



Fonds für Verkehrssicherheit FVS
Fonds de sécurité routière FSR
Fondo di sicurezza stradale FSS



Strategia 2025–2029

Fondo di sicurezza stradale FSS · Monbijoustrasse 43, 3011 Berna, www.fvs.ch/it

Indice

1 Riassunto	3
2 Visione e missione	3
2.1 Visione	3
2.2 Missione	3
3 Situazione di partenza	3
4 Il Fondo di sicurezza stradale (FSS)	3
4.1 Basi giuridiche	3
4.2 Basi interne al FSS	4
4.3 Organizzazione	4
4.4 Dichiarazione di posizione	4
4.5 Finanziamento	4
4.6 Compito	4
4.7 Basi scientifiche	4
5 Priorità	5
5.1 Priorità in base ai dati concreti	5
5.2 Ambiti di attività	6
6 Obiettivo 2029	7
7 Campi di intervento e misure	8

1 Riassunto

La presente strategia si basa su quella precedente e definisce le priorità, i campi d'intervento e le misure per il periodo compreso tra il 2025 e il 2029.

Il Fondo di sicurezza stradale (FSS) persegue la visione di un traffico stradale sicuro in ogni momento e ovunque. Per concretizzare la sua missione, promuove e coordina attivamente progetti innovativi di prevenzione comportamentale nonché campagne volte ad accrescere la sicurezza stradale in Svizzera. Il lavoro del FSS si basa su dati concreti ed elabora all'occorrenza le basi decisionali necessarie per influenzare positivamente il comportamento degli utenti del traffico, evitando gli incidenti.

Il FSS funge da polo centrale per la sicurezza stradale in Svizzera e lavora in stretta collaborazione con diversi attori per promuovere iniziative. Il suo compito è finanziare misure di prevenzione comportamentale per impedire gli incidenti; i fondi vengono impiegati per le priorità e i progetti stabiliti. Il lavoro del FSS si basa su statistiche degli incidenti, studi e dati concreti nazionali ed esteri.

Sulla base della strategia 2025–2029 sono state stabilite le seguenti priorità da promuovere: 1) bambini a piedi, su un mezzo simile a veicolo (MSV) o in bicicletta, 2) biciclette ed e-bike, 3) mancato rispetto del diritto di precedenza, 4) disattenzione e distrazione, 5) guida sotto influenza di sostanze e alcol, nonché 6) tendenze riconoscibili nella sicurezza stradale. Queste priorità sono volte innanzitutto ad affrontare con misure di prevenzione comportamentale il numero crescente di incidenti con biciclette ed e-bike, a limitare le violazioni del diritto di precedenza, a ridurre al minimo la distrazione nel traffico stradale, ad evitare gli incidenti legati al consumo di alcol o sostanze e ad anticipare nuovi trend in fatto di mobilità.

L'obiettivo strategico del FSS per il 2029 indica come il Fondo intende evolversi. Le dimensioni fondamentali comprendono un processo decisionale basato su dati concreti, azioni proattive, il sostegno all'innovazione e il consolidamento del FSS come attore e coordinatore delle attività per la sicurezza stradale.

Per raggiungere questi obiettivi vengono definiti sei campi d'intervento: 1) coordinamento e creazione di una rete, 2) innovazione, 3) consolidamento come attore, 4) gestione delle conoscenze e dell'impatto, 5) trasparenza e capacità di controllo, nonché 6) sviluppo organizzativo. I provvedimenti strategici definiti includono tra l'altro la creazione e gestione di un nuovo portale online, la promozione di attività di networking, l'istituzione di laboratori del FSS per incentivare nuove misure preventive, la comunicazione attiva e l'attuazione di

campagne, lo sviluppo di una gestione delle conoscenze e di valutazioni sistematiche, la garanzia di legittimità e trasparenza nelle procedure di appalto nonché lo sviluppo e il rafforzamento di competenze all'interno dell'organizzazione al fine di professionalizzare del FSS.

