

Vision Zero è il programma internazionale secondo cui, per azzerare il numero di incidenti mortali, non si deve puntare sull'innalzamento delle sanzioni o su ulteriori restrizioni dei limiti, ma sulla pianificazione stradale.



L'inasprimento delle pene e la riduzione dei limiti di velocità hanno dimostrato di non essere le soluzioni più adatte a ridurre il numero di incidenti stradali, il punto di svolta significativo viene invece dato dalla pianificazione stradale: se si individuano tratte dove è altamente probabile uno scontro tra un'auto e un pedone, allora queste strade vanno progettate in modo da non permettere che le auto superino una certa velocità, che risulterebbe letale per il pedone. Oppure, altra soluzione, devono essere costruite delle barriere che separino pedoni e ciclisti dalle auto.

La pianificazione è il punto di partenza del piano "Vision Zero", progetto nato nel 1997 in seno al parlamento svedese e che ha come scopo l'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2020. Oggi è diventato un programma internazionale a cui partecipano diversi paesi, tra cui Norvegia, Paesi Bassi e Stati Uniti. In Svezia, culla di Vision Zero, sono stati costruiti nel corso di 15 anni più di 12 mila sottopassaggi o ponti per gli attraversamenti pedonali, e strisce pedonali dotate di luci di segnalazione e dossi per rallentare le automobili in arrivo. Non solo, negli ultimi 10 anni circa 1.500 chilometri di strade sono state dotate di una terza corsia, che può essere utilizzata a turno dagli automobilisti delle due carreggiate per compiere sorpassi: è una soluzione che rende una strada a due corsie molto più sicura e meno costosa del raddoppio della strada.



A tutto questo si è affiancato anche un aumento dei

controlli di polizia sulla guida in stato di ebbrezza: oggi soltanto lo 0,25 per cento delle persone fermate viene trovata con un tasso di alcol superiore alla norma.

La Svezia è quindi uno dei paesi con le strade più sicure al mondo: il numero di morti causati da incidenti stradali è di 3 ogni centomila abitanti, molto al di sotto della media dell'Unione Europea (5,5) e di quella italiana (6,2). In questo Paese si è anche ridotto il numero degli incidenti mortali: negli anni Settanta erano più di 1.500 l'anno, nel 2013 sono diventati meno di 300. Il fatto che ci siano ancora morti è dovuto all'errore umano impossibile da eliminare in modo definitivo. Per risolvere il problema si dovranno attendere auto con rilevatori automatici di tasso alcolemico, o sistemi di allarme in grado di evitare la collisione all'ultimo secondo, oppure auto col pilota automatico - e qui Google e molte case automobilistiche si sono già messe all'opera.

Per attuare questo programma quindi, comodità e costi - stimati intorno a decine di milioni di dollari - non devono essere le priorità: la pianificazione della rete stradale deve essere in cima alle priorità perché il programma funzioni. Il problema, soprattutto italiano, è quello di trovare i fondi, senza i quali non sarebbe possibile pianificare nulla. Sarà mai attuabile un piano del genere in Italia?

Manuela Caputo