

## Scheda **“Gli obiettivi europei in tema di incidenti stradali”**

di Gabriele Domenici, già Commissario Capo della Polizia di Stato

### **ARTICOLO 1**

#### **“Sicurezza stradale, obiettivo zero: i giovani ambasciatori della sostenibilità nei trasporti”**

Giorgio Ursicino - Messaggero - 14 dicembre 2022

*Per la **sicurezza stradale** i giorni scorsi sono stati particolarmente drammatici. Diversi incidenti, infatti, si sono fatti largo addirittura nell'apertura dei telegiornali per la violenza degli impatti e per la conseguente perdita di vite umane. Spesso giovanissime. Le cause sempre le stesse, le conosciamo da tempo: velocità troppo elevata, guida in stato di alterazione per alcol o droghe, distrazione, scarsa valutazione della conseguenza dovuta all'inesperienza. Eppure, negli anni, i veicoli hanno fatto enormi passi avanti, sia dal punto di vista della sicurezza passiva che di quella attiva. Con la diffusione sempre maggiore di dispositivi elettronici di ausilio alla guida che, un giorno, dovrebbero portare all'auto completamente autonoma. Forse per questo che ha avuto i riflettori particolarmente puntati addosso la presentazione dell'annuale del rapporto DEKRA sull'argomento che, nell'attuale edizione, è focalizzato proprio sulla “Mobilità dei giovani”. Un problema che è anche una grande opportunità secondo Toni Purcaro, presidente della filiale italiana della multinazionale ed “Head of DEKRA Region Central East Europe & Middle East”.*

*Alle tradizionali criticità che accompagnano la crescita dei neopatentati, si affiancano infatti una diversa visione della mobilità, il tramonto della vettura come status symbol e, soprattutto, un più profondo feeling con le nuove tecnologie visto che le nuove generazioni sono native digitali. «La considerazione del veicolo è sempre più legata al concetto di mobilità, che include tutti i mezzi necessari a finalizzare uno spostamento dal luogo di origine a quello di destinazione - ha spiegato Purcaro presentando il dossier presso la Sala Zuccari del Senato della Repubblica - in tale contesto va inquadrata questa edizione del Rapporto. I giovani possono essere attori protagonisti della sostenibilità e diventare ambasciatori della sicurezza sulle strade». Una visione che rappresenta un enorme passo avanti: trasformare il lato vulnerabile della filiera in un vero testimonial virtuoso.*

*Un rovesciamento del punto di osservazione. Il numero uno di DEKRA Italia va ancora più in profondità nella sua relazione alle Istituzioni: «Le nuove generazioni sono native digitali, organizzano le loro attività usando piattaforme che li connettono al resto del mondo e vivono la mobilità come servizio. La sicurezza stradale, quindi, si manifesta nel comportamento di chi guida, nella sicurezza del mezzo e delle sue connessioni, nella infrastruttura “intelligente” e, prima ancora, in buono stato». Il manager conclude sui temi che conosce più a fondo, quello sui mezzi di trasporto e la loro efficienza: «I veicoli, ovvero auto, moto, scooter, biciclette, monopattini, superato il concetto di possesso, passano da un utilizzatore all’altro, per cui il loro stato d’uso, per garantirne la sicurezza, necessita di una verifica costante e non solo periodica». Quindi è sui ragazzi che dobbiamo concentrarci visto che a livello mondiale, nell’età fra i 5 e i 29 anni, gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di morte.*