2 Visione e missione

2.1 Visione

Per un traffico stradale in cui possiamo muoverci con sicurezza, ovunque e in ogni momento.

2.2 Missione

Il FSS è un attore e coordinatore innovativo che promuove e lancia in modo mirato progetti e campagne di prevenzione comportamentale per migliorare la sicurezza stradale in Svizzera. Il Fondo si avvale con coerenza delle nuove conoscenze per influenzare in modo positivo e sostenibile il comportamento degli utenti del traffico, evitando così gli incidenti.

3 Situazione di partenza

Il FSS esamina e, se necessario, modifica ogni cinque anni la propria strategia, per garantire che i fondi vengano utilizzati in modo mirato ed efficiente, conformemente alle disposizioni legali, e rispondano alle sfide attuali e future legate alla prevenzione degli incidenti nel traffico stradale. La strategia deve mostrare in modo evidente come è attuato l'incarico pubblico in conformità alla legge sul contributo alla prevenzione degli infortuni.

Con la presente strategia la commissione amministrativa (CA) definisce le priorità e i campi d'intervento per il lasso di tempo compreso tra il 2025 e 2029 e illustra le misure che il FSS intende mettere in atto. La strategia funge da base decisionale per la CA.

4 Il Fondo di sicurezza stradale (FSS)

4.1 Basi giuridiche

- Legge federale concernente un contributo alla prevenzione degli infortuni nella circolazione stradale; legge sul contributo alla prevenzione degli infortuni; LCPI del 25 giugno 1976 (stato: 1° gennaio 2009) (RS 741.81)
- Ordinanza sul contributo alla prevenzione degli infortuni nella circolazione stradale del 13 dicembre 1976 (stato: 1° gennaio 1996) (RS 741.811)

- Regolamento concernente l'organizzazione del Fondo di sicurezza stradale del 9 giugno 2004 (stato: 1° ottobre 2019))
(RS 741.817)
- Regolamento concernente l'impiego dei mezzi del Fondo di sicurezza stradale del 5 dicembre 1989 (stato: 1° gennaio 2007)
(RS 741.816)

4.2 Basi interne al FSS

Le fasi di attuazione realizzate negli ultimi anni e le misure in corso si basano sulla strategia 2020–2024. La strategia applicata finora persegua i seguenti obiettivi.

Con l'obiettivo strategico fino al 2024 si è cercato di far sì che il FSS svolgesse un ruolo proattivo nell'assegnazione dei mezzi, desse spazio alle innovazioni e fornisse risposte flessibili ai cambiamenti. Si è inoltre cercato di instaurare un dialogo professionale con i vari partner e organizzazioni. L'utilizzo di denaro pubblico doveva fondarsi sulle conoscenze e su criteri chiari (base di dati concreti) incentrati sui rischi determinanti nel traffico stradale. Gli aspetti centrali erano promuovere una cultura innovativa, ottimizzare la gestione dell'impatto dei progetti finanziati nonché provvedere a una gestione sistematica delle conoscenze.

Sulla base di un procedimento sistematico fondato sulle conoscenze si sono stabiliti sei temi prioritari a cui prestare un'attenzione particolare nelle domande e nelle campagne:

- bambini a piedi, su un MSV (mezzo simile a veicolo) o in bicicletta
- bicicletta ed e-bike
- comportamenti che causano il mancato rispetto del diritto di precedenza
- comportamenti che causano disattenzione e distrazione
- guida sotto l'influenza di sostanze e alcol
- trend (p. es. guida automatizzata, gestione dei dati, micromobilità, clima del traffico)

Il FSS ha inoltre definito tre ambiti di attività:

- basi, ricerca e valutazione
- trasferimento delle conoscenze e confronto
- progetti di attuazione

Tutte le misure del FSS puntano a ridurre il numero delle persone che perdono la vita o rimangono ferite in seguito agli incidenti stradali. In base a ciò, dal 2024 si valutano sistematicamente le iniziative approvate.

