principali, si potrebbe ridurre in modo significativo il numero delle vittime di incidenti gravi e mortali. Solo sui tratti in cui vige il limite di 50 km/h se ne contano ogni anno 1900, di cui 80 mortali. Almeno un terzo degli incidenti gravi si potrebbe evitare con l'introduzione sistematica del limite di 30 km/h, senza che il guadagno in termini di sicurezza vada a scapito della fluidità del traffico. Un potenziale che la Svizzera deve sfruttare per ridurre il numero delle vittime.

# Incidentalità

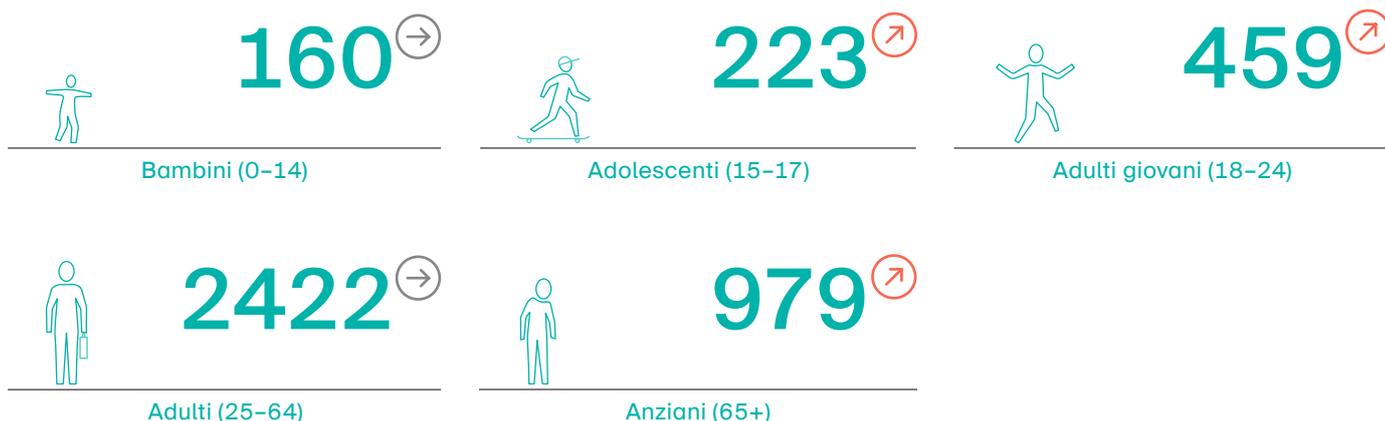
Qual è stato l'andamento dell'incidentalità sulle strade svizzere nel 2022? L'UPI ha analizzato gli incidenti registrati dalla polizia, focalizzandosi su quelli gravi e mortali, e ne ha determinato l'evoluzione rispetto all'anno precedente.

## Mezzo di locomozione



Gli incidenti stradali gravi più frequenti sono tuttora quelli motociclistici. Nel 2022 quelli automobilistici e quelli con l'e-bike sono aumentati. L'incidentalità tra i pedoni è invece diminuita rispetto agli anni precedenti.

## Età



Come nel 2021, l'incidentalità è aumentata in modo significativo tra i giovani. Nel gruppo dei giovani adulti e in quello delle persone anziane sono saliti in particolare gli incidenti gravi. Sono invece sempre meno numerosi gli incidenti gravi e mortali tra i bambini.

## Regione linguistica



Nel 2022, il numero degli incidenti gravi è nettamente aumentato in Romandia ed è rimasto pressoché invariato nel resto della Svizzera. Se rapportata alla popolazione, l'incidentalità in Ticino è tuttora più elevata rispetto alle altre regioni del Paese.

## Tipo di strada



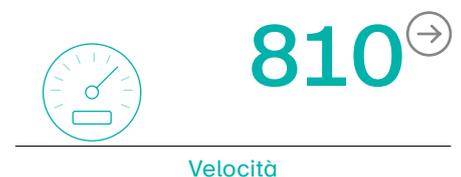
Gli incidenti gravi si verificano per lo più nell'abitato, quelli mortali fuori dall'abitato. Il rischio di soccombere alle ferite riportate è tre volte più elevato sulle strade extraurbane che su quelle urbane e due volte più elevato che sulle autostrade.

## Tipo d'incidente



Gli incidenti per colpa propria si verificano più o meno con la stessa frequenza delle collisioni, ma hanno conseguenze molto più gravi: su 10 000 danni alla persona, gli sbandamenti e gli incidenti per colpa propria provocano due volte più morti rispetto alle collisioni.