## **IDATI**

*Comunque, il rapporto provvisorio dell’Istat, nel semestre da gennaio a giugno di quest’anno, evidenzia che i dati sulla viabilità sono tutti peggiorati in Italia rispetto allo stesso periodo del 2021: 81.437 incidenti con lesioni a persone (+24,7%), le vittime sono state 1.450 (+15,3%) e i feriti 108.996 (+25,7%). Il Rapporto DEKRA spiega che in Europa gli impatti che coinvolgono persone nella fascia d’età 18-24 anni causano nel 64% dei casi la morte del guidatore o del passeggero al suo fianco, rispetto al 44% nella popolazione complessiva. I giovani sono anche i più propensi a lasciare con frequenza l’auto per migliorare le condizioni del traffico: il 42% utilizza più volte alla settimana anche i mezzi di trasporto pubblici come bus e treno. Inoltre, il 32% sale più volte alla settimana in sella alla classica bicicletta o alla pedelec. Questa tendenza risulta accentuata soprattutto nelle aree urbane, da una parte per la disponibilità di offerte di car sharing, noleggio di scooter elettrici e servizi di trasporto pubblico locale, dall’altra anche in ragione della scarsità di parcheggi. All’evento hanno preso parte il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, il suo vice Galeazzo Bignami e l’assessore alla Mobilità della Capitale Eugenio Patanè. Il Ministro si è dimostrato sensibilissimo al problema ed, oltre ad illustrare alcune situazioni proponendo soluzioni, ha annunciato che già la prossima settimana convocherà un tavolo per adeguare il Codice della Strada ai tempi che cambiano.*

## **ARTICOLO 2:**

### **“MOBILITY AND TRANSPORT – Vision Zero and the Safe System approach”**

Piattaforma multimediale “Newsroom” della Commissione europea – 31 gennaio 2018

#### **Vision Zero and the Safe System approach**

*The Safe System approach to road safety should be a way to work towards Vision Zero. The two concepts are usually presented together.*

**date:** 31/01/2018

*Originally, the Vision Zero concept referred to a societal commitment to work towards the objective of zero fatalities (or even zero serious injuries) on the road. The Transport White Paper (Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system) set the goal of moving close to zero fatalities in road transport by 2050. As an intermediate goal, the EU aims to halve road casualties by 2020, underlying its role as world leader in safety and security for all modes of transport.*

*First and foremost, the Safe System approach should be seen as a vision based on an ethical foundation, creating and supporting a totally new perspective, a paradigm shift, on the road safety problem and how to solve it.*

*The aim is to develop a more forgiving road system that takes human fallibility and vulnerability into account. Under a Safe System, the entire transport system is designed to protect people from death and serious injury.*

*The Safe System approach accepts that people make mistakes and are vulnerable. It also stresses that those designing road systems and those using them must share the responsibility for creating a system whereby accidents do not result in death or serious injury.*

*Therefore, all parts of the system must become safer – roads and roadsides, speed, vehicles and road use – so that if one part fails, other parts are still able to protect those involved.*

*For more background: <http://visionzeroinitiative.com>*

## **CHIAVE DI LETTURA DEGLI ARTICOLI**

Il primo degli articoli presi in considerazione, oltre a richiamare nel finale una serie di dati sui sinistri stradali<sup>1</sup> e soffermarsi, all’inizio, su quelle che sono le cause

---

<sup>1</sup> Riferiti al primo semestre del 2022, tenuto conto che l’articolo è stato pubblicato il 14 dicembre 2022.

principali degli stessi, nel titolo focalizza l'attenzione su uno degli obiettivi che l'Unione europea intende perseguire, ossia l'azzeramento delle vittime<sup>2</sup>.

Tale ambizioso risultato, che gli organismi comunitari più volte hanno rimarcato di voler raggiungere, prende spunto da un'analogha iniziativa nata in Svezia nel 1997 (denominata Vision Zero), finalizzata a eliminare morti, traumi e patologie conseguenti a incidenti stradali. Al riguardo, le istituzioni dell'UE hanno individuato due obiettivi:

- dimezzare, entro il 2030, il numero di morti e feriti gravi;
- azzerare, entro il 2050, le vittime<sup>3</sup>.

L'articolo si sofferma, inoltre, sul binomio giovani-sicurezza stradale, poiché i nativi digitali hanno, da neopatentati, una naturale predisposizione all'utilizzo della tecnologia di bordo, sempre più performante sui veicoli. Così le nuove generazioni, che vivono la mobilità come servizio, potranno essere non solo gli ambasciatori della sostenibilità nei trasporti, ma anche i principali divulgatori della "cultura della sicurezza stradale", tema che sarà oggetto di specifico approfondimento.