4.3 Organizzazione

Il FSS è un istituto di diritto pubblico con personalità giuridica e sede a Berna (art. 3 LCPI, RS 741.81). Sottostà alla vigilanza del Consiglio federale (art. 8 LCPI). In base all'art. 5 LCPI gli organi del FSS sono la commissione amministrativa (CA), il presidio e la segreteria (sede

operativa). La segreteria è l'organo esecutivo ed è tenuta dall'USTRA (art. 7 LCPI). La commissione amministrativa è composta di 15 membri al massimo, eletti dal Consiglio federale e in carica per la durata di quattro anni. Essa stabilisce il preventivo annuo delle spese amministrative, approva il rapporto e i conti annuali e decide sull'impiego dei mezzi nel singolo caso (art. 6 LCPI).

4.4 Dichiarazione di posizione

Il FSS è il polo innovativo per la sicurezza stradale in Svizzera e mette al centro gli utenti del traffico. In tal senso, collabora strettamente con diversi attori nel contesto della sicurezza stradale. Vanta un processo di richiesta digitale di facile uso e una rete di eminenti esperti. Il FSS è animato da un chiaro obiettivo: migliorare costantemente la sicurezza stradale in Svizzera. Oltre alle iniziative collaudate, il FSS sostiene soprattutto progetti che mirano alla creazione di evidenze, al trasferimento di conoscenze e al confronto, nonché progetti di attuazione. La costante valutazione permette al FSS di garantire che vengano promossi soltanto i progetti di attuazione che si sono dimostrati efficaci.

4.5 Finanziamento

Le attività del FSS sono finanziate attraverso contributi pubblici. Attualmente, il contributo per la prevenzione degli infortuni ammonta allo 0,75 % del premio netto dell'assicurazione di responsabilità civile dei veicoli a motore (art. 1 dell'ordinanza sul contributo alla prevenzione degli infortuni nella circolazione stradale, RS 741.811). Il contributo può ammontare al massimo all'1 % del premio netto (art. 1 cpv. 2 LCPI) ed è stabilito dal Consiglio federale su incarico della commissione amministrativa.

4.6 Compito

I mezzi derivanti dai contributi alla prevenzione degli infortuni sono utilizzati per finanziare misure di prevenzione comportamentale volte a diminuire gli infortuni e le rispettive conseguenze nella circolazione stradale (art. 1 del Regolamento concernente l'impiego dei mezzi del Fondo di sicurezza stradale, RS 741.816). Il FSS promuove e coordina queste misure o le prende direttamente. I mezzi del Fondo sono utilizzati per i temi prioritari fissati dal FSS e per i progetti da esso commissionati. L'ordine di priorità delle domande è stabilito in base ai temi prioritari fissati, al presunto effetto e alle misure presenti e pianificate. Non esiste alcun diritto al finanziamento di progetti. Non sono sussidiati i progetti attinenti alla sicurezza del traffico stradale che rientrano nei compiti legali dell'ente pubblico e non sono erogati contributi strutturali a organizzazioni e associazioni (art. 1 del Regolamento concernente l'impiego dei mezzi del Fondo di sicurezza stradale).

4.7 Basi scientifiche

Le attività del FSS si basano sui dati statistici concernenti gli incidenti stradali, sulle pubblicazioni scientifiche



che commissionate dal FSS, sulle conoscenze delle organizzazioni per la sicurezza stradale in Svizzera e all'estero nonché sulla ricerca scientifica in generale.

5 Priorità (cfr. punto 4.2)

La commissione amministrativa ha approvato nel 2023 le priorità di base scientificamente definite secondo dati concreti. La scelta dei temi prioritari si basa sulla valutazione e ponderazione delle dimensioni: persone gravemente incidentate, messa in pericolo altrui vulnerabilità nonché evoluzione dei numeri degli infortuni. La valutazione è stata eseguita in tutte le dimensioni basandosi sui dati concreti e si fonda su cifre, fonti bibliografiche e conoscenza di esperti. La ponderazione è una questione strategica; di conseguenza, si è svolta sulla base di considerazioni di ordine strategico.

