



## **Sintesi del Global Plan ONU for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020**

---

### **Finalità del documento**

Questo Piano vuole essere una guida per facilitare un'azione coordinata e concertata per il conseguimento dello scopo generale e degli obiettivi specifici del Decennio di Iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020. Il Piano illustra le premesse e le ragioni che hanno portato alla dichiarazione del Decennio da parte dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e rappresenta uno strumento a sostegno dello sviluppo dei piani d'azione nazionali e locali, fornendo al tempo stesso un quadro di riferimento per il coordinamento delle attività a livello globale. Il documento si rivolge al vasto pubblico dei rappresentanti dei governi nazionali e locali, della società civile e delle società private che intendono allineare le proprie attività del prossimo decennio al contesto globale.

### **Entità del problema: un trend in crescita**

Gli incidenti stradali causano ogni anno quasi 1,3 milioni di morti, più di 3500 al giorno. Più della metà di queste persone non erano a bordo di un veicolo. Sempre a causa di incidenti stradali, altri milioni di persone, da 20 a 50, riportano lesioni non mortali che tuttavia costituiscono una delle principali cause di invalidità su scala mondiale.

Il 90% degli incidenti mortali si verifica nei paesi a basso e medio reddito che registrano meno della metà dei veicoli immatricolati nel mondo. Le lesioni da incidente stradale risultano tra le prime tre cause di morte per le persone tra i 5 e i 44 anni e, in mancanza di interventi immediati ed efficaci, diventeranno prevedibilmente la quinta causa di morte nel mondo con un numero previsto di 2,4 milioni di morti l'anno. Ciò è in parte dovuto ad un rapido aumento della motorizzazione non accompagnato da un sufficiente miglioramento delle strategie di sicurezza stradale e della pianificazione di utilizzo del territorio. Le conseguenze economiche degli incidenti dei veicoli a motore si stimano tra l'1% e il 3% del PIL dei paesi del mondo per un totale che supera i 500 miliardi di dollari USA. La riduzione del numero di feriti e di morti sulla strada consentirà di ridurre le sofferenze, di sbloccare la crescita e di liberare risorse per usi più produttivi.

A prescindere dalle conseguenze degli incidenti stradali, l'aumento della motorizzazione ha comportato una serie di altre conseguenze negative per la salute umana e per l'ambiente. Molte parti del mondo già patiscono gli effetti del cambiamento del clima ed è dimostrato che il trasporto stradale, ancora pesantemente dipendente dal petrolio, è responsabile del 14% delle emissioni globali di gas serra. Tali emissioni hanno conseguenze dirette sulla salute umana, per gli effetti dell'inquinamento atmosferico sull'apparato respiratorio. Anche la riduzione dell'attività fisica collegata all'uso del trasporto motorizzato si ripercuote negativamente sulla salute.

In tutto il mondo, si sta valutando come ridurre le emissioni di gas serra e il loro impatto sul cambiamento climatico. Le attività che saranno intraprese nel quadro del Decennio avranno quindi un impatto anche sulle iniziative di miglioramento dei sistemi di trasporto sostenibile, volte a mitigare gli effetti del cambiamento climatico. Per esempio, ridurre l'uso dei veicoli a motore promuovendo sia l'attività fisica sia l'utilizzo di forme di trasporto pubblico sicure e pulite farebbe diminuire le emissioni di gas serra con conseguenti vantaggi per la salute, inclusa la riduzione degli infortuni da incidenti stradali.



## Iniziative che funzionano

Gli infortuni da incidenti stradali si possono prevenire. L'esperienza insegna che un'autorità adeguatamente finanziata e un piano / strategia nazionale con obiettivi misurabili sono gli elementi principali per dare una risposta sostenibile ai problemi della sicurezza stradale. Tra gli interventi efficaci si possono annoverare: l'adozione di criteri di sicurezza stradale nell'uso del territorio, nella progettazione urbanistica e dei trasporti; la progettazione di strade più sicure e la richiesta di controlli indipendenti sui progetti di nuova costruzione dal punto di vista della sicurezza stradale; il miglioramento delle caratteristiche di sicurezza dei veicoli; la promozione del trasporto pubblico; un'efficace gestione della velocità sia da parte della polizia sia attraverso misure infrastrutturali atte a disincentivare il superamento dei limiti previsti; l'adozione e l'applicazione di leggi che prescrivano l'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei sistemi di ritenuta per i bambini; l'adozione e l'applicazione di limiti alcolemici per i conducenti; il miglioramento delle cure post-incidente per le vittime di incidenti stradali. Anche le campagne di sensibilizzazione svolgono un ruolo importante a supporto dell'applicazione delle misure legislative aumentando la consapevolezza dei rischi e delle sanzioni associati alla violazione delle norme.