Il secondo articolo è un breve comunicato pubblicato su "Newsroom"<sup>4</sup>, che fornisce una descrizione del sistema *Safe-System*<sup>5</sup>, da utilizzare per raggiungere i citati obiettivi.

Tale sistema prevede un approccio globale al tema della sicurezza stradale, poiché prende in considerazione tutti i soggetti e le criticità che, a vario titolo, sono causa ed effetto di un incidente.

Con il sistema in questione viene attribuita massima importanza non solo al fattore umano (formazione, verifica dei comportamenti, controlli *in itinere*, etc.), ma anche ad altri elementi attinenti al mondo della mobilità, ossia:

- veicoli;
- strade ed infrastrutture (con particolare riguardo alla cd. "sicurezza passiva", focalizzando l'attenzione alla fase costruttiva sia dei veicoli che dei manufatti stradali);
- rispetto delle regole;
- cure e supporto in favore delle vittime di incidenti.

---

<sup>2</sup> Infatti, il titolo dell'articolo è: "Sicurezza stradale, obiettivo zero: i giovani ambasciatori nella sostenibilità dei trasporti".

<sup>3</sup> Documento di lavoro dei Servizi della Commissione europea, pubblicato il 19.6.2019, intitolato "Quadro UE 2021-2030 per la Sicurezza Stradale - Obiettivo zero vittime (Vision Zero)".

<sup>4</sup> Piattaforma multimediale della Commissione europea.

<sup>5</sup> Sistema globale di intervento per la gestione della sicurezza stradale.

Di seguito si ha una rappresentazione intuitiva dei principali aspetti del *Safe-System*.



## Le politiche internazionali

L'importanza del tema trattato emerge dalla particolare attenzione riservata allo stesso dalle principali istituzioni politiche internazionali, che hanno definito programmi transnazionali per incentivare i singoli Stati al miglioramento della sicurezza stradale.

Abbiamo già accennato all'operato dell'Unione europea, realizzatosi attraverso il varo di numerosi progetti tesi ad individuare le principali cause della incidentalità stradale, nonché le relative misure per prevenirle. I risultati di tale attività sono riscontrabili nella "Dichiarazione di La Valletta", del 29 marzo 2017, il cui testo è stato approvato l'8 giugno successivo dal "Consiglio sulla Sicurezza Stradale"<sup>6</sup>, e poi diramato per l'attuazione a tutte le delegazioni degli Stati dell'Unione europea.

Con esso i Paesi membri dell'UE sono stati esortati ad adottare le misure necessarie per dimezzare il numero delle vittime nell'arco di venti anni, intensificando la collaborazione tra Stati e dando priorità alla lotta contro quei comportamenti ritenuti fra le principali cause dei sinistri, come:

- eccesso di velocità;

<sup>6</sup> Il "Consiglio sulla Sicurezza Stradale" è un organo che svolge la propria attività nell'ambito del Consiglio europeo, con la finalità di adottare normative inerenti alle politiche di sicurezza stradale.

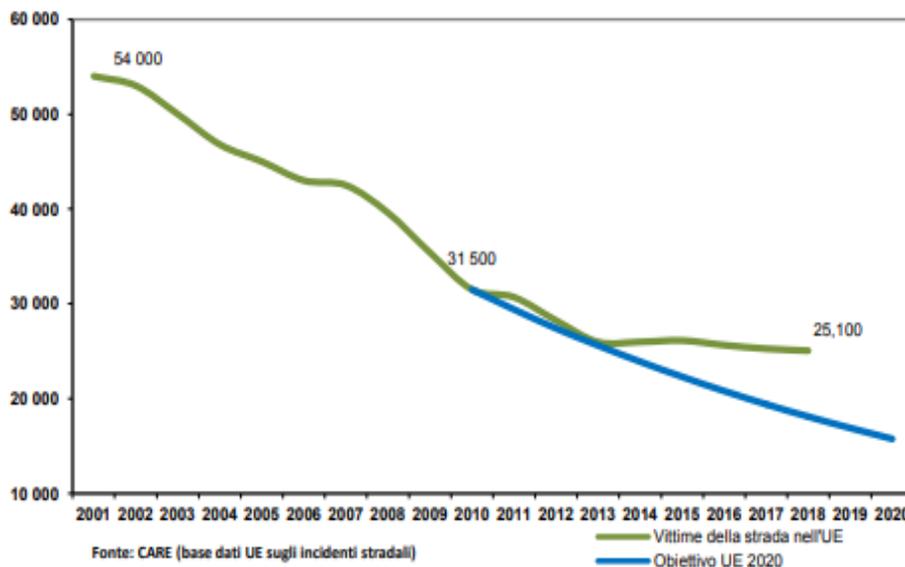
- guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;
- distrazione;
- stanchezza.

