



AXA Stiftung
Prävention

Studio della Fondazione di AXA per la prevenzione sul senso di sicurezza soggettivo nella circolazione stradale

Indice

1.	Situazione iniziale	3
2.	Spunti per una comunicazione mirata	4
2.1	Tra percezione e dati oggettivi, dando uno sguardo alle discrepanze più rilevanti	4
2.2	Misure di prevenzione efficaci con sostegno sociale	10
2.3	Fattore chiave nel miglioramento della sicurezza stradale	10
2.4	Valutazione dell'evoluzione della sicurezza nella circolazione stradale negli ultimi 5 anni	11
3.	Conclusioni	13
	Allegato	14
	Bibliografia	17
	Colophon	18

1. Situazione iniziale

Su incarico della Fondazione di AXA per la prevenzione, tra il 25 luglio e il 21 agosto 2024 Ipsos SA ha condotto un sondaggio online sul senso di sicurezza soggettivo nella circolazione stradale¹.

Il presente rapporto pone particolare attenzione alle discrepanze tra le percezioni soggettive rilevate e i dati oggettivi disponibili, ricavati dalle statistiche sugli incidenti o da valutazioni scientifiche, in merito all'efficacia delle misure in vigore. Tali discrepanze denotano un potenziale di comunicazione strategico. Ricevendo visibilità, possono contribuire a sensibilizzare la popolazione sui rischi reali e a rafforzare la fiducia e il consenso verso approcci di prevenzione particolarmente promettenti.

Inoltre, occorre considerare anche i segnali di allarme emersi nell'ambito del sondaggio, come i sentimenti marcati di insicurezza o un peggioramento percepito della sicurezza stradale.

Particolare attenzione meritano anche le misure efficaci che, secondo il sondaggio, incontrano un ampio consenso. Queste informazioni costituiscono una base preziosa per rafforzare in modo mirato misure ben accettate e valide.

Anche la responsabilità individuale, considerata dalla maggioranza delle persone intervistate un fattore determinante per migliorare la sicurezza stradale, dovrebbe essere promossa in modo mirato.

Per poter classificare e convalidare i risultati, viene effettuato, se opportuno e metodicamente possibile, un raffronto con altri rilevamenti sugli atteggiamenti relativi al traffico, come ad esempio il sondaggio tra la popolazione condotto dall'UPI (BBB) o l'E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA).

¹ Nel presente rapporto viene denominato sondaggio della Fondazione per la prevenzione

2. Spunti per una comunicazione mirata

2.1 Tra percezione e dati oggettivi, dando uno sguardo alle discrepanze più rilevanti

2.1.1 Sensazione di sicurezza nella circolazione stradale in base alle forme di mobilità

Secondo il sondaggio della Fondazione per la prevenzione, circa tre quarti delle persone intervistate si sentono fondamentalmente (molto) sicure sulle strade svizzere (cfr. tabella 1a e allegato A1). Solo il 7 per cento dichiara di sentirsi piuttosto o molto insicuro, mentre circa un quinto afferma di non sentirsi né sicuro né insicuro. A seconda delle forme di mobilità si evidenziano, tuttavia, notevoli differenze nella sensazione di sicurezza individuale: la sicurezza massima percepita viene attribuita alla mobilità con i mezzi pubblici e pedonale. Anche le persone che si spostano in auto si sentono perlopiù sicure; solo il 5 per cento delle persone intervistate dichiara di sentirsi complessivamente piuttosto o molto insicuro alla guida dell'auto. Molto più spesso chi si mette alla guida di motocicli, ciclomotori, e-bike e biciclette esprime un senso di insicurezza: circa un quarto di questi utenti della strada non si sente sicuro alla guida. Ancora più marcato è il senso di insicurezza soggettivo nell'utilizzo dei monopattini elettrici: circa un terzo delle e degli intervistati dichiara di provare un senso di insicurezza.

Tabella 1a: Sicurezza percepita – In generale e in base alla forma di mobilità

	Mezzi pubblici (bus, tram, treno)	Camminare / Andare a piedi	Auto	Moto	Motoscooter/ ciclomotore/scooter	Bicicletta (tradizionale)	Bicicletta elettrica (e-bike)	Monopattino elettrico / mezzi elettrici simili a veicoli	Totale
Molto sicura/o – piuttosto sicura/o	86%	83%	76%	39%	35%	43%	45%	29%	75%
Indifferente	11%	14%	19%	36%	38%	33%	33%	37%	19%
Piuttosto insicura/o – molto insicura/o	3%	4%	5%	25%	26%	25%	22%	34%	7%

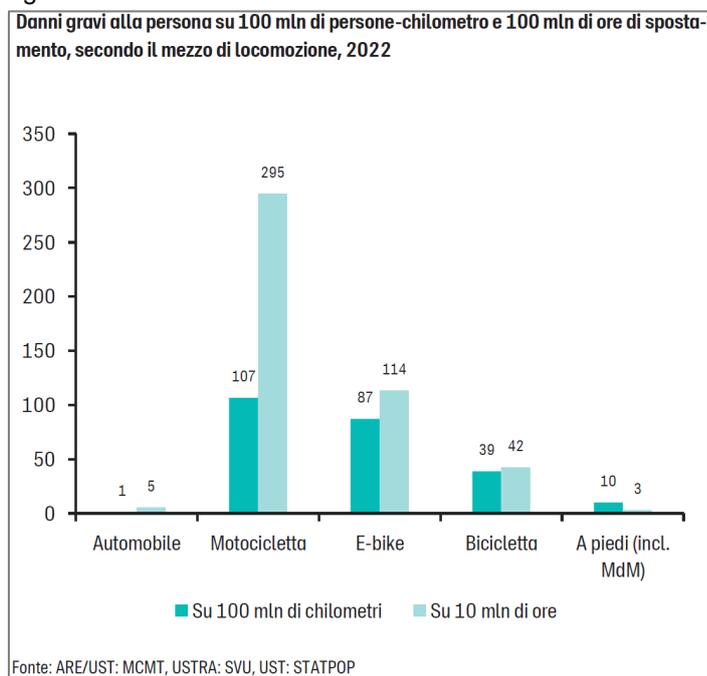
Domanda: In generale, quanto si sente sicura/o sulle strade svizzere?