I temi prioritari saranno validi anche nella nuova strategia 2025–2029. Lo stesso vale per gli ambiti di attività. Nel documento di base per la definizione delle priorità sono menzionate anche le sfide future per la sicurezza stradale; nell'assegnazione di finanziamenti si dovrà tener conto anche di tali sfide.

5.1 Priorità in base ai dati concreti

5.1.1 Bambini a piedi, su un MSV o in bicicletta

I bambini sono caratterizzati da una vulnerabilità molto elevata. Secondo il Sinus 2023 dell'UPI, subiscono incidenti generalmente a piedi, con un mezzo simile a veicolo (MSV) o in bicicletta. I bambini di età compresa fra 0 e 14 anni che al momento dell'incidente si muovevano attivamente nel traffico in quasi il 40 % dei casi erano a piedi, in circa un terzo dei casi in bicicletta e in quasi il 20 % dei casi con un MSV (p. es. monopattino).

Le principali misure di prevenzione promosse finora per questo gruppo target sono la campagna relativa al tragitto casa-scuola e le misure educative nel ciclo I e II. Le misure sono concepite in base a criteri definiti scientificamente. Viene valutato l'effetto di tali misure per poter apportare miglioramenti. Il FSS si concentrerà in futuro soprattutto sul trasferimento di conoscenze, il confronto e i progetti di attuazione.

5.1.2 Bicicletta ed e-bike

Negli ultimi anni gli incidenti in bicicletta ed e-bike sono aumentati. Soprattutto l'evoluzione dei numeri di infortuni e l'elevata vulnerabilità di questi utenti del traffico dimostrano quanto sia importante promuovere la prevenzione. I gruppi target comprendono sia gli adolescenti tra i 12 e i 17 anni, sia gli adulti a partire dai 45 anni e, secondo il rapporto Sinus (UPI 2022), soprattutto gli utenti dai 65 anni in su. Finora sono state già promosse varie misure di prevenzione, per esempio per accrescere la visibilità. Dato l'aumento dei numeri di infortuni è importante sviluppare misure di prevenzione efficaci per le persone in bicicletta ed e-bike. Per identificare ed esplorare nuove misure di prevenzione sono state promosse idee nell'ambito di formati dinamici. Il FSS si concentrerà in futuro soprattutto sul trasferimento di conoscenze, il confronto e i progetti di attuazione.

5.1.3 Comportamenti che causano il mancato rispetto del diritto di precedenza

Secondo il rapporto Sinus 2023 dell'UPI, complessivamente un quarto degli incidenti gravi è causato da mancato rispetto del diritto di precedenza; all'interno dei centri urbani gli incidenti gravi sono quasi un terzo. Soprattutto nelle collisioni, il mancato rispetto del diritto di precedenza svolge un ruolo importante in più del 40 % dei casi. L'attenzione del FSS è incentrata soprattutto

sui conducenti di veicoli, poiché essi rappresentano il massimo grado di messa in pericolo altrui. Per quanto riguarda il mancato rispetto del diritto di precedenza, finora si sono messi in primo piano soprattutto la trasmissione di conoscenze e quindi la conoscenza delle regole. Esistono ancora troppo poche prove concrete in merito alle misure di prevenzione comportamentale. Riguardo a questo tema, in futuro il FSS punterà a creare basi e ricerche sempre più incentrate sui comportamenti che accrescono il rischio di incidenti, e non soltanto sulle tecnologie che li causano (p. es. smartphone). Riguardo all'uso dello smartphone, la domanda che si pone è in quali situazioni e come viene usato lo smartphone e quali di questi comportamenti sono particolarmente pericolosi. Sarebbe così possibile ideare misure di prevenzione comportamentale basate su dati concreti e con effetti positivi a lungo termine.

