

Zeitschrift: Mobile : la rivista di educazione fisica e sport
Herausgeber: Ufficio federale dello sport ; Associazione svizzera di educazione fisica nella scuola
Band: 6 (2004)
Heft: 5

Artikel: Scacco matto agli infortuni
Autor: Mathys, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1001908>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Scacco matto agli

Sulle strade elvetiche ogni anno perdono la vita 500 persone. Dobbiamo rassegnarci a questa tragica realtà? No, risponde «Vision Zero», un'idea proveniente dalla Svezia il cui carattere utopico non dissuade dall'associarla anche allo sport.

René Mathys

Ogni anno, le strade svizzere provocano oltre 500 decessi e circa 4500 feriti gravi. Dal 2002 al 2003, il numero delle persone perite in seguito ad un incidente stradale è addirittura salito da 513 a 546 unità. A causa del calo degli incidenti riscontrato negli ultimi 20 anni, queste cifre passano però inosservate o vengono sottovalutate.

«Vision Zero» è un'idea esportata dalla Svezia che mira ad un traffico stradale senza morti, né feriti gravi. Nella realtà in cui viviamo l'obiettivo appare a dir poco visionario, tuttavia lo studio delle lacune presenti nell'attuale sistema di traffico stradale può comunque aiutare ad elaborare le misure necessarie per raggiungerlo. Ma i provvedimenti non bastano: affinché «Vision Zero» non rimanga mera utopia è indispensabile anche operare dei cambiamenti alla base della nostra filosofia della sicurezza.

«Per evitare di incappare in qualche brutto infortunio il sistema viene adattato alle capacità e ai limiti dell'Uomo.»

L'errore è umano

Questo concetto innovativo parte dal principio che l'Uomo commette degli errori che, con i dovuti sforzi, possono essere ampiamente ridotti. Eliminarli completamente sarà invece possibile solo quando il comportamento umano non sarà più un fattore essenziale del sistema. Va perciò relativizzato il paradigma, secondo cui è l'Uomo che deve adattarsi al sistema e privilegiata l'idea di adeguare il sistema all'Uomo. Solo così si commetteranno molti meno

errori e quelli inevitabili non avranno più conseguenze fatali.

Qualche esempio: uno scontro frontale fra due automobili sull'autostrada viene evitato grazie ai separatori di corsia. Se su una strada principale, un automobilista entra invece in collisione con un veicolo che sopraggiunge in senso contrario solo presupposti quali una bassa velocità, le cinture di sicurezza allacciate e la presenza di airbag possono risparmiare ferite di grave entità ai protagonisti. Dal canto suo, inoltre, il sistema di allarme e di salvataggio deve scattare con rapidità per garantire un'assistenza veloce alle persone coinvolte.

Come il Fosbury-Flop

Nel 1968, l'atleta di salto in alto Dick Fosbury eseguì un salto olimpico che lasciò a bocca aperta tutto il mondo dello sport. Non fu tanto l'altezza di 2,44 metri che lo statunitense raggiunse a stupire, quanto il modo in cui eseguì il salto. Fino ad allora, infatti, l'asticella veniva superata con una gamba in avanti in posizione Straddle e l'atterraggio avveniva per lo più carponi; Fosbury, invece, saltò alla rovescia, superando l'asticella dapprima con la testa. Fu così che nacque il Fosbury-Flop, una tecnica ancora oggi diffusissima che non consente più una ricezione carponi, ma il cui avvento coincide con l'addio alla sabbia e con l'entrata in scena del materasso quale superficie di atterraggio. Qual è il nesso con il concetto «Vision Zero»? Semplice, per evitare di incappare in qualche brutto infortunio il sistema, in questo caso l'infrastruttura del salto in alto, viene adattato alle capacità e ai limiti dell'Uomo.

Prevenire è meglio di curare

Da questo punto di vista lo sport organizzato – ovvero l'educazione fisica scolastica e lo sport associativo – può essere paragonato al sistema del traffico stradale. Attraverso regolamenti e disposizioni di sicurezza, i rischi legati alle diverse discipline sportive possono essere ridotti e allenatori, arbitri e funzionari vegliano a che queste regole vengano rispettate. Pensiamo ad esempio ai tragitti delle maratone, delle gare ciclistiche, alle piste di sci o di snowboard, oppure alle superfici lacustri delimitate per le competizioni di nuoto... tutte queste zone

Incidenti in Svizzera nel 2002

Ambito	Circolazione stradale	Sport
Totale feriti	104 000	290 000
Dei quali feriti gravi	4 500	8 000
Morti	513	131

Fonte: proiezioni upi, statistica 2004

infortuni

vengono sbarrate per evitare incidenti con altri utenti. In molte discipline, inoltre, l'uso di protezioni in grado di impedire infortuni gravi (ad esempio il casco) è diventato obbligatorio, almeno in gara. Può sembrare assurdo, ma tutt'oggi degli allenatori di calcio consentono ai loro giocatori di allenarsi senza parastinchi! Non c'è che dire, se queste protezioni venissero indossate non soltanto perché sta scritto nei regolamenti ma per spirito di tutela, forse durante gli Europei di calcio del 2004 la nazionale elvetica avrebbe potuto contare su un attaccante in più. Anche gli attrezzi sportivi subiscono continui sviluppi a livello tecnico per garantire una maggior incolumità fisica. Gli attacchi automatici sugli sci, ad esempio, hanno fatto diminuire in modo drastico il numero di fratture degli stinchi. Al contrario, gli scarponi e gli sci della nuova generazione, unitamente ai recenti stili di sciata, hanno invece provocato un incremento dei casi di rottura dei legamenti del ginocchio... speriamo giunga presto il giorno in cui qualcuno inventerà l'attacco che si apre prima che il danno sia già fatto!