Risposte possibili: Molto sicura/o – piuttosto sicura/o – indifferente – piuttosto insicura/o – molto insicura/o

Questi risultati coincidono con i dati raccolti in Svizzera nel quadro del sondaggio ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes) sul senso di sicurezza nell'utilizzo delle varie forme di mobilità (cfr. allegato A2). I dati ESRA in Svizzera indicano che la consapevolezza in materia di sicurezza è maggiore quando si utilizzano i mezzi pubblici e si va a piedi, a seguire quando ci si sposta in auto. Quando si utilizzano le due ruote (motociclette, e-bike, biciclette e monopattini elettrici) il senso di sicurezza è più basso rispetto agli altri mezzi di trasporto. All'interno di questa categoria le e i conducenti di monopattini elettrici presentano il senso di sicurezza più basso, tuttavia solo di poco al di sotto del livello degli altri utenti di due ruote. Rispetto al sondaggio della Fondazione per la prevenzione, questa differenza è quindi un po' meno marcata.

Entrambi i sondaggi evidenziano che le persone si sentono più sicure quando sono alla guida di un'automobile o camminano rispetto a quando utilizzano, invece, i mezzi a due ruote, percezione che coincide con i rischi d'incidente correlati alle prestazioni di guida legate a queste forme di trasporto (cfr. figura 1, estratto da [1], pagina 19).

Figura 1



Escludendo il trasporto pubblico e a seconda dei parametri di riferimento, le statistiche mostrano che il rischio di incidente è minore per le e gli automobilisti (in relazione alla distanza percorsa) e per i pedoni (in relazione al tempo di percorrenza). Rispetto a queste due modalità di spostamento, il rischio di incidenti nell'utilizzo della bicicletta è aumentato di un fattore da 8 a 14 volte in relazione al tempo di percorrenza. Per le e-bike è quasi tre volte superiore a quello delle biciclette. Rispetto ai ciclisti, i motociclisti sono esposti a un rischio sette volte superiore. A causa della mancanza di dati di esposizione sull'uso dei monopattini elettrici in Svizzera, attualmente non è possibile quantificare il rischio d'incidenti legato alle prestazioni di guida di questo mezzo di trasporto.

Il senso di insicurezza più marcato nell'utilizzo di biciclette, e-bike e moto rispecchia nel complesso il rischio di incidenti oggettivamente più elevato di questi mezzi di locomozione. Colpisce tuttavia il fatto che il senso di sicurezza all'interno di questa categoria differisca solo leggermente, nonostante le notevoli differenze nel rischio effettivo, rilevato a livello statistico.

Sebbene il rischio d'incidenti legato al chilometraggio sia molto più elevato per i motociclisti che per i ciclisti, questo maggiore rischio non si rispecchia molto nell'esperienza soggettiva. In altre parole, nella vita di tutti i giorni andare in moto è percepito come molto meno pericoloso di quanto non lo sia in realtà.

Va inoltre sottolineato che la sensazione di insicurezza espressa dalle persone intervistate è connessa con particolare frequenza all'uso dei monopattini elettrici. Nell'indagine ESRA, questo mezzo di trasporto è stato associato più frequentemente a dichiarazioni di incertezza, senza che vi fosse una differenza significativa a livello statistico rispetto ad altri mezzi a due ruote. Anche i dati della Fondazione per la prevenzione mostrano una differenza più marcata. La sensazione di insicurezza soggettiva nell'utilizzo dei monopattini elettrici è quindi significativamente più elevata rispetto ad altri mezzi a due ruote motorizzati e non.

2.1.2 Senso di sicurezza nel traffico stradale per tipo di strada/area

I dati dimostrano che il senso di insicurezza nel traffico stradale dipende in larga misura dall'ambiente circostante e anche dalla forma di mobilità utilizzata. In generale, le persone si sentono più sicure nelle zone residenziali e a traffico limitato, mentre il senso di insicurezza è nettamente più elevato nei centri urbani e soprattutto fuori dai centri abitati (zona 80) (cfr. tabella 2a).

Tabella 2a: Percentuale di persone che si sentono molto o piuttosto insicure, suddivise per spazio stradale e forma di mobilità

	Camminare / Andare a piedi	Auto	Moto	Motoscooter/ ciclomotore/scooter	Bicicletta (tradizionale)	Bicicletta elettrica (e-bike)	Monopattino elettrico / mezzi elettrici simili a veicoli	Totale
Nella zona residenziale (immediate vicinanze)	6%	3%	3%	14%	7%	5%	15%	6%
Nella mia città / Nel mio comune (raggio esteso)	10%	7%	12%	20%	17%	16%	27%	13%
Nel centro delle città in generale	17%	23%	25%	31%	42%	35%	36%	-
Centri abitati in generale (zona 50)	12%	8%	10%	27%	25%	24%	33%	-
Fuori dai centri abitati in generale (zona 80)	36%	8%	19%	35%	51%	50%	50%	-
Nelle zone 30	9%	10%	12%	17%	7%	3%	10%	-
Nelle zone a traffico limitato / Nelle zone d'incontro / Sulle strade riservate ai giochi	7%	12%	12%	11%	5%	5%	11%	-

Domanda:

Quanto sicura/o o insicura/o si sente circolando «con X» sulle seguenti strade e nelle seguenti aree

Risposte possibili:

Molto sicura/o – piuttosto sicura/o – indifferente – piuttosto insicura/o – molto insicura/o

Colpisce il fatto che per quasi tutte le forme di mobilità il senso di insicurezza sia nettamente più marcato sulle strade extraurbane che su quelle urbane. Tra gli utenti delle due ruote, la percentuale di coloro che dichiarano di sentirsi insicuri su strade extraurbane è da 1,3 a 2,1 volte più elevata, a seconda del tipo di veicolo, rispetto alle strade urbane. Questa differenza risulta particolarmente evidente per i pedoni: la percentuale di chi dichiara di sentirsi insicuro nelle zone extraurbane è circa tre volte superiore a quella delle zone urbane. La combinazione di velocità più elevata, in parte la mancanza di infrastrutture e l'interazione con i veicoli più veloci sembra svolgere un ruolo centrale in questo contesto. Per le e gli automobilisti, invece, non vi è alcuna differenza nel senso di sicurezza tra strade urbane ed extraurbane.

In effetti, come illustrato nella tabella 2b, si verificano nettamente più incidenti gravi nelle aree urbane che al di fuori di queste ultime, in particolare in caso di modalità lente di spostamento come l'andare a piedi o l'utilizzo di monopattini elettrici o biga (92% nei centri abitati, 8% fuori dai centri abitati). Anche per i veicoli a due ruote non motorizzati o a bassa motorizzazione, la percentuale di incidenti urbani oscilla tra il 72 e l'83 per cento.