## Cause



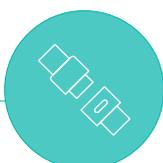
Le cause più frequenti degli incidenti gravi sono la distrazione e la disattenzione, il mancato rispetto della precedenza, la velocità e l'alcol. Il motivo più frequente per cui si muore sulle strade è la velocità.

# Indicatori di sicurezza

Anche gli utenti della strada possono ridurre l'incidentalità e, con il loro comportamento, migliorare in modo significativo il livello di sicurezza. In questo ambito l'UPI rileva tutta una serie di indicatori e conduce sondaggi rappresentativi.

## Comportamento osservato

### Tasso d'uso della cintura



Il tasso d'uso sui sedili anteriori è molto alto da diversi anni: 95 utenti su 100 allacciano la cintura sia come conducenti, sia come passeggeri. Sui sedili posteriori sussiste un margine di miglioramento, visto che il tasso d'uso è dell'88%.

### Tasso d'uso del casco



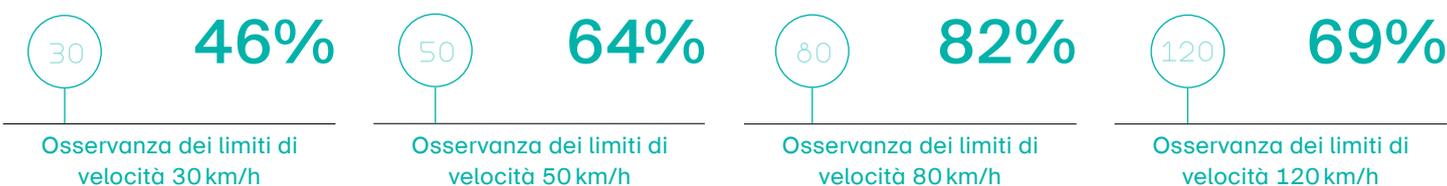
In Svizzera indossare il casco è un gesto automatico per i motociclisti e gli utenti di e-bike veloci. Diversa la situazione tra gli utenti di biciclette convenzionali e e-bike lente: in queste due categorie c'è margine di miglioramento, anche se l'uso del casco non è obbligatorio.

## Distrazione



In Svizzera un automobilista su tre si distrae alla guida. Tra i ciclisti il rapporto è di uno su cinque e tra i pedoni che attraversano una strada di uno su due. La distrazione più frequente è l'interazione con altre persone (ad es. il fatto di parlare con qualcuno).

## Osservanza dei limiti di velocità



Il limite di velocità più rispettato è quello di 80 km/h. Solo un veicolo a motore su cinque lo supera. Quando invece il limite è di 30 km/h, solo un conducente su due lo rispetta.

## Dispositivi di protezione personale per motociclisti



Oltre al casco, che è obbligatorio, le protezioni più usate da chi va in moto sono i guanti. L'uso dei guanti, delle giacche e dei pantaloni da moto è decisamente meno frequente tra i conducenti di scooter e moto-leggere.

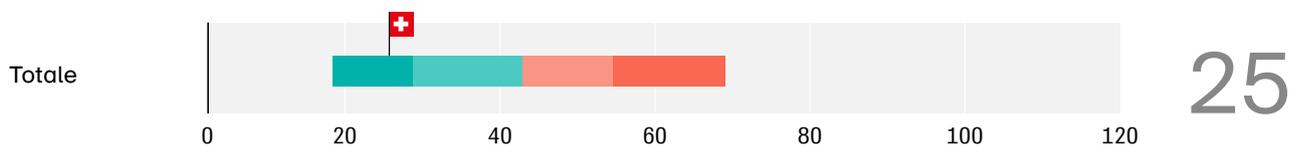
## Accettazione delle misure



Il grado di accettazione dei limiti di velocità di 120 km/h in autostrada e 80 km/h sulle strade extraurbane è elevato. La popolazione approverebbe a larga maggioranza l'obbligo del casco bici per i bambini, per gli utenti di e-bike e per chi si sposta con lo scooter elettrico.

