



## I principi-guida di VISION ZERO

L'ambiente strada deve essere adattato maggiormente alle capacità e ai limiti umani, in modo da permettere meno errori alla guida.

La responsabilità principale spetta alla autorità pubblica che deve:

- mettere in campo coerenti programmi di portata generale sui tre elementi del sistema mobilità (l'uomo, la strada, il veicolo);
- agire con interventi specifici sui fattori di pericolo proteggendo in primo luogo gli utenti della strada che risultano essere i più deboli e i più vulnerabili nelle diverse situazioni della circolazione, volta per volta pedoni, ciclisti, motociclisti, passeggeri di autovetture.

La sicurezza stradale non può che essere parte di una politica della sicurezza più complessiva che già viene adottata per quanto riguarda la mobilità con altri mezzi di trasporto (aerei, treni, navi ...), dove già ora l'insieme del sistema viene studiato e organizzato in funzione della sicurezza.

"Vision Zero" ci dice che lo stesso approccio "di sistema" può essere adottato per la circolazione stradale in cui la responsabilità per la sicurezza deve essere equamente ripartita tra:

- gli utenti della strada che devono seguire le regole della circolazione e agire responsabilmente;
- lo stato che costruisce e gestisce la rete stradale, fissa le regole della circolazione e le deve far rispettare anche per finalità educative e di monitoraggio;
- l'industria e il commercio che producono e vendono i veicoli.

## Una "visione" che suscita energie

Sul piano politico e su quello della cultura della sicurezza, da affermare e diffondere a tutti i livelli, la "visione" di una circolazione stradale con "zero" morti e feriti gravi rappresenta uno stimolo potente per attivare le risorse, l'energia e la creatività di tutte le persone e di tutti gli organismi implicati, dalle responsabilità politiche a quelle tecniche e professionali, dalle scelte di mobilità ai comportamenti diffusi nel traffico.

Valenza etica ed efficacia comunicativa caratterizzano l'approccio "Vision Zero": la sicurezza stradale diventa un tema all'ordine del giorno dei media, dell'opinione pubblica e del dibattito politico.

Ma perché la prospettiva "visionaria" diventi realtà si devono fissare obiettivi intermedi, indicare scadenze temporali, precisare programmi e possibili misure, valutare e verificare i risultati via via acquisiti.

Il concetto "Vision Zero" nasce nel campo della sicurezza sul lavoro: viene introdotto dall'industria chimica americana DuPont a inizio Ottocento, che smette di considerare la sicurezza una responsabilità personale del lavoratore e la fa diventare un fatto condiviso, col motto "ogni infortunio è evitabile". Questo è, per esempio, il principio che governa i sistemi di trasporto ferroviario, marittimo ed aereo: di fronte ad un incidente con conseguenze per le persone, l'operatore abilitato al trasporto e l'autorità competente indagano sulle cause di ogni singolo evento e lavorano affinché non si ripeta.



## Mobilità sicura e sostenibile

### Vision Zero

**La sicurezza stradale costituisce un vero e proprio prerequisito per fare passi significativi in direzione di una mobilità urbana più sostenibile, dovuta a un maggiore utilizzo del trasporto pubblico e, soprattutto, ad una consistente crescita della mobilità pedonale e dell'uso della bicicletta.**

**Per cambiare in questa direzione le scelte di un numero significativo di cittadini è indispensabile che la pericolosità, reale e percepita, delle nostre strade urbane venga drasticamente ridotta attraverso una politica della sicurezza stradale che protegga prima di tutto pedoni e ciclisti e, più in generale, si orienti sui programmi e sulle pratiche dei paesi più evoluti in materia.**

"VISION ZERO" è un nuovo approccio alla sicurezza stradale affermatosi in Svezia negli anni Novanta, a partire dal principio che gli incidenti stradali con morti e feriti gravi costituiscono un'emergenza con costi umani e sociali che non possono più essere accettati come un inevitabile effetto collaterale della circolazione stradale.

Il diritto alla vita e all'integrità fisica e psichica deve essere preso in considerazione con priorità rispetto al diritto alla mobilità con veicoli a motore privati.

Quindi tutto deve essere fatto perché la circolazione stradale, che è un sistema costruito e gestito dall'uomo, non produca più morti e feriti gravi.