L'analisi del documento approvato dal suddetto Consiglio evidenzia, inoltre, come il tema della sicurezza stradale sia trasversale anche rispetto ad altri aspetti della vita politica, sociale ed economica degli Stati europei.

Infatti, in esso si evidenzia l'importanza di attuare politiche che incidano anche sulla salvaguardia dell'ambiente, attraverso la:

- realizzazione di infrastrutture stradali più sicure;
- pianificazione di un sistema di mobilità urbana, tale da incoraggiare l'uso dei mezzi pubblici e gli spostamenti in bicicletta, garantendo nel contempo la sicurezza degli utilizzatori.

Dall'esame del sottostante grafico emerge una flessione del numero delle vittime della strada nel periodo 2001-2020 che, all'epoca, indusse a previsioni ottimistiche, tanto da far ritenere possibile, entro il 2030, un ulteriore dimezzamento del dato.



La considerazione da cui prese spunto la "Dichiarazione di La Valletta" nasce dalla necessità di porre rimedio ad un'emergenza che provoca, ogni anno, più di un milione di decessi ed è, ad oggi, la prima causa di mortalità per i giovani fra i 5 ed i 29 anni.

Anche l'Organizzazione delle Nazioni Unite ha inserito il tema della sicurezza stradale all'interno dei *Sustainable Development Goals (SDG)*<sup>7</sup>, meglio conosciuti come "Agenda 2030". Si tratta di un programma globale di sviluppo economico-sociale che prevede la realizzazione, entro il 2030, di 17 obiettivi composti da 169 *targets*, individuati per affrontare e risolvere una vasta gamma di criticità che affliggono gran parte della popolazione.

In particolare, il *target* 3.6 degli *SDG*, dedicato alla salute ed al benessere delle persone, include fra gli obiettivi "la prevenzione dei decessi e danni causati da incidenti stradali".

Inoltre, l'ONU, in collaborazione con l'Organizzazione Mondiale della Sanità, ha pubblicato, come contributo per conseguire il già menzionato *target*, un documento intitolato "*Road Safety Strategy*", destinato agli operatori delle Nazioni Unite e finalizzato a preservarne l'incolumità durante lo svolgimento dei loro compiti istituzionali. La strategia per raggiungere l'obiettivo prefissato si basa su 5 punti:

- gestione della sicurezza stradale;
- sicurezza dei veicoli;
- preparazione degli operatori;
- gestione delle emergenze post-incidente;
- miglioramento degli ambienti di guida.

La "*Road Safety Strategy*" è inserita in un più ampio programma con il quale l'ONU si è riproposto, come obiettivo strategico, non solo la riduzione di oltre il 50% dei decessi a livello mondiale, ma anche, entro il 2030, un accesso globale a sistemi di trasporto sicuri e sostenibili, in sintonia con quanto previsto dalle politiche dell'Unione europea.

## **Il Safe-System**

Come già precedentemente evidenziato, lo stesso si compone di 5 punti cardine:

- *safer people*;
- *safer roads* (sicurezza passiva);
- *safer vehicles*;
- *safer speeds*;
- *post-crash care*.

---

<sup>7</sup> Obiettivi di sviluppo sostenibile.