5.1.4 Comportamenti che causano disattenzione e distrazione

Secondo il resoconto SINUS 2023 dell'UPI, nel 30 % degli incidenti gravi del 2022 in Svizzera la disattenzione / distrazione è stata registrata come causa principale o concausa. Più di un terzo di questi incidenti è causato da persone alla guida di veicoli a motore. Finora il FSS ha finanziato varie misure di prevenzione in merito. Le iniziative sostenute dal FSS puntavano a ridurre la distrazione delle persone alla guida dei veicoli. Le interviste a esperti hanno mostrato che occorrono ulteriori ricerche riguardo a questo tema. Per individuare i fattori principali che sono causa di distrazione in Svizzera, il FSS inserisce questo tema nel sondaggio presso la popolazione sulla sicurezza stradale. Le attività di promozione del FSS in futuro saranno soprattutto incentrate su basi e ricerche, sul trasferimento di conoscenze e sul confronto, nonché su progetti di attuazione, non appena saranno disponibili prove concrete sufficienti per sviluppare misure mirate.

5.1.5 Guida sotto l'influenza di sostanze e alcol

Secondo il resoconto SINUS 2023, l'alcol è al quarto posto tra le principali cause; rispetto all'anno precedente, gli incidenti causati dall'alcol sono aumentati e caratterizzati da una mortalità relativamente elevata. Il problema dell'alcol, valutato e ponderato secondo i criteri del FSS, è rilevante per le persone alla guida di veicoli dai 18 anni in su e per i motociclisti dai 25 anni in su. Sono state già finanziate diverse iniziative di prevenzione riguardo al problema dell'alcol. Con l'introduzione della licenza di condurre temporanea, la relativa tolleranza zero e le misure repressive che questa comporta in caso di consumo di alcol, è stato presumibilmente possibile ridurre il numero degli incidenti. Ma sono ancora necessarie misure di prevenzione comportamentale. Il FSS finanzia in futuro il trasferimento di conoscenze, il confronto e i progetti di attuazione.

5.1.6 Trend

I mutamenti di comportamento relativi alla mobilità e le nuove tecnologie comportano nuove sfide nell'ambito della sicurezza stradale. È importante riconoscerle tempestivamente per impedire, o perlomeno ridurre, l'aumento degli incidenti grazie a misure di prevenzione adeguate. Oggi manca una rilevazione e valutazione sistematica dei trend riguardanti la sicurezza. Per individuare i trend rilevanti, il FSS promuoverà in futuro le basi, la ricerca, il trasferimento di conoscenze e il confronto.

Ciò riguarda i seguenti temi:

- **Guida automatizzata:** la guida automatizzata ha il potenziale per accrescere la sicurezza stradale. Vanno sostenuti i progetti di ricerca che studiano il comportamento di guidatori e altri utenti del traffico in concomitanza con i veicoli automatizzati. È inoltre necessario promuovere i progetti che favoriscono un comportamento sicuro nella guida automatizzata.
- **Dati sulla mobilità:** i dati sulla mobilità possono fornire un contributo prezioso per la prevenzione degli incidenti. Identificando i comportamenti a rischio sulla base di dati come il comportamento di frenatura, è possibile identificare i modelli comportamentali a rischio. In questo contesto bisogna tener conto delle linee guida sulla protezione dei dati.
- **Micromobilità:** è possibile favorire l'integrazione della micromobilità – ad esempio l'uso di scooter elettrici nel traffico – addestrando a pratiche di guida sicure e alla comprensione delle norme di circolazione stradale. Si possono anche utilizzare analisi di comportamenti a rischio fondate su dati al fine di sviluppare misure di prevenzione mirate ed eventualmente anche sistemi di allerta.
- **Clima del traffico:** da studi empirici emerge che il clima del traffico, basato sul rispetto, la considerazione e la cooperazione, contribuisce alla sicurezza stradale. La ricerca incentrata sul clima del traffico, soprattutto per quanto riguarda il traffico misto, può contribuire a far comprendere meglio la connessione tra incidenti e conflitti.