Per i motocicli la percentuale nei centri abitati ammonta a circa il 50 per cento. Solamente tra i passeggeri di autovetture la percentuale di incidenti gravi sulle strade urbane è nettamente inferiore (34 per cento). Tali ripartizioni dovrebbero rispecchiare essenzialmente l'esposizione. Tuttavia, dati comparativi precisi sono disponibili solo per il traffico motorizzato individuale nel suo complesso (cfr. [2], pag. 32). Secondo queste stime, il chilometraggio del trasporto privato motorizzato di persone nei centri urbani è di 20 888 milioni di chilometri di percorrenza e fuori dai centri urbani di 22 726 milioni.

Anche se è comprensibile che le strade extraurbane destino preoccupazione in una percentuale più elevata di utenti, ad esempio a causa delle velocità consentite relativamente elevate e dell'assenza di una separazione strutturale tra le due corsie, è comunque importante che la popolazione sia consapevole che, in ultima analisi, la maggior parte degli incidenti gravi si verifica su strade urbane.

Tabella 2b: Decessi e feriti gravi nei centri abitati e fuori dai centri abitati in base alla forma di mobilità (Σ2020-2024)

	A piedi (mezzi elettr. simili a veicoli)	Autovetture	Moto	Moto leggere	Ciclomotori	Bici	E-bike	Monopattini / autobilanciati elettrici	Altro	Totale
Centri urbani	2 427	1 117	2 595	93	448	2 932	2 050	504	214	12 380
Zone extraurbane	218	2 166	2 644	19	138	1 071	786	42	340	7 424
Totale	2 645	3 283	5 239	112	586	4 003	2 836	546	554	19 804
Centri urbani	92%	34%	50%	83%	76%	73%	72%	92%	39%	63%
Zone extraurbane	8%	66%	50%	17%	24%	27%	28%	8%	61%	37%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: USTRA: SVU, Valutazione speciale UPI

Il numero particolarmente elevato di incidenti gravi sulle strade urbane è riconducibile a diversi fattori. Da un lato la densità degli utenti della strada vulnerabili, come pedoni, ciclisti e utenti di monopattini elettrici, è particolarmente elevata [3]. Dall'altro, la condivisione dello spazio stradale da parte di utenti della strada a velocità molto diverse aumenta il potenziale di collisioni. Soprattutto in punti complessi come incroci, attraversamenti pedonali e sbocchi si verificano spesso situazioni di pericolo. Gli spazi di circolazione con scarsa visibilità o molto frequentati favoriscono inoltre comportamenti scorretti, malintesi e reazioni ritardate, fattori che aumentano ulteriormente il rischio di incidenti.

2.1.3 Cause degli incidenti

Secondo il sondaggio della Fondazione per la prevenzione, disattenzione/distrazione e velocità sono le cause d'incidente più spesso percepite (cfr. tabella 3a). Entrambe figurano infatti tra le tre cause principali di incidenti stradali gravi sulle strade svizzere (cfr. tabella 3b).

Tabella 3a: Valutazione delle cause più frequenti di incidenti stradali in Svizzera

	Sesso		Gruppi di età				Regione linguistica			Totale
	Uomini	Donne	16-24 anni	25-44 anni	45-64 anni	65+ anni	CH ted.	CH franc.	Ticino	
Disattenzione o distrazione	68%	68%	68%	69%	70%	64%	72%	57%	74%	68%
Velocità	55%	58%	48%	52%	57%	68%	57%	57%	49%	57%
Effetto dell'alcol	45%	49%	47%	41%	47%	56%	42%	59%	56%	47%
Stanchezza	27%	31%	46%	33%	23%	25%	30%	26%	37%	29%
Mancato rispetto della precedenza	28%	27%	20%	30%	29%	25%	30%	22%	16%	27%
Effetto di droghe e/o medicinali	24%	23%	14%	19%	25%	33%	21%	33%	21%	24%
Manipolazione errata del veicolo	18%	10%	15%	16%	13%	11%	13%	16%	19%	14%
Altro (si prega di annotare)	3%	3%	3%	3%	5%	1%	3%	4%	5%	3%

Domanda: Quali sono a suo avviso le cause più frequenti di incidenti sulle strade svizzere? Si prega di selezionare al massimo tre risposte

Risposte possibili: Le cause di incidente riportate nella tabella

Il mancato rispetto della precedenza è invece meno radicato nella consapevolezza: sebbene rappresenti una delle principali cause d'incidente, viene citato molto meno spesso. Viceversa, la causa «alcol» è piuttosto sopravvalutata rispetto alla sua effettiva importanza nelle statistiche degli incidenti, dato che emerge in modo particolarmente evidente nella valutazione delle persone ultrasessantacinquenni e degli abitanti della Svizzera latina (Svizzera romanda e Ticino).

La sottovalutazione del mancato rispetto della precedenza si evidenzia in modo particolarmente marcato tra le persone intervistate nella Svizzera latina. Questa mancanza di percezione è probabilmente dovuta anche alla sottovalutazione degli incidenti gravi nelle aree urbane.