Il primo punto, **“safer people”**, concerne l’aspetto umano, focalizzandosi sul comportamento degli utenti della strada ed individuando quelle azioni che, da un punto di vista statistico, risultano la causa principale di incidenti stradali.

In particolare, eccessiva velocità, assunzione di alcolici e di stupefacenti, mancato utilizzo dei sistemi di ritenzione<sup>8</sup> e del casco, distrazione e, più in generale, mancato rispetto delle norme di comportamento del Codice della Strada, rappresentano la causa prima degli eventi infortunistici.

Le forme di intervento riguardano soprattutto la prevenzione, da realizzare con un’adeguata formazione dei conducenti a partire dai primi anni scolastici, per essere poi proseguita anche in età matura. Non viene tralasciato l’aspetto dei controlli da parte delle forze di polizia dei vari Paesi, associate a campagne informative volte alla prevenzione e repressione dei comportamenti più pericolosi.

Poiché è velleitario ridurre a zero l’incidenza sulla sinistrosità del fattore umano, mediante l’attuazione della **“safer roads”** si mira alla progettazione e costruzione di strade e infrastrutture che, oltre a garantire la “sicurezza passiva” (es. *guard-rail* appositamente ideati per la salvaguardia dei motociclisti perché privi di parti taglienti), tendano a facilitare la guida incoraggiando atteggiamenti virtuosi (fondi stradali drenanti, riduzione della curvatura, segnaletica ben posizionata, etc.), preservando soprattutto l’utenza più debole (pedoni, ciclisti, motociclisti).

In analogia viene incentivato l’aspetto del **“safer vehicles”**, promuovendo la produzione di veicoli più sicuri grazie a dotazioni altamente tecnologiche, destinate a prevenire il verificarsi degli incidenti o a mitigarne gli effetti. Aspetto da non sottovalutare è quello dell’impatto benefico, su clima ed ambiente, che si ottiene migliorando le caratteristiche tecnico-costruttive e di utilizzo sia dei veicoli circolanti che delle stesse infrastrutture stradali.

Il **“safer speeds”** risulta in diretto rapporto con il comportamento dei conducenti, ma è anche finalizzato all’individuazione dei limiti di velocità sulla base di circostanze di tempo e di luogo, in modo da fornire agli utenti una linea di condotta corretta, sicura e omogenea durante la guida.

Il **“Post-Crash care”**, attivato nel caso di incidente, attiene a tutti quegli aspetti destinati a preservare la vita e la salute delle persone coinvolte, mediante un tempestivo e articolato sistema di soccorso. Lo scopo è, quindi, quello di salvaguardare il benessere fisico e psicologico di persone che hanno riportato

---

<sup>8</sup> Cinture di sicurezza e seggiolini per il trasporto di bambini.

traumi a seguito di sinistri, fornendo supporto anche ai loro familiari e provvedendo, altresì, all'eventuale assistenza giudiziaria delle vittime.

## LA SITUAZIONE IN ITALIA

L'Italia, in quanto Paese membro delle organizzazioni transnazionali sopra citate, è impegnata nell'attuazione delle politiche di contenimento della sinistrosità stradale, fornendo inoltre un contributo attivo nell'ideazione e messa in opera di programmi e campagne di prevenzione. I due Ministeri principalmente coinvolti<sup>9</sup>, attraverso gli organi centrali e le rispettive diramazioni periferiche, contribuiscono al coinvolgimento di tutti gli enti che, a vario titolo, sono interessati al tema specifico.

Le principali attività riguardano la formazione e la prevenzione, attuate l'una attraverso mirate campagne di sensibilizzazione rivolte sia al mondo del lavoro che a quello scolastico, l'altra tramite azioni di controllo dei comportamenti di guida e delle condizioni delle infrastrutture stradali.

Sono state, inoltre, attivate collaborazioni con numerosi enti e società (università, aziende sanitarie, case costruttrici di veicoli, enti proprietari e gestori della rete stradale, imprese di assicurazione ed ordini professionali), al fine di dare piena e sinergica attuazione alle politiche sulla sicurezza mediante l'approccio del modulo *Safe-System*.