5.2 Ambiti di attività

- **Basi, ricerca e valutazione:** questo ambito riguarda tra l'altro il monitoraggio permanente della situazione incidentale, progetti di ricerca specifici e la valutazione di progetti di attuazione.
- **Trasferimento delle conoscenze e confronto:** questo ambito, finalizzato all'uso efficace delle conoscenze e al collegamento in rete dei diversi attori, serve a coordinare le attività.
- **Progetti di attuazione:** questo ambito comprende misure quali ad esempio una campagna di prevenzione o un percorso di abilità con l'e-bike, che riguardano direttamente il comportamento degli utenti del traffico.

6 Obiettivo 2029

In retrospettiva, durante il periodo della strategia 2020–2024 sono state gettate basi importanti. Con misure come la definizione di priorità di prevenzione, la strategia comunicativa, lo sviluppo di un laboratorio di prevenzione (FSS-Lab) e della gestione delle conoscenze, è stato possibile creare importanti elementi per la presente nuova strategia 2025–2029.

Poiché dal punto di vista odierno la strategia seguita finora – comprese le dimensioni perseguite – conserva la sua importanza strategica, intendiamo continuare con coerenza la strada intrapresa. L'obiettivo 2029 corrisponde quindi all'obiettivo 2024. I campi di intervento e le misure del periodo di strategia 2025–2029 si basano però sullo stato di attuazione del 2024 (cfr. immagine 1).