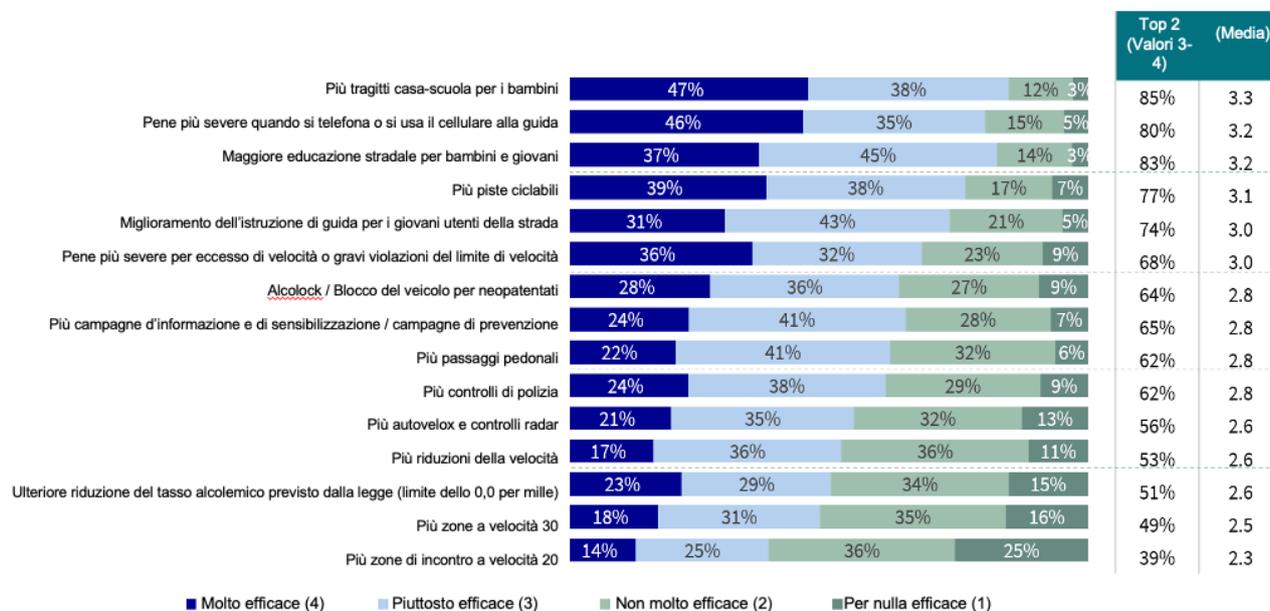
Tabella 3b: Numero di decessi e feriti gravi nella circolazione stradale negli anni 2019-2023 (cfr. [1], pag. 15)

	Media 2019 – 2023		
	Morti	Feriti gravi	Totale
Disattenzione e distrazione	56	1185	1241
Mancato rispetto della precedenza	38	937	975
Velocità	59	744	803
Alcol	28	471	499
Uso del veicolo	16	349	365
Effetto di stupefacenti e medicinali	14	146	160

2.1.4 Effetti delle misure di prevenzione

Delle 15 possibili misure di prevenzione sottoposte alle persone intervistate ai fini della valutazione, quella «Più tragitti casa-scuola per i bambini» ha convinto la maggior parte delle persone per la sua efficacia ai fini del miglioramento della sicurezza stradale (cfr. figura 2). Seguono a ruota «Pene più severe in caso di distrazione alla guida», «Maggiore educazione stradale», «Più piste ciclabili» e «Miglioramento dell'istruzione di guida per i giovani utenti della strada». Circa tre quarti delle e degli intervistati, o anche più, ritiene che queste misure di prevenzione siano molto o piuttosto efficaci.

Figura 2: Valutazione dell'effetto delle seguenti misure preventive



D: P1. Quali delle seguenti misure a suo avviso aumenterebbero efficacemente la sicurezza nella circolazione stradale? / Base n=2000 / domande in scala da 1 = per nulla efficace a 4 = molto efficace, miglior risultato 4

A essere giudicate meno efficaci sono le misure preventive volte a ridurre la velocità, ad esempio attraverso limiti di velocità generici, più zone 30 o ulteriori zone di incontro, e l'introduzione di un limite alcolemico dello 0,0 per mille. Tra il 47 e il 61 per cento delle persone intervistate ha giudicato queste misure «per nulla» o «non molto efficaci».

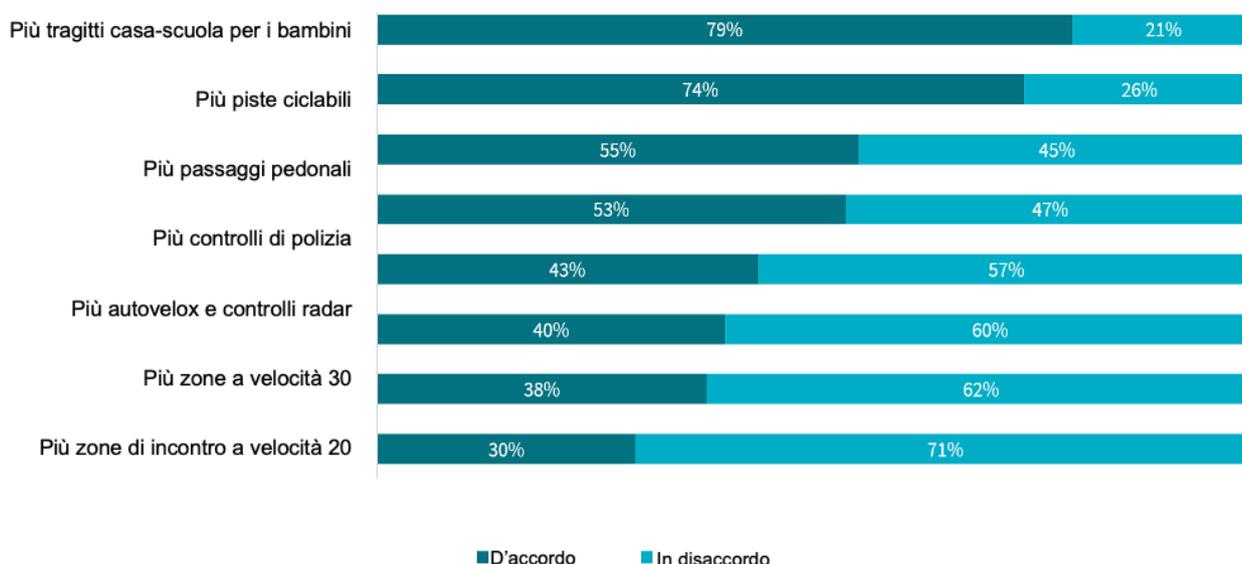
Nella letteratura scientifica, l'efficacia delle misure proposte viene in parte ponderata in modo nettamente diverso (ad esempio nei riferimenti bibliografici [4–10]). Numerosi studi dimostrano che le misure di legge, come i limiti di velocità, il limite massimo per mille o l'obbligo di cinture di sicurezza, contribuiscono in modo significativo al miglioramento della sicurezza stradale. Anche le misure infrastrutturali sono considerate particolarmente efficaci nella letteratura, poiché tra l'altro sono attuate a lungo termine.

Un altro settore rilevante per aumentare la sicurezza stradale è la sicurezza dei veicoli. È dimostrato che i sistemi di assistenza alla guida per la prevenzione degli incidenti, come anche i sistemi di protezione passiva per il contenimento delle conseguenze degli incidenti contribuiscono alla sicurezza. Gli sviluppi tecnologici mirano sempre più anche a migliorare la sicurezza delle persone che si trovano al di fuori del veicolo, come pedoni o ciclisti, attraverso sistemi di frenata automatici e sensori ambientali.