## Nuovo slancio

Esiste una crescente consapevolezza del fatto che attualmente la sicurezza stradale costituisce un'emergenza le cui ricadute sanitarie, sociali ed economiche sono tali da minacciare i progressi recentemente realizzati in questi campi. La sicurezza stradale non è un tema nuovo, ma l'attività a livello internazionale ha acquistato nuovo slancio nell'ultimo decennio con l'elaborazione di diversi documenti che descrivono l'entità del problema, il suo impatto sociale, sanitario ed economico, i fattori di rischio specifici e gli interventi efficaci a contrastarli. Tali documenti hanno portato all'adozione di diverse risoluzioni che invitano gli Stati membri e la comunità internazionale ad annoverare la sicurezza stradale tra le questioni di politica globale, formulando specifiche raccomandazioni per le azioni da intraprendere. Le risoluzioni invitano inoltre a rafforzare la collaborazione internazionale. La *United Nations Road Safety Collaboration* è stata istituita per rispondere a questo invito. Presieduta dall'Organizzazione Mondiale della Sanità con le commissioni regionali delle Nazioni Unite che si avvicendano alla vicepresidenza, la *Collaboration* riunisce dal 2004 organizzazioni internazionali, governi, organizzazioni non governative, fondazioni ed enti privati per coordinare le varie risposte efficaci ai problemi della sicurezza stradale.

Tuttavia, le iniziative e i livelli di investimento sono attualmente inadeguati ad arrestare o invertire il previsto aumento di decessi sulle strade. Il rapporto 2009 del Segretario Generale delle Nazioni Unite rilevava che, malgrado la consapevolezza e l'impegno sui temi della sicurezza stradale siano in crescita, la volontà politica e i livelli di finanziamento sono tutt'altro che adeguati alle dimensioni del problema. Il Segretario Generale concludeva che l'emergenza richiede una *vision* ambiziosa, maggiori investimenti e maggiore collaborazione e segnalava la Prima Conferenza Interministeriale Globale sulla Sicurezza Stradale come una grande occasione per definire i piani d'azione e catalizzare le mosse successive.

## Perché un Decennio di Iniziative per la Sicurezza Stradale?

Nel suo rapporto 2009, la Commissione per la Sicurezza Stradale Globale lanciava un appello per l'istituzione di un Decennio di Iniziative per la Sicurezza Stradale. Alla proposta aderivano una serie di figure pubbliche nonché la *United Nations Road Safety Collaboration*. Il Segretario Generale delle Nazioni Unite, nel suo rapporto 2009 all'Assemblea Generale, incoraggiava gli Stati membri ad appoggiare il Decennio. Il Decennio avrebbe fornito l'opportunità per svolgere azioni coordinate e a lungo termine a sostegno della sicurezza stradale macroregionale, nazionale e locale.



I principali partner della sicurezza stradale globale concordano sul fatto che questo è il momento giusto per accelerare gli investimenti in sicurezza stradale nei paesi a basso e medio reddito e per sviluppare strategie e programmi di sicurezza stradale sostenibile che ripensino la relazione tra le strade e le persone, incoraggino l'uso del trasporto pubblico e che modifichino l'approccio alla misurazione dei progressi nazionali nelle politiche dei trasporti. Si conoscono i principali fattori di rischio come si conoscono le misure efficaci a contrastarli. Esistono le strutture di collaborazione che possono riunire i principali attori internazionali, i finanziatori, la società civile ed esiste un meccanismo di finanziamento a sostegno dell'accelerazione degli investimenti e delle attività. Mancano ancora risorse sufficienti e volontà politica.

Il Decennio avrebbe fornito un quadro temporale definito per iniziative di stimolo all'impegno politico ed economico sia a livello mondiale, sia a livello nazionale. I paesi donatori avrebbero potuto utilizzare il Decennio come stimolo per integrare la sicurezza stradale nei loro programmi di assistenza. I paesi a basso e medio reddito avrebbero potuto utilizzarlo per accelerare l'adozione di programmi di sicurezza stradale efficaci e con un buon rapporto costi/benefici, mentre i paesi ad alto reddito avrebbero potuto utilizzarlo per migliorare la loro *performance* di sicurezza stradale e per condividere la loro esperienza e le loro conoscenze con altri paesi.