Da un punto di vista statistico risulta interessante analizzare la scheda infografica allegata elaborata e pubblicata dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT), riferita alla situazione degli incidenti stradali in Italia nel 2023.

Da un esame della predetta scheda si possono estrapolare alcuni dati di immediato interesse:

- nel 2023 si sono verificati 166.525 incidenti (456 al giorno), tre quarti dei quali in ambito urbano;
- le vittime sono state 3.039 (8 al giorno), con 224.634 feriti;
- i costi sociali sono stati calcolati in 18 miliardi di euro, ovvero l'1% del PIL;
- rispetto al periodo precedente al COVID-19<sup>10</sup> si registra una sensibile diminuzione degli incidenti (-3,3%), dei feriti (-6,9%), nonché dei decessi (-4,2%).

---

<sup>9</sup> Ministero dell'interno e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

<sup>10</sup> Gli anni 2020, 2021 e 2022 non sono stati ritenuti dagli organismi europei utili ai raffronti, poiché all'epoca vigevano misure di limitazioni alla circolazione di persone e veicoli, finalizzate a impedire la diffusione della pandemia.

L'analisi fornisce un quadro ancora critico, nonostante i miglioramenti percentuali conseguiti, tant'è che per raggiungere entro il 2030 e il 2050 gli obiettivi prefissati<sup>11</sup> occorrerebbe adottare misure ancora più stringenti.

Di sicuro interesse anche l'analisi dei comportamenti più pericolosi individuati come cause degli incidenti, di seguito elencati:

- distrazione;
- velocità eccessiva;
- mancato utilizzo dei sistemi di ritenzione<sup>12</sup> e del casco;
- mancato rispetto della segnaletica;
- assunzione di alcol e di sostanze stupefacenti.

## **FAKE NEWS E SICUREZZA STRADALE**

L'analisi del dato statistico, come elemento oggettivo di rappresentazione di fatti reali, risulta indispensabile non solo per definire le relative politiche di contrasto alla sinistrosità, ma anche per riuscire a orientarsi nel mondo globale dell'informazione, in modo da individuare e disinnescare le cd. *"fake news"*.

Anche nel campo della sicurezza stradale è facile incorrere in notizie che, per i più svariati motivi, tra cui spesso la semplice superficialità, rischiano di evocare in chi apprende le informazioni una situazione difforme rispetto alla realtà.

Per chiarire il concetto si può ricorrere ad un semplice esempio: spesso in occasione di incidenti stradali particolarmente gravi ci imbattiamo nella definizione di *"strade assassine"*, come a far credere che a causare l'evento siano state solo le caratteristiche tecnico-costruttive o gestionali della sede stradale.

Tuttavia, procedendo a un'analisi oggettiva delle reali cause degli eventi infortunistici emerge, nella quasi totalità dei casi, che l'elemento umano sia stata la vera ragione del verificarsi degli incidenti. Infatti, per l'ISTAT nel 2023 oltre il 92% di sinistri è riconducibile a comportamenti errati di pedoni e conducenti.

L'esempio in questione tende ad evidenziare come la veicolazione non corretta delle notizie abbia l'effetto di deviare l'attenzione, inducendo i destinatari della comunicazione a non porre la necessaria attenzione a quelle che sono le reali priorità per la salvaguardia della propria e altrui incolumità fisica.

---

<sup>11</sup> Dimezzare morti e feriti gravi entro il 2030, azzerare le vittime entro il 2050.

<sup>12</sup> Cinture di sicurezza e seggiolini per il trasporto di bambini.

Per non incorrere nell'insidia delle "fake news" occorre far riferimento a enti e siti istituzionali o comunque organi di informazione che, laddove divulgano dati, possono ritenersi attendibili.

## **TRACCIA PER L'ATTIVITA' IN CLASSE**

Suddividendo le classi in gruppi si richiede di progettare un programma di sicurezza stradale, basato sui punti cardini del *Safe-System*, concentrando l'attenzione sull'attività di prevenzione da svolgere nei confronti delle nuove generazioni di conducenti.