Tutti gli elementi del sistema uomo-veicolo-strada devono essere adeguatamente controllati e modificati per rimuovere le cause prevedibili degli incidenti e raggiungere l'obiettivo di azzerare i danni evitabili (in questo senso si può parlare di Visione Zero) limitando le conseguenze più gravi degli incidenti dovuti a cause non prevedibili.

Per quanto riguarda l'elemento "uomo", la premessa cardine di questa nuova concezione è che tutte le persone possono commettere errori, anche gli utenti della strada più ragionevoli.

Di conseguenza i sistemi del traffico e di pronto soccorso devono essere organizzati in modo che gli errori inevitabili non abbiano conseguenze fatali.

Più che un programma o un obiettivo in senso stretto "Vision Zero" è un nuovo modo di pensare alla sicurezza stradale, un principio etico e di indirizzo per le politiche della mobilità e gli interventi per la sicurezza.

Nel 1997 il Parlamento svedese ha adottato "Vision Zero" quale principio guida per le politiche della mobilità e gli interventi per la sicurezza stradale.

Anche Svizzera, Norvegia, Danimarca, Olanda, Belgio, Germania, Austria, Turchia fanno esplicito riferimento a "Vision Zero" o si ispirano ai suoi contenuti.



*Evoluzione delle morti per incidente in Svezia dall'introduzione di Vision Zero (fonte: Governo Svedese)*



## Via sicura

### VISION ZERO in Svizzera

In particolare il Governo svizzero ha scelto nel 2002 questa opzione etica per ripensare profondamente la propria politica di sicurezza stradale.

Nel 2002 l'Ufficio federale delle strade (USTRA) presenta VESIPO, il rapporto-base sulla nuova strategia elaborato col supporto dell'Ufficio Prevenzione Infortuni (UPI) e con la partecipazione di specialisti rappresentanti tutti i soggetti pubblici e privati interessati ai diversi aspetti della mobilità e della sicurezza stradale.

A partire dai deficit concreti di sicurezza riscontrati nei 592 incidenti mortali sulle strade svizzere dell'anno 2000, analizzati uno per uno dagli esperti dell'UPI, il documento illustra le 77 misure tecniche ed educative da adottare per ridurre progressivamente il numero dei morti e dei feriti gravi a breve (2002-2005), medio (2005-2010) e lungo termine (2010-2020) nella prospettiva di Vision Zero; le singole misure proposte sono accompagnate da una quantificazione del risultato atteso dalla loro applicazione in termini di riduzione del numero delle vittime.

Le misure riguardano in primo luogo:

- i soggetti più deboli e a rischio nel traffico: i pedoni e i ciclisti in ambiente urbano, i motociclisti e i passeggeri delle autovetture nella circolazione extraurbana e autostradale;
- le problematiche della velocità e della attitudine alla guida.

Nel 2004 il programma d'azione "VIA SICURA" concretizza per il periodo 2005-2010 la nuova politica della sicurezza stradale ispirata a Vision Zero; nella vicina Confederazione l'obiettivo per il 2010 è di dimezzare il numero dei morti e dei feriti gravi del 2000, portandolo intorno a 300 per i morti e a 3000 per i feriti gravi.

### Il programma VIA SICURA in sintesi

Per il periodo 2005-2010 il programma prevede l'operatività di 56 misure nei seguenti campi:

- Educazione alla mobilità e alla sicurezza a tutti i livelli scolastici.
- Ulteriori iniziative a livello internazionale per una maggiore sicurezza dei veicoli.
- Analisi e eliminazione di tratti stradali potenzialmente pericolosi e con elevato numero di incidenti.
- Introduzione di nuove norme (ad es. una formazione alla guida in due fasi: prima patente a tempo determinato con successivo periodo di prova di tre anni e corsi di perfezionamento per la patente definitiva a tempo indeterminato).
- Divieto di guida sotto l'effetto di alcol e sostanze per i conducenti professionali e per i nuovi conducenti.
- Sistematica formazione per i conducenti recidivi.
- Guida con fari accesi di giorno (su tutte le strade).

I costi di attuazione del programma a carico del settore pubblico, in gran parte dovuti all'intervento sui tratti stradali pericolosi e agli accresciuti controlli stradali, sono coperti da un aumento percentuale del premio di assicurazione di responsabilità civile dei veicoli tenendo conto del fattore di rischio. Sconti per chi non crea incidenti e supplementi per i conducenti a rischio.

