
GLOBAL PLAN

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030

Nell'ambito delle attività del Piano di Rafforzamento Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata redatta la presente nota di sintesi, riferita alla omonima pubblicazione sviluppata da Organizzazione Mondiale della Sanità e Nazioni Unite per sostenere l'attuazione del *Decennio Azione 2021-2030 per la sicurezza stradale* e i suoi obiettivi.

Il Decennio di azione per la sicurezza stradale 2021-2030

Nel settembre 2020, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha adottato la risoluzione A/RES/74/299 "Migliorare la sicurezza stradale globale", proclamando il *Decennio di azione per la sicurezza stradale 2021-2030*, con l'ambizioso obiettivo di prevenire almeno il 50% delle vittime della strada e infortuni entro il 2030. Nella stessa risoluzione, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha richiesto all'OMS¹ e alle Commissioni Regionali delle Nazioni Unite, in collaborazione con altri partner della *Collaborazione per la Sicurezza Stradale delle Nazioni Unite*² e altre parti interessate, di preparare un piano d'azione come documento guida per supportare l'attuazione dell'obiettivo del *Decennio*.

Il Piano Globale per il Decennio di Azione per la Sicurezza Stradale 2021-2030 è stato pubblicato nell'ottobre 2021.

Il Piano Globale per il Decennio di Azione per la Sicurezza Stradale 2021-2030

A livello globale ogni anno, 1,4 milioni di persone muoiono a causa di incidenti stradali e circa altri 50 milioni rimangono ferite. Più della metà di tutti i decessi e i feriti causati da incidenti stradali coinvolgono utenti stradali vulnerabili, come pedoni, ciclisti e motociclisti (e i loro passeggeri). I giovani risultano particolarmente vulnerabili sulle strade di tutto il mondo e gli incidenti stradali sono la principale causa di morte per bambini e giovani adulti, di età compresa tra 5 e 29 anni. I giovani maschi sotto i 25 anni hanno maggiori probabilità di essere coinvolti in incidenti stradali rispetto alle donne, con il 73% di tutti i decessi. Circa il 90% di tutti gli incidenti stradali si verificano nei paesi a basso e medio reddito.

Le economie in via di sviluppo registrano tassi più elevati di incidenti stradali, con il 93% dei decessi. Questi numeri, inaccettabili sia in termini assoluti che relativi, sono rimasti sostanzialmente invariati negli ultimi vent'anni, nonostante il lavoro scrupoloso delle Nazioni Unite e altri enti preposti alla sicurezza stradale.

Anche se la sicurezza stradale è una questione importante per lo sviluppo sostenibile, è ancora relativamente sottovalutata e ampiamente sottofinanziata. La sua inclusione come obiettivo 3.6 e 11.2

¹ Organizzazione mondiale della sanità

² L'UNRSC è un meccanismo consultivo informale il cui obiettivo è facilitare la cooperazione internazionale e rafforzare il coordinamento globale e regionale tra le agenzie delle Nazioni Unite e altri partner internazionali per attuare le risoluzioni dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite sulla sicurezza stradale

negli SDG³, diverse conferenze ministeriali globali, la nomina di un Inviato Speciale per la Sicurezza Stradale da parte del Segretario Generale delle Nazioni Unite e l'individuazione del Fondo per la Sicurezza Stradale delle Nazioni Unite indicano chiaramente la crescente importanza accordata alla sicurezza stradale e ai meccanismi per migliorarla a livello globale.

Il Piano Globale si rivolge ai responsabili politici (governi e partner) invocando azioni che aiutino il mondo a raggiungere l'obiettivo del 50% riduzione del numero delle vittime della strada e infortuni gravi entro il 2030 e dovrebbe fungere da modello per lo sviluppo del sistema nazionale e dei piani e obiettivi locali.

Il Piano rifiuta il *business as usual* e invita i governi e le parti interessate affinché intraprendano un nuovo percorso che dia priorità e implementi un approccio di sistema integrato che collochi in modo preciso la sicurezza stradale come fattore chiave dello sviluppo sostenibile.

Quindi sicurezza stradale non come questione a sé stante ma come componente integrato di molte agende politiche diverse, tra cui la salute infantile, l'azione per clima, genere ed equità.

Come evidenziato dalla pandemia di COVID-19, la necessità stessa di mobilità si evolverà senza dubbio nel prossimo decennio e o farà inevitabilmente determinando cambiamenti nei sistemi di trasporto che sono sia attesi che inattesi. Garantire che tali modifiche non comportino morte o lesioni richiede costante vigilanza e adattamento.

L'influenza del sistema dei trasporti stradali è così pervasivo che la sua la sicurezza – o la sua mancanza – influisce su un'ampia gamma di aspetti fondamentali dei bisogni umani. In quanto tale, garantire la sicurezza delle strade e consentire la mobilità sostenibile gioca un ruolo importante nel ridurre la povertà e le disuguaglianze, aumentando l'accesso all'occupazione e all'istruzione, oltre a mitigare l'impatto del cambiamento climatico. Mettere la sicurezza al fulcro dei nostri sforzi per la sicurezza stradale equivarrà automaticamente a rendere la mobilità sicura un diritto umano.

Un Sistema