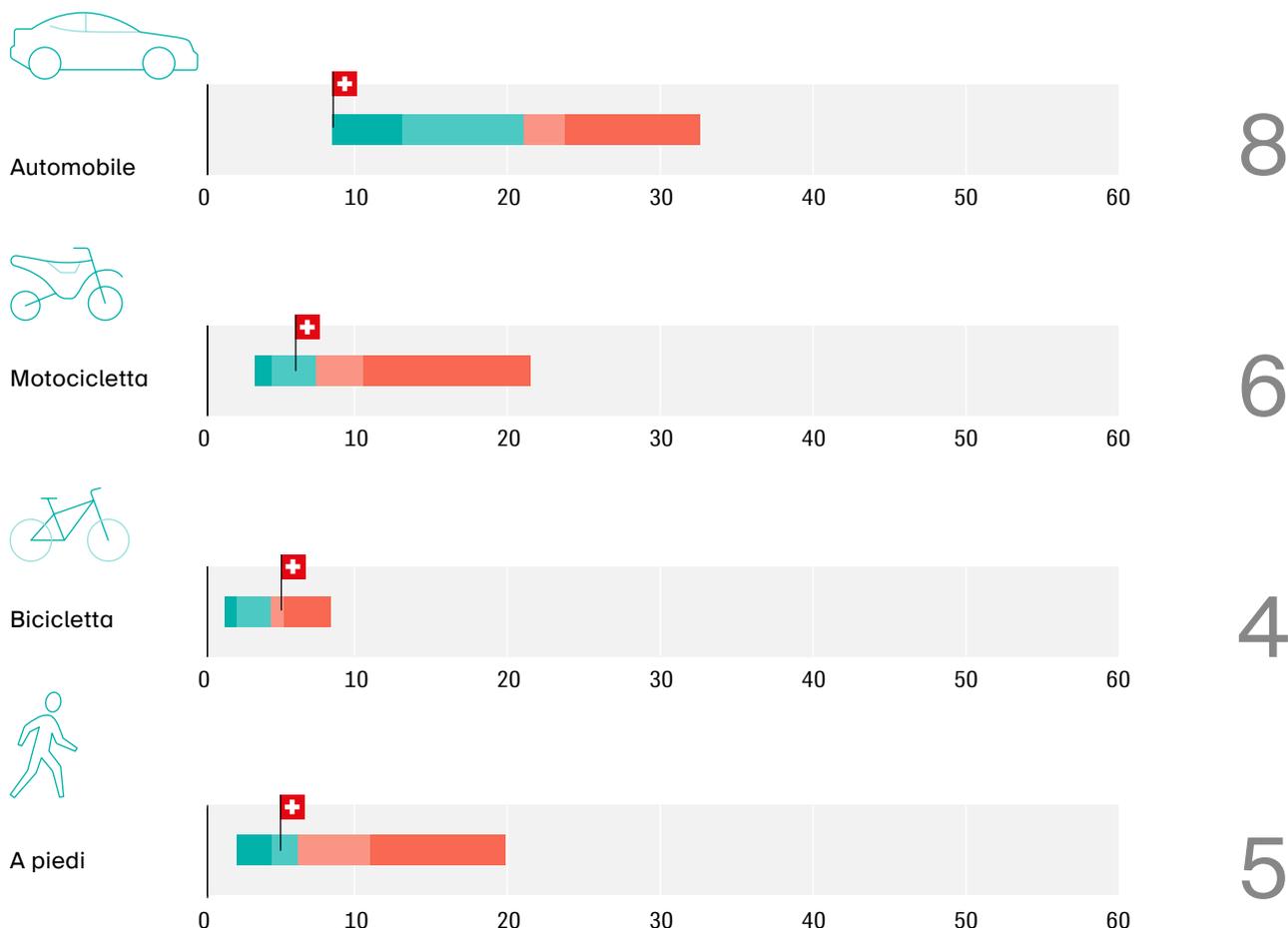
# Confronto internazionale

Come si posiziona la Svizzera nel confronto internazionale? L'UPI ha analizzato i dati sugli incidenti degli ultimi cinque anni forniti dall'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) per 22 Stati europei, confrontando il numero di morti per milione di abitanti.



Dal confronto con altri Paesi risulta che la mortalità sulle strade svizzere è molto bassa. Nel benchmark europeo, la Svizzera si posiziona nel primo quarto dei Paesi elencati, quelli più sicuri in termini di mortalità.