A marzo 2010 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite proclamava un Decennio di Iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020 (risoluzione A/64/255)<sup>1</sup> per stabilizzare e successivamente ridurre il livello di decessi da incidenti stradali nel mondo, incrementando le iniziative condotte a livello nazionale, macroregionale e mondiale. La risoluzione invita gli Stati membri ad implementare iniziative di sicurezza stradale, in particolare nelle aree della gestione della sicurezza stradale, delle infrastrutture stradali, della sicurezza dei veicoli, del comportamento degli utenti della strada, dell'educazione alla sicurezza stradale e della risposta post-incidente. Pur sostenendo il monitoraggio regolare dei progressi verso la realizzazione degli obiettivi globali del Decennio, la risoluzione rileva che gli obiettivi nazionali relativi alle singole aree di attività debbono essere stabiliti dai singoli Stati membri. La risoluzione chiede all'Organizzazione Mondiale della Sanità e alle commissioni regionali delle Nazioni Unite, in collaborazione con altri partner della *United Nations Road Safety Collaboration* e con altri portatori di interesse, di predisporre un Piano globale per il Decennio come documento guida a supporto dell'attuazione di tali obiettivi.

<sup>1</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf)

## **Un quadro di riferimento per il Decennio**

I principi guida alla base del Piano per il Decennio sono quelli dell'approccio sistematico alla sicurezza, che mira a sviluppare un sistema di trasporto stradale maggiormente in grado di compensare l'errore umano tenendo nella dovuta considerazione la vulnerabilità del corpo umano. Questo approccio parte dall'accettazione dell'inevitabilità dell'errore umano. Un sistema sicuro ha lo scopo di garantire che gli incidenti non provochino lesioni gravi alle persone. L'approccio sistematico alla sicurezza considera i limiti umani (per es. quanto può sopportare il corpo umano in termini di energia cinetica) un parametro importante su cui progettare il sistema di trasporto stradale; gli altri aspetti del sistema, come lo sviluppo dell'ambiente stradale e del veicolo, devono essere armonizzati sulla base di tali limiti. Rispetto agli approcci tradizionali, in questo modo di affrontare il problema gli utenti della strada, i veicoli, la rete stradale e il contesto ambientale sono pensati in modo integrato, attraverso una vasta serie di interventi, con una maggiore attenzione alla gestione della velocità e alla progettazione dei veicoli e della strada.



Questo tipo di approccio trasferisce una maggior quota di responsabilità dagli utenti della strada a chi pianifica i sistemi di trasporto stradale e cioè, in primo luogo, i gestori delle strade, l'industria automobilistica, la polizia, gli organismi politici e normativi e, secondariamente, gli altri attori che hanno responsabilità nella sicurezza stradale, come i servizi sanitari, il sistema giudiziario, le scuole e le organizzazioni non governative. Ai singoli utenti della strada spetta la responsabilità di osservare le leggi e i regolamenti vigenti.

Il Piano per il Decennio riconosce altresì l'importanza del rispetto dei livelli di competenza nazionale e locale e l'importanza di coinvolgere molteplici settori ed organismi. Le iniziative volte a realizzare l'obiettivo del Decennio devono essere implementate al livello più appropriato e occorre favorire il coinvolgimento di una pluralità di settori (trasporti, sanità, polizia, giustizia, urbanistica, ecc.). Le organizzazioni non governative, la società civile e il settore privato devono essere coinvolti nello sviluppo e nell'attuazione delle attività nazionali e internazionali volte a realizzare gli scopi del Decennio.

### **Scopo generale e obiettivi specifici**

Lo scopo generale del Decennio consiste nella stabilizzazione e nella successiva riduzione entro il 2020 del livello di decessi sulle strade a livello mondiale. Tale scopo sarà raggiunto attraverso la realizzazione dei seguenti obiettivi:

- sviluppo e implementazione di strategie e programmi di sicurezza stradale sostenibili;
- definizione di un obiettivo ambizioso ma realizzabile per la riduzione dei decessi sulla strada entro il 2020 sulla base degli obiettivi macroregionali esistenti;
- rafforzamento delle capacità manageriali e di implementazione tecnica delle attività di sicurezza stradale a livello nazionale, macroregionale e mondiale;
- miglioramento della qualità della raccolta dati a livello nazionale, macroregionale e mondiale;
- monitoraggio dello stato d'avanzamento e della *performance* sulla base di vari indicatori predefiniti a livello nazionale, macroregionale e mondiale;
- promozione dell'aumento dei finanziamenti per la sicurezza stradale e miglior impiego delle risorse esistenti, garantendo, tra l'altro, il rispetto di criteri di sicurezza nella progettazione delle infrastrutture stradali.