L'UPI accompagna l'avvio di "VIA SICURA" con una particolare sottolineatura degli interventi di miglioramento della infrastruttura stradale, delle caratteristiche tecniche dei veicoli e della intensificazione dei controlli di polizia, elemento decisivo per la "produzione" massiccia dei comportamenti virtuosi nel traffico, vista l'insufficienza (in Svizzera) degli appelli all'autoresponsabilità.



Le misure di moderazione del traffico sono confermate asse portante dell'intervento sull'incidentalità in ambito urbano, con la realizzazione delle "Zone 30 km/h" sulla rete urbana secondaria e la diffusione delle "Zone 20" per le "zone di incontro" in cui deve prevalere la mobilità pedonale e ciclistica e la funzione d'incontro e interazione sociale.

L'UPI raccomanda inoltre la promozione esplicita del limite di velocità di 70 km/h sulle strade extraurbane a carreggiata unica (prive di spartitraffico, dove sono possibili scontri frontali) e impegni ulteriori sui problemi dei motociclisti, sull'uso delle cinture di sicurezza e sul "colpo di sonno".

### Velocità e salute

A fronte della motorizzazione di massa delle economie emergenti, negli ultimi anni il fenomeno degli incidenti stradali ha assunto dinamiche esplosive a livello globale: la Banca Mondiale ha stimato in circa 1 milione e 200 mila i morti sulla strada nel 2002 (la prima causa di morte dei giovani nei paesi sviluppati, a livello mondiale seconda solo all'HIV), in crescita di quasi il 4% l'anno (raddoppia in 20 anni).

Per questo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, a partire dal 2004 ha avviato una campagna internazionale di informazione dei decisori fondata su due semplici principi:

- gli incidenti stradali sono una questione di **salute pubblica**, l'attenzione va concentrata sulle **conseguenze per le persone** e il problema va affrontato con politiche pubbliche;
- la causa principale degli incidenti e della loro gravità per le persone è la **VELOCITÀ**, su cui vanno concentrati gli sforzi delle politiche per la sicurezza stradale.

In sintesi, quello che manca per la sicurezza stradale non sono le soluzioni tecniche, ma la consapevolezza della gravità e delle cause.

### VISION ZERO in Italia

Nel nostro paese, l'approccio Vision Zero non risulta ancora presente nella cultura diffusa dei decisori politici e tecnici.

Fa riferimento a "Visione Zero" la Regione Piemontese nel suo documento programmatico per il Piano regionale della sicurezza stradale (aprile 2006) dichiarando «... particolarmente significativo l'approccio che va sotto la denominazione di "Visione Zero", che basa il fondamento della propria azione su imprescindibili principi etici. La Regione Piemonte intende stabilire rapporti di collaborazione con i Paesi e con le Regioni che, adottando tale approccio, hanno saputo porre in essere le più efficaci politiche della sicurezza stradale».

Figure 1.1 Probability of fatal injury for a pedestrian colliding with a vehicle

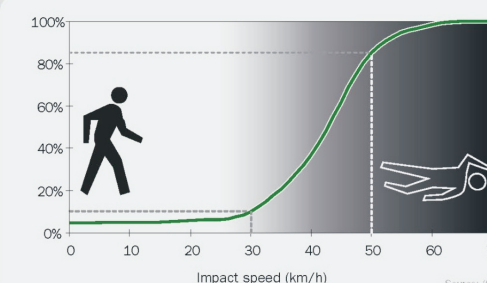
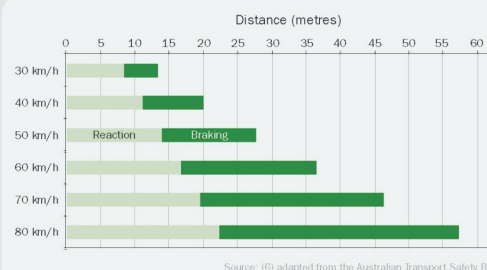


Figure 1.2 Illustration of the stopping distance in an emergency braking



## Speed management

A ROAD SAFETY MANUAL  
FOR DECISION-MAKERS  
AND PRACTITIONERS

*Il ruolo della velocità nella sicurezza stradale quantificato ufficialmente dall'ONU (Rapporto mondiale sulla prevenzione del danno stradale, 2004) e riconosciuto come oggetto di formazione dei decisori e degli esperti*