Anche le campagne di prevenzione, a condizione che siano ben concepite, possono essere efficaci. La loro efficienza viene incrementata se accompagnata da adeguamenti legislativi. Anche le misure di educazione stradale possono sortire effetti positivi, ma per molti di questi interventi manca ancora una valutazione sistematica.

Le risposte delle persone intervistate sulle misure di prevenzione efficaci appaiono più emotive che razionali e sembrano inoltre influenzate dall'auspicabilità sociale. Si privilegiano le misure di sicurezza legate alla protezione di bambini e ragazzi, così come quelle che incidono poco sul proprio comportamento di conducenti di veicoli. Viene da chiedersi se effettivamente così tante persone intervistate ritengano poco efficaci le misure legali, da cui probabilmente si attendono una limitazione per sé stessi, oppure se questa valutazione sia piuttosto espressione del loro consenso o rifiuto nei confronti di simili misure. I feedback a un'ulteriore domanda sull'accettazione di misure concrete nel proprio ambiente/cantone di domicilio indicano che gli atteggiamenti normativi incidono sulle risposte (cfr. figura 3).

Figura 3: Requisiti in materia di prevenzione a città/comune/cantone



D: P4c. In che misura concorda con le seguenti affermazioni? Per aumentare ulteriormente la sicurezza sulle strade nel mio luogo di domicilio / nella mia città / nel mio comune, occorre.../ base n=2000

Proprio la riduzione della velocità dimostra in modo esemplare quanto la percezione pubblica possa divergere dalle evidenze scientifiche. Mentre molte delle persone intervistate ritengono che simili misure servano a poco a prevenire gli incidenti, numerosi studi dimostrano il contrario: con l'aumentare della velocità la probabilità di incidenti e in particolare la gravità delle conseguenze aumentano in modo sproporzionato. Per i pedoni, ad esempio, con una velocità di 50 km/h il rischio di perdere la vita in caso di collisione aumenta di molto rispetto ai 30 km/h. La velocità 30 offre un enorme potenziale per la sicurezza stradale. Riducendo la velocità massima su una strada da 50 a 30 km/h, il numero di incidenti gravi si riduce in media di almeno un terzo. È quanto emerge dalle analisi statistiche dell'UPI che fanno riferimento alla piattaforma basata sul GIS VAMIS (Valutazione dell'efficacia di misure nella circolazione stradale) [11]. Collegando le misure con i dati dell'incidente registrati dalla polizia è possibile analizzare in modo mirato i cambiamenti nell'incidentalità prima e dopo l'attuazione, con l'aiuto di una procedura di regressione appositamente sviluppata. Al momento della valutazione, in VAMIS erano documentate circa 2500 misure, di cui 600 in zone con velocità 30. La banca dati VAMIS viene aggiornata costantemente. Ciò migliora ulteriormente la pertinenza delle valutazioni future.

Nella letteratura specializzata l'introduzione di una velocità di 30 km/h, in particolare nelle zone residenziali, viene pertanto considerata una misura efficiente in termini di costi e particolarmente efficace per migliorare la sicurezza stradale.

2.2 Misure di prevenzione efficaci con sostegno sociale: «Maggiori interventi da parte della polizia (sanzioni e controlli)»

Dai risultati appena presentati emerge che alcune misure infrastrutturali, come ad esempio «Più piste ciclabili sicure», e misure nell'ambito dell'attuazione delle norme da parte della polizia, come «Pene più severe quando si telefona o si usa il cellulare alla guida» o «Più controlli di polizia», sono tra le misure giudicate più spesso efficaci. Per le persone intervistate, invece, le misure imposte dalla legge risultano poco efficaci. La maggioranza delle e degli intervistati è favorevole al fatto che le autorità adottino adeguate misure infrastrutturali e poco più della metà è favorevole a un rafforzamento dei controlli di polizia. Per la pianificazione e la comunicazione di misure è fondamentale sapere quale sostegno sociale o, appunto, quale resistenza ci si può attendere.

2.3 Fattore chiave nel miglioramento della sicurezza stradale: promozione della responsabilità individuale

Alla domanda in merito a quali gruppi o persone esercitano il maggiore influsso sul miglioramento della sicurezza stradale in Svizzera, il 67 per cento delle e degli intervistati ha risposto che la responsabilità ricade in primo luogo sulla popolazione e sugli utenti della strada stessi, inclusi sé stessi (cfr. tabella 4a). Le persone intervistate hanno potuto citare fino a tre istanze responsabili. Al secondo e al terzo posto sono state menzionate perlopiù la polizia e la politica a livello federale, cantonale e comunale.

Tabella 4a: I doveri degli utenti della strada

La popolazione in generale / gli utenti della strada, me compreso	67%
La polizia	52%
La politica a livello federale, cantonale e comunale	42%
Associazioni/organizzazioni che si occupano di una maggiore sicurezza nella circolazione stradale	25%
Imprese con soluzioni tecniche innovative per una maggiore sicurezza (ad es. sistemi di assistenza alla	22%
Impresa di assicurazione	13%

Domanda: Quali dei seguenti gruppi/persona a suo avviso **influiscono maggiormente** nel miglioramento della sicurezza sulle strade svizzere?

Risposte possibili: *Selezionare fino a tre risposte. (lista nella tabella, item randomizzati)*

Questi risultati sottolineano l'importanza di approcci che promuovono l'autoresponsabilità e l'autoriflessione, sia in relazione al proprio comportamento che all'interazione con gli altri utenti della strada. Il lavoro di prevenzione dovrebbe pertanto offrire maggiormente gli strumenti con cui le persone possano valutare in modo realistico le proprie capacità, conoscenze e i propri rischi. I partecipanti devono essere messi in grado di contribuire attivamente alla propria sicurezza nel traffico stradale e di evolvere da un atteggiamento passivo a un comportamento responsabile e autoefficace.