## Mezzo di locomozione

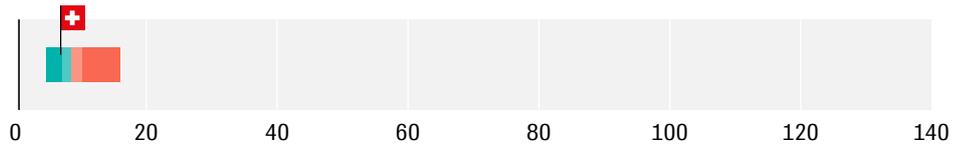


In Svizzera il livello di sicurezza per gli automobilisti e i loro passeggeri è molto elevato, un po' meno per i motociclisti e i pedoni. La metà degli Stati europei registra un numero di morti tra i ciclisti per milione di abitanti inferiore a quello svizzero.

## Età



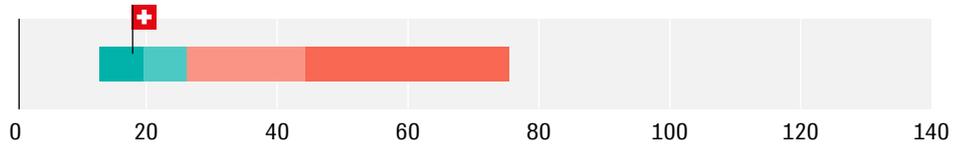
Bambini  
(0-14)



4



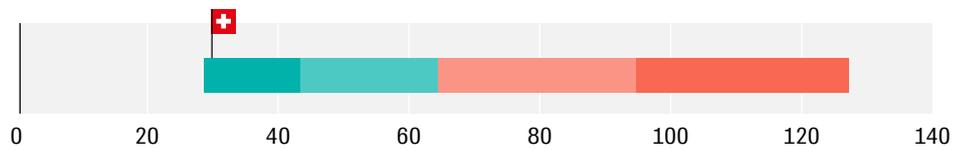
Adolescenti  
(15-17)



18



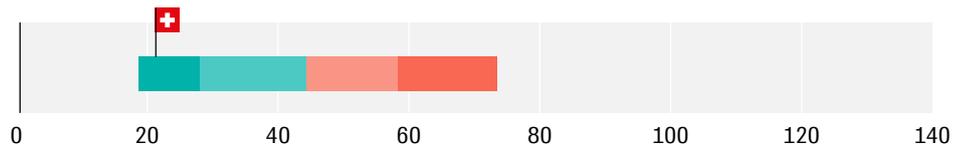
Adulti  
giovani  
(18-24)



32



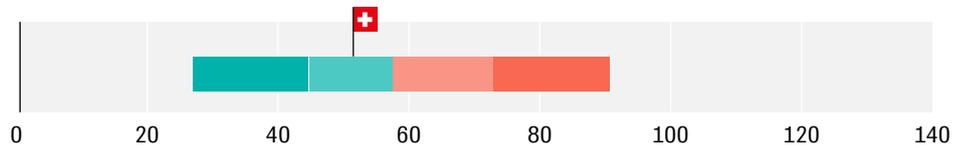
Adulti  
(25-64)



21



Anziani  
(65+)



53

Se da un lato la Svizzera figura nel primo quarto dei Paesi più sicuri per gli adulti, dall'altro si situa soltanto nella media degli Stati europei per i bambini e le persone anziane. Queste ultime sono particolarmente esposte come pedoni.

# Colophon

## Editrice

UPI, Ufficio prevenzione infortuni  
Casella postale, 3001 Berna  
+41 31 390 22 22  
info@upi.ch  
upi.ch / ordinare.upi.ch, art. n. 2.502

## Autrici e autori

- Yvonne Achermann Stürmer, collaboratrice scientifica Ricerca, UPI
- Roland Allenbach, Responsabile Gestione delle conoscenze, UPI
- Steffen Niemann, collaboratore scientifico Ricerca, UPI

## Redazione

- Mario Cavegn, responsabile Circolazione stradale, Membro di Direzione, UPI

## Team progetto

- Jürg Beutler, responsabile Comunicazione, Membro di Direzione, UPI
- Andrea Herrmann, assistente progetto Ricerca, UPI
- Mara Zenhäusern, Portavoce, UPI

## © UPI 2023

Tutti i diritti riservati. Uso permesso con l'indicazione della fonte (vedi esempio di citazione). È escluso l'uso commerciale.

## Esempio di citazione

Achermann Stürmer Y, Allenbach R, Niemann S.  
*Barometro della sicurezza 2023: Livello di sicurezza sulle strade svizzere*. Berna: UPI, Ufficio prevenzione infortuni; 2023.  
DOI:10.13100/UPI.2.502.03.2023

## Crediti immagini

- Copertina: Getty Images
- Pagina 2: Simon Iannelli

# UPI, insieme per la sicurezza.

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