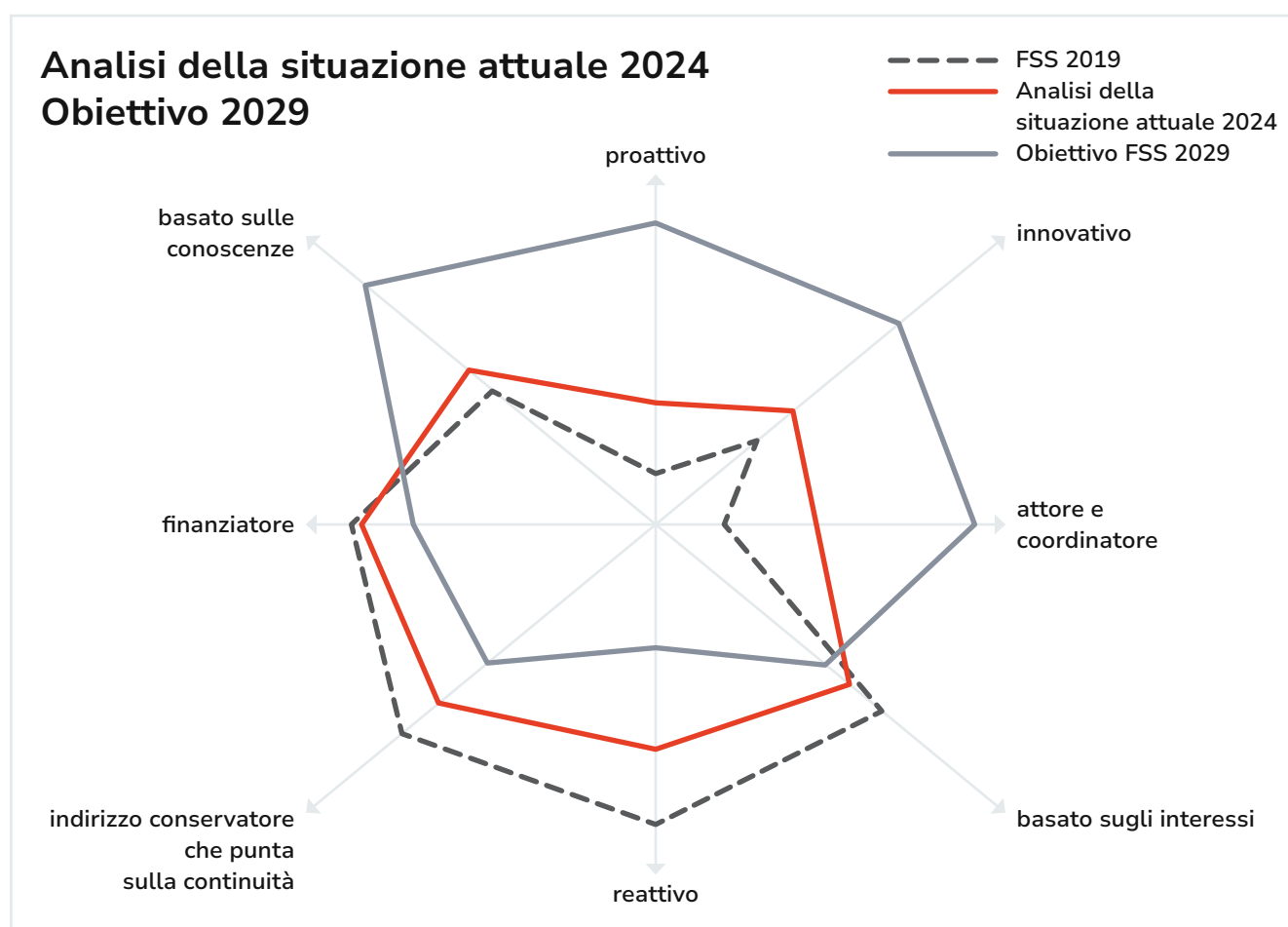


Immagine 1: grafico a ragnatela, situazione 2019, analisi della situazione attuale 2024 e obiettivo 2029 con dimensioni.
Fonte: valutazione del gruppo della strategia FSS

Dimensioni fondamentali

- **Da basato sugli interessi a basato sulle conoscenze:** il FSS sviluppa le sue strutture e i suoi strumenti in modo da prendere decisioni efficaci basate sull'evidenza e promuovere iniziative ad impatto elevato.
- **Da reattivo a proattivo:** il FSS dispone degli strumenti necessari per riconoscere tempestivamente i mutamenti nel comportamento della mobilità e le opportunità di prevenzione, stabilendo le proprie priorità strategiche. Dispone di strutture che permettono di dedurre, personalmente o tramite partner, delle misure o di anticipare le opportunità.
- **Da conservatore a innovativo:** il FSS crea e consolida uno spazio in cui si possono sviluppare idee innovative, su piccola e grande scala, per consentire nuove soluzioni nel lavoro di prevenzione.
- **Da finanziatore ad attore e coordinatore:** il FSS assume il ruolo di attore e partner di rete che contribuisce attivamente alla creazione e attuazione di progetti e campagne e al collegamento in rete delle varie parti interessate.

7 Campi di intervento e misure

Per il periodo della strategia 2025–2029 sono stati definiti in base all'obiettivo e alle dimensioni perseguite (cfr. punto 6) sei campi di intervento (tabella 1),

di cui quattro con effetto diretto e due con effetto indiretto sulle dimensioni raffigurate nell'immagine 1.