2.4 Valutazione dell'evoluzione della sicurezza nella circolazione stradale negli ultimi cinque anni

Circa la metà delle e degli intervistati ritiene che la sicurezza stradale non sia cambiata negli ultimi cinque anni e il 6 per cento non si è sentito in grado di esprimere una valutazione. Tra gli altri, si osserva un peggioramento più che un miglioramento (cfr. tabella 4b). La differenza è particolarmente marcata tra gli utenti di monopattini elettrici: solo il 7 per cento segnala un miglioramento, mentre il 46 per cento un peggioramento. Anche tra i motociclisti prevale l'approccio critico: il 26 per cento giudica l'andamento negativo, l'8 per cento positivo. I pedoni e i conducenti di autovetture giudicano in modo relativamente più ottimistico l'evoluzione della sicurezza stradale negli ultimi cinque anni.

Tabella 4b: Cambiamento del senso di sicurezza negli ultimi cinque anni, in generale e in base alla forma di mobilità

	Camminare / Andare a piedi	Auto	Moto	Motoscooter /ciclomotore /scooter	Bicicletta (tradizionale)	Bicicletta elettrica (e-bike)	Monopattino elettrico / mezzi elettrici simili a veicoli	Totale
È migliorata	23%	14%	8%	6%	22%	15%	7%	11%
È rimasta invariata	49%	60%	56%	51%	40%	35%	33%	51%
È peggiorata	24%	20%	26%	30%	32%	40%	46%	32%
Non so / Non sono in grado di valutare	4%	5%	10%	14%	6%	10%	15%	6%

Domanda: Secondo lei, negli ultimi 5 anni la sicurezza per i seguenti utenti della strada in Svizzera è migliorata, peggiorata o è rimasta invariata?

Risposte possibili: Molto sicura/o – piuttosto sicura/o – indifferente – piuttosto insicura/o – molto insicura/o

Uno sguardo ai dati relativi agli incidenti tra il 2020 e il 2024 rivela che le valutazioni delle persone intervistate corrispondono tendenzialmente alla realtà, anche se non riguardano esattamente tutte le categorie di mezzi di trasporto (cfr. tabella 4c). Complessivamente, in questo periodo il numero dei danni gravi a persone è aumentato di circa il 10 per cento. Un aumento analogo si osserva per i passeggeri di autovetture e per i motociclisti. La percezione di questa evoluzione da parte dei motociclisti è tuttavia nettamente più vicina alla realtà rispetto agli automobilisti. Degno di nota è inoltre il calo dei danni gravi alle persone tra i ciclisti, un andamento positivo che tuttavia si rispecchia poco nella percezione pubblica.

Tabella 4c: Andamento del numero di decessi e feriti gravi in base alla forma di mobilità nel periodo 2020-2024

	Numero di decessi e feriti gravi					Evoluzione indicizzata				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
A piedi (mezzi elettr. simili a veicoli)	503	523	537	568	529	100	104	107	113	105
Autovetture	682	803	855	794	765	101	119	127	118	113
Moto	1 027	1 092	1 089	1 184	1 107	102	108	108	118	110
Moto leggere	23	22	20	26	21	103	99	90	116	94
Ciclomotori	98	95	119	146	129	104	101	126	155	137
Bici	963	841	788	759	653	105	92	86	83	71
E-bike	536	548	583	611	558	106	108	115	121	110
Monopattini / autobilanciati elettrici	55	97	123	125	147	107	189	239	243	286
Altro	133	112	129	119	133	108	91	105	97	108
Totale	4 020	4 133	4 243	4 332	4 042	109	112	115	117	110

Fonte: USTRA: SVU, Valutazione speciale UPI

Il calo sia della sicurezza oggettiva sulle strade, misurabile ad esempio in base all'aumento degli incidenti gravi, sia del senso soggettivo di sicurezza da parte della popolazione rappresenta uno sviluppo preoccupante. Ciò dovrebbe indurre le autorità competenti e tutte le parti interessate ad agire nel settore della sicurezza stradale. Questa evoluzione evidenzia altresì l'esigenza di attuare misure coordinate per aumentare in modo duraturo il livello di sicurezza e rafforzare la fiducia degli utenti della strada.



3. Conclusioni

I risultati del sondaggio evidenziano una discrepanza, in parte netta, tra il senso di sicurezza soggettivo e i dati oggettivi relativi al numero di incidenti. Mentre la maggior parte della popolazione si sente fondamentalmente sicura nel traffico stradale, vi sono tuttavia notevoli differenze a seconda della forma di mobilità e del tipo di strada. In particolare, coloro che utilizzano monopattini elettrici, biciclette elettriche e motoveicoli lamentano un maggiore senso di insicurezza, aspetto ancora più marcato per chi usa monopattini elettrici rispetto agli altri mezzi a due ruote.

Da un punto di vista oggettivo, il rischio di incidenti è effettivamente più elevato con questi mezzi di locomozione, mentre i motociclisti sono coloro che presentano il rischio maggiore in relazione alle prestazioni di guida. Dall'indagine è tuttavia emerso che questo rischio tende a essere sottovalutato.

È inoltre interessante notare che molti incidenti gravi si verificano sulle strade urbane, in particolare nel caso di utenti della strada vulnerabili, come pedoni o ciclisti. Il senso di insicurezza è invece accentuato soprattutto al di fuori dei centri abitati. Qui si evidenzia un rilevante potenziale di comunicazione: i rischi reali non vengono sempre percepiti dove sono statisticamente più elevati.

Anche la valutazione dell'efficacia delle misure di prevenzione si discosta dalle evidenze scientifiche. Mentre misure come «Velocità 30» o il «Limite dello 0,0 per mille» sono da molti ritenute poco valide, la ricerca ne ha dimostrato l'efficacia. Al tempo stesso, le misure infrastrutturali, come piste ciclabili più sicure, riscuotono un ampio consenso tra le persone intervistate.

Questi risultati evidenziano che l'accettazione e l'efficacia delle misure di sicurezza dipendono fortemente dalla percezione e dall'atteggiamento della popolazione. Una comunicazione mirata e basata sui fatti nonché l'incentivazione della responsabilità personale sono decisive per influenzare il comportamento, aumentare il grado di accettazione e migliorare in modo duraturo la sicurezza stradale.