Si tenga presente la scheda infografica ISTAT, con particolare riguardo ai comportamenti che alla guida vengono indicati come principali cause di incidenti.

## **PAROLE CHIAVE**

Safe-system

Vision zero

Agenda 2030

Sicurezza stradale

Road safety strategy

Commissione europea

Mobilità sostenibile

ISTAT

## **LINK D'INTERESSE**

Europa.eu

[www.interno.gov.it](http://www.interno.gov.it)

[www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it)

[www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)

[www.ania.it](http://www.ania.it)

[www.asqps.it](http://www.asqps.it)

## **FAQ DOMANDE E RISPOSTE**

### **1. Quali sono le motivazioni che hanno indotto le principali istituzioni politiche internazionali e nazionali a ideare e attuare stringenti politiche per la sicurezza stradale?**

In via primaria la salvaguardia della vita e dell'integrità psico-fisica dei propri cittadini e la riduzione delle conseguenti sofferenze sia per le vittime che per tutti coloro che a vario titolo ne subiscono un danno (si pensi in particolare ai familiari dei coinvolti); altro aspetto essenziale la riduzione dei costi sociali (con particolare riguardo all'aspetto sanitario) derivante dall'assistenza che deve essere fornita alle vittime

### **2. Quali sono i principali settori di intervento individuati per l'attivazione delle politiche in materia di sicurezza stradale?**

- La prevenzione attraverso una continua opera di istruzione, formazione ed aggiornamento degli utenti della strada.
- Il controllo, da parte delle autorità preposte, sul rispetto delle regole.
- Un miglioramento costante delle caratteristiche costruttive dei veicoli e delle aree destinate alla circolazione, con la finalità principale di incrementare in modo significativo tutti quei sistemi di "sicurezza passiva" tesi a mitigare gli effetti degli eventi infortunistici.
- Un adeguato sistema di assistenza post-incidente che, oltre all'aspetto sanitario, tenga in considerazione i risvolti psicologici, assicurativi e giudiziari che inevitabilmente coinvolgono le vittime di eventi infortunistici e i loro familiari.

### **3. Che cos'è il progetto "Vision Zero"?**

Si tratta di un'iniziativa intrapresa dal governo svedese sul finire degli anni Novanta, il cui scopo era quello della graduale riduzione degli incidenti stradali, con l'obiettivo finale del totale azzeramento di morti e feriti causati da tali eventi. Tale progetto è stato successivamente adottato ed ampliato dall'Unione europea, che si è posta come termine definitivo l'anno 2050 per il raggiungimento del traguardo prefissato.

## **TEST FINALE**

### **1. Quanti sono i punti cardini del modulo Safe System**

- a. 3
- b. 5**
- c. 7

d. 9

**2. Quale obiettivo finale si prefigge l'Unione Europea con il progetto denominato "Vision Zero"**

- a. Riduzione del 50% degli incidenti stradali
- b. Mantenimento dell'attuale numero di incidenti
- c. Azzeramento delle vittime
- d. Nessun obiettivo particolare

**3. Il documento "Road Safety Strategy" è stato elaborato**

- a. Dall'Italia
- b. Dall'ONU in collaborazione con l'OMS
- c. Dall'Unione Europea
- d. Dalla Svezia

**4. In Italia il raffronto fra l'anno 2023 ed il periodo pre-covid registra:**

- a. Un aumento del numero degli incidenti, dei morti e dei feriti
- b. Una diminuzione degli incidenti ma un aumento di morti e feriti;
- c. Una diminuzione del numero degli incidenti, dei morti e dei feriti
- d. Il dato non ha subito variazioni

**5. Nel modulo Safe-System la voce "Post crash care" riguarda:**

- a. La prevenzione
- b. La cura psico-fisica delle persone coinvolte in incidenti stradali e dei loro familiari
- c. La repressione di comportamenti illeciti
- d. La riattivazione della sede stradale dopo un incidente

Soluzioni: 1b, 2c, 3b, 4c, 5b