Campo di intervento	Descrizione delle misure
1. Coordinamento e creazione di una rete (dimensione: da finanziatore ad attore e coordinatore)	a. Creazione di un portale online interattivo Il FSS mette a disposizione delle parti interessate interne ed esterne un moderno portale online aggiornato sugli ultimi sviluppi che garantisce una migliore esperienza d'uso con prestazioni ottimizzate. b. Sviluppo e connessione delle misure di prevenzione nuove e già esistenti (campagne, progetti e formazione continua su base volontaria) Il FSS promuove sinergie tra le misure di prevenzione già esistenti e quelle nuove, nonché campagne e progetti in tutti gli ambiti di attività del FSS, per garantire un approccio globale e coordinato, accrescendo ulteriormente l'efficacia. c. Rafforzamento della rete Il FSS favorisce le attività di rete attraverso eventi. d. Accento sulla formazione continua volontaria (FCV) Il FSS stabilisce incentivi mirati e promuove il continuo sviluppo di offerte adatte alle esigenze e la sensibilizzazione alla formazione continua volontaria.
2. Innovazione (dimensione: da conservatore a innovativo)	Consolidamento del laboratorio del FSS Il FSS promuove l'innovazione nell'ambito della sicurezza stradale. Ciò ha l'obiettivo di favorire l'identificazione delle nuove misure preventive e contribuire a sviluppare strategie e progetti efficaci per la diminuzione del rischio basata sul comportamento degli utenti del traffico. In tal senso, si tiene conto di «piccole e grandi idee» e si procede secondo il motto «Test and Learn».
3. Consolidamento come attore (dimensione: da reattivo a proattivo)	a. Comunicazione attiva Il FSS attua strategie di comunicazione efficaci e ne diffonde attivamente i messaggi per accrescere l'impegno dei gruppi target. b. Accento su campagne e progetti propri Il FSS può indire campagne e, se necessario, attuarne anche di proprie. In questo modo può lanciare progetti e campagne in modo indipendente e flessibile.
4. Gestione delle conoscenze e dell'impatto (dimensione: da basato sugli interessi a basato sulle conoscenze)	a. Sviluppo della gestione delle conoscenze Il FSS raccoglie, analizza e utilizza informazioni e dati relativi ai progetti e alle campagne. Ciò aiuta a valutare e migliorare continuamente l'efficacia di iniziative e misure. b. Valutazioni Il FSS compie valutazioni sistematiche sostanzialmente per tutti i progetti e le campagne che finanzia. Ciò accresce l'efficacia, la trasparenza e quindi la fiducia dei richiedenti.

Campo di intervento	Descrizione delle misure
5. Trasparenza e capacità di controllo	a. Appalti, settore legale e compliance Il FSS garantisce la legittimità e la trasparenza di tutte le procedure di appalto, conformemente alla legge federale sugli appalti pubblici (RS 172.056.1), e attribuisce grande importanza al rispetto delle disposizioni legali (protezione dei dati) e degli standard di conformità. Con la rigida osservanza del quadro normativo e delle disposizioni interne, riduce al minimo il rischio di problemi di natura giuridica, rivendicazioni di responsabilità e irregolarità, creando un contesto commerciale affidabile. b. Controllo finanziario Il FSS impiega i mezzi finanziari secondo le priorità strategiche e i campi di intervento in modo efficiente, vincolato allo scopo e trasparente e crea così fiducia e credibilità nei confronti della commissione amministrativa e delle parti interessate esterne. c. Sviluppo di strumenti di controllo: strategici e operativi Per la sede operativa, il presidio e la commissione amministrativa, il FSS realizza dashboard digitali con le cifre e i fatti principali per rendere possibili decisioni efficienti e oculate.
6. Sviluppo organizzativo	a. Processi aziendali efficienti Il FSS organizza con efficienza le sue operazioni interne, si avvale di nuove tecnologie e garantisce che tutti i compiti amministrativi siano svolti correttamente. Ciò contribuisce ad accrescere complessivamente la produttività e l'efficienza della sede operativa e aumenta la soddisfazione delle organizzazioni partner. b. Professionalizzazione e integrazione di nuovi compiti In base ai campi d'intervento, i compiti già esistenti vengono professionalizzati, integrando nel FSS nuovi compiti. Ciò riguarda soprattutto gli ambiti: appalti, settore legale e conformità, gestione delle conoscenze e dell'impatto, Lab FSS, formazione continua volontaria, comunicazione e portale online. Ciò conferisce al FSS più controllo, flessibilità ed efficienza; nel contempo, il know-how interno può essere utilizzato per raggiungere efficacemente gli obiettivi del Fondo. c. Sviluppo interno di conoscenze specialistiche Il FSS rafforza la sede operativa a livello di personale e specialistico, affinché i nuovi compiti siano svolti internamente con maggior efficacia sul piano dei costi e sia possibile ridurre la dipendenza da organizzazioni esterne.

La definizione delle misure prioritarie nei campi di intervento avviene su domanda dell'organo operativo alla commissione amministrativa, tramite il processo di budget e di domanda.