Allegato

A1: Senso di sicurezza soggettivo: mezzo di trasporto utilizzato come utente della strada

Risultati del sondaggio della Fondazione per la prevenzione

	Mezzi pubblici (bus, tram, treno)	Camminare / Andare a piedi	Auto	Moto	Motoscooter/ ciclomotore/s cooter	Bicicletta (tradizionale)	Bicicletta elettrica (e-bike)	Monopattino elettrico / mezzi elettrici simili a veicoli
	A	B	C	D	E	F	G	H
Base non ponderata	1834	1966	1833	334	323	1081	598	336
Base: Utenti mezzi di trasporto (V1=codici 2-8)	1846 100.00%	1970 100.00%	1829 100.00%	333 100.00%	330 100.00%	1092 100.00%	606 100.00%	337 100.00%
5 - molto sicuro	783 42.40% BCDEFGH	686 34.80% CDEFGH	290 15.90% DEFGH	21 6.50%	16 4.90%	84 7.70%	48 7.80%	21 6.10%
4 - piuttosto sicuro	806 43.60% DEFGH	942 47.80% ADEFGH	1097 60.00% ABDEFGH	108 32.30% H	100 30.40% H	382 35.00% H	222 36.60% H	79 23.30%
3 - indifferente	199 10.80%	266 13.50% A	343 18.80% AB	121 36.30% ABC	127 38.40% ABC	357 32.70% ABC	203 33.40% ABC	124 36.80% ABC
2 - piuttosto insicuro	48 2.60%	64 3.20%	87 4.80% AB	60 17.90% ABC	77 23.30% ABC	242 22.10% ABC	121 20.00% ABC	82 24.20% ABCD
1 - molto insicuro	10 0.60%	13 0.70%	11 0.60%	24 7.10% ABCEFG	10 3.00% ABC	26 2.40% ABC	13 2.10% ABC	32 9.60% ABCEFG
Media	4.25 BCDEFGH	4.13 CDEFGH	3.86 DEFGH	3.13 H	3.11 H	3.24 EH	3.28 DEH	2.92
Dev standard	0.79	0.81	0.75	1.01	0.92	0.96	0.94	1.05
T2B	1588 86.10% BCDEFGH	1628 82.60% CDEFGH	1388 75.90% DEFGH	129 38.80% H	117 35.30%	467 42.70% EH	270 44.50% EH	99 29.40%
Indifferente	199 10.80%	266 13.50% A	343 18.80% AB	121 36.30% ABC	127 38.40% ABC	357 32.70% ABC	203 33.40% ABC	124 36.80% ABC
B2B	58 3.20%	76 3.90%	98 5.30% AB	83 25.00% ABC	87 26.30% ABC	268 24.50% ABC	134 22.10% ABC	114 33.80% ABCDEFG

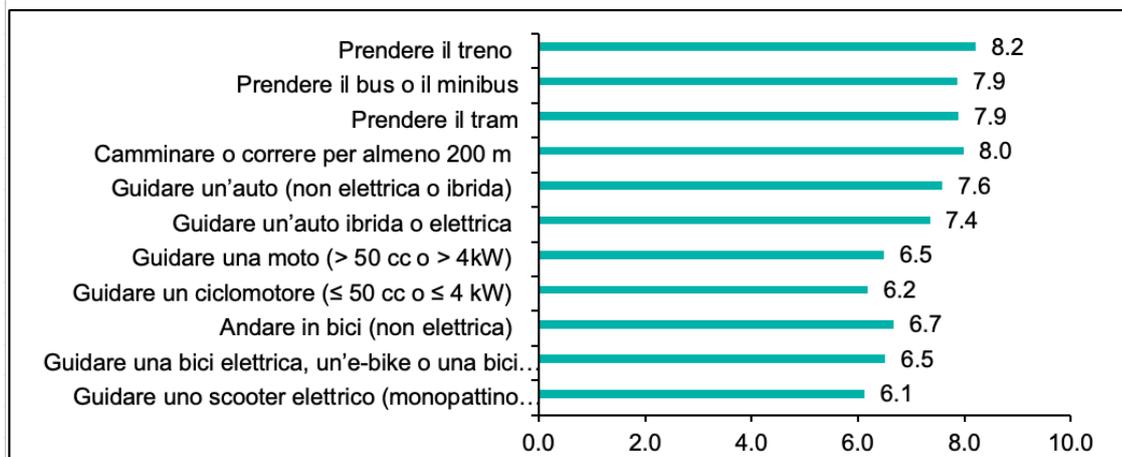
Formule sovrapposte utilizzate
*Colonna Proporzioni / Media: Colonne testate (5%): A/B/C/D/E/F/G/H Base minima: 30 (**), base piccola: 100 (*)*
Attenzione: nella versione a 64 bit i grafici non sono disponibili.

Domanda: In generale, quanto si sente sicura/o sulle strade svizzere?

Risposte possibili: Molto sicura/o – piuttosto sicura/o – indifferente – piuttosto insicura/o – molto insicura/o

A2: Sicurezza percepita nel traffico stradale

ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes), media di una scala a 11 punti, dove 0 = molto insicura/o e 10 = molto sicura/o



Domanda: Quale è il suo livello di sicurezza quando utilizza i seguenti mezzi di trasporto in [paese]?

Risposte possil Scala da 11 punti, dove 0 = molto insicura/o e 10 = molto sicura/o

A3: Valutazione delle cause più frequenti di incidenti stradali in Svizzera

Risultati del sondaggio della Fondazione per la prevenzione

	TOTALE	Regione linguistica			Dimensioni del luogo		Sesso		Gruppi di età			
		CH ted.	CH franc.	Ticino	Città	Paese	Uomini	Donne	16-24 anni	25-44 anni	45-64 anni	65+ anni
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
Base non ponderata	2000	1333	578	84	1529	471	1001	996	210	659	705	426
Base: tutti gli intervistati	2000 100.00%	1419 100.00%	491 100.00%	83 100.00%	1561 100.00%	439 100.00%	993 100.00%	1004 100.00%	219 100.00%	661 100.00%	663 100.00%	457 100.00%
Disattenzione o distrazione	1359 68.00% CW	1016 71.60% AC	281 57.20%	61 73.60% C*	1061 68.00%	298 67.90%	670 67.50%	686 68.30%	148 67.80%	452 68.50%	464 70.00%	294 64.40%
Velocità	1135 56.70% IR	810 57.10%	281 57.20%	41 49.10% *	895 57.30%	240 54.70%	549 55.30%	585 58.30%	104 47.60%	346 52.30%	375 56.50%	310 67.80% AIJK
Effetto dell'alcol	943 47.20% BJP	602 42.40%	291 59.30% AB	47 56.30% B*	722 46.20%	221 50.40%	451 45.40%	490 48.80%	103 46.90%	274 41.40%	312 47.10% J	255 55.70% AIJK
Stanchezza	582 29.10% KQ	421 29.60%	130 26.40%	31 37.10% C*	461 29.50%	121 27.60%	271 27.30%	312 31.00%	101 46.00% AJKL	220 33.40% AKL	149 22.50%	112 24.50%
Mancato rispetto della precedenza	546 27.30% CDI	420 29.60% CD	110 22.40%	14 16.30% *	436 27.90%	111 25.20%	276 27.80%	270 26.80%	44 20.10%	198 30.00% I	191 28.90% I	113 24.60%
Effetto di droghe e/o medicinali	474 23.70% BIJPRV	295 20.80%	160 32.60% ABD	17 20.60% *	361 23.10%	114 25.90%	241 24.20%	234 23.30%	30 13.70%	126 19.10%	167 25.20% IJ	151 33.10% AIJK
Manipolazione errata del veicolo	277 13.90% H	180 12.70%	80 16.30% B	16 19.10% *	226 14.40%	52 11.80%	173 17.50% AH	104 10.30%	33 15.30%	108 16.40% L	88 13.20%	48 10.50%
Altro (si prega di annotare)	65 3.30% L	37 2.60%	22 4.40% B	4 4.80% *	50 3.20%	16 3.50%	33 3.30%	33 3.20%	7 3.20%	19 2.90%	33 5.00% AJL	6 1.40%