290 000 sono troppi

Secondo le stime dell'upi, ogni anno 290 000 persone s'infortunano praticando un'attività sportiva, 8000 delle quali in modo tale da rendere necessaria una degenza all'ospedale di sette o più giorni. Sempre sull'arco di un anno, sono oltre 100 gli sportivi che perdono la vita e più di un quarto dei decessi e dei casi in cui vengono riscontrate ferite gravi si segnalano nello sport organizzato, tutti gli altri avvengono invece durante la pratica di un'attività individuale. Le cifre summenzionate variano comunque da disciplina a disciplina.

Da una riflessione etica nasce la consapevolezza che una «Vision Zero» sarebbe auspicabile anche in ambito sportivo. E un primo passo in questa direzione sarebbe sicuramente la diminuzione del numero di morti e di feriti gravi nello sport organizzato. Un obiettivo, questo, che necessita dell'impegno di tutti i principali attori del settore: progettisti di infrastrutture sportive, fabbricanti di attrezzi sportivi e di equipaggiamenti di protezione, funzionari sportivi, arbitri, insegnanti di educazione fisica e gli stessi sportivi. **m**

«*Vision Zero*» è un'idea nata in Svezia e punta ad un traffico stradale senza morti né feriti gravi, un obiettivo che persegue anche la politica federale di sicurezza stradale. Il progetto si basa sul principio secondo cui spetta al sistema di traffico stradale adattarsi all'Uomo e non inversamente.

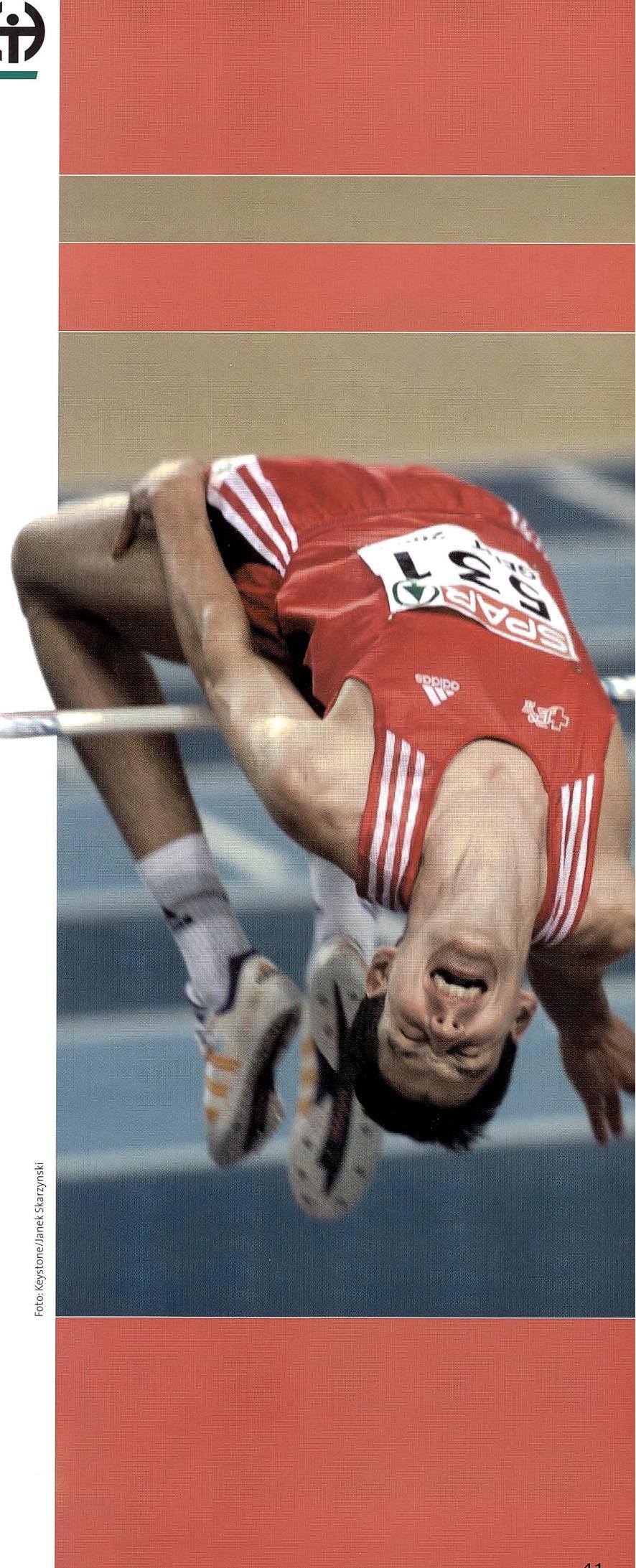


Foto: Keystone/Janek Skarzynski