Colonna Proporzioni / Media: Colonne testate [5%]: A/B/C/D, A/E/F, A/G/H, A/I/J/K/L, A/M/N/O, P/Q/R/S, A/T/U/V, A/W/X/Y Base minima: 30 (**), base piccola: 100 (*)

Domanda: Quali sono a suo avviso le cause più frequenti di incidenti sulle strade svizzere? Si prega di selezionare al massimo tre risposte
Risposte possibili: Le cause di incidente riportate nella tabella

A4: Percezione della frequenza con cui diversi fattori causano incidenti d'auto, percentuale di persone intervistate che ritengono che il fattore si verifichi spesso fino a (quasi) sempre, vale a dire 4-6 sulla scala

ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes)

	% often (4-6)
Disattenzione o distrazione durante la guida	60.6%
Utilizzo di cellulare alla guida	58.7%
Eccesso di velocità	58.8%
Effetto dell'alcol	64.0%
Stanchezza	61.9%
Guidare entro un'ora dall'assunzione di medicinali (oltre a quelli prescritti o senza prescrizione medica)	54.3%

Domanda: Con quale frequenza ritiene che ciascuno dei seguenti fattori possa causare un incidente d'auto?

Risposte possibili (Scala da 1 a 6, dove 1 è «mai» e 6 è «(quasi) sempre»)

Bibliografie

- [1] Hertach P, Uhr A, Achermann Stürmer Y et al. *Sinus 2024: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2023*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2024. DOI:10.13100/bfu.2.536.01.2024.
- [2] Niemann S, Achermann Stürmer Y, Ellenberger L, Meier D. *Status 2024: Statistik der Nichtberufsunfälle und des Sicherheitsniveaus in der Schweiz*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2024. DOI:10.13100/bfu.2.533.01.2024.
- [3] Adminaité-Fodor D, Jost G. *Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU: PIN Flash 37*. Brussels; 2019.
- [4] Uhr A, Allenbach R, Ewert U et al. *Sicherheit von Kindern im Strassenverkehr*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2017. Sicherheitsdossier Nr. 16. DOI:10.13100/bfu.2.280.01.
- [5] Ewert U, Scaramuzza G, Niemann S, Walter E. *Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. Sicherheitsdossier Nr. 06.
- [6] Hertach P, Uhr A, Niemann S et al. *Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2020. Sicherheitsdossier 2.361. DOI:10.13100/BFU.2.361.01.
- [7] World Health Organization WHO. *Global status report on road safety 2023*. Geneva: WHO; 2023.
- [8] Kirley BB, Robison KK, Goodwin AH et al. *Countermeasures that work: A highway safety countermeasure guide for state highway safety offices*. 11th ed. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration NHTSA; 2023. Report DOT HS 813 490.
- [9] Akbari M, Heydari ST, Razzaghi A et al. Effectiveness of interventions for preventing road traffic injuries: A systematic review in low-, middle- and high-income countries. *PloS one*. 2024; 19(12): e0312428. DOI:10.1371/journal.pone.0312428.
- [10] Organization WH. *Strengthening Road Safety Legislation: A Practice and Resource Manual for Countries*. Geneva. Documents for Sale.
- [11] Niemann S, Deublein M, Eberling P, Geiser M. *Massnahmenevaluation Verkehrsinfrastruktur ME-VASI*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2023. Forschung 2.392. DOI:10.13100/BFU.2.392.01.2023.

Colophon

Intelligenza artificiale

Per questa pubblicazione è stata utilizzata anche l'intelligenza artificiale. La responsabilità contenutistica compete alla Fondazione di AXA per la prevenzione.

Esclusione della responsabilità

La presente relazione è stata redatta con cura e secondo scienza e coscienza. Tuttavia, non si può garantire che le informazioni fornite siano complete. Le informazioni sono di carattere generale e non adattate alle esigenze specifiche del singolo caso. Gli autori non rispondono in nessun caso per eventuali danni diretti o indiretti o consequenziali derivanti dall'uso di queste informazioni.

Base di dati e limitazioni

I risultati si basano su un sondaggio online, nel quale è stato rilevato il senso di sicurezza soggettivo delle persone partecipanti. Ai fini dell'interpretazione dei dati occorre tenere conto del fatto che si tratta di valutazioni individuali, caratterizzate da esperienze personali, aspettative e fattori situazionali. Tali percezioni possono essere generalizzate solo in misura limitata.

Va inoltre tenuto presente che le indicazioni soggettive dipendono da effetti di distorsione cognitiva e sociale. Tra questi rientrano in particolare le risposte socialmente auspicabili nonché gli effetti che possono derivare dalla formulazione concreta e dall'ordine in cui vengono poste le domande. Questi fattori possono compromettere la validità dei dati raccolti.

Un altro aspetto metodologico riguarda la mancanza di un'indagine sulla frequenza e la durata della partecipazione al traffico. Queste informazioni sono tuttavia fondamentali per poter classificare adeguatamente il rischio individuale e il senso di sicurezza che ne consegue. Nel complesso, i dati raccolti forniscono informazioni importanti sull'esperienza soggettiva della sicurezza, ma devono sempre essere considerati alla luce di tali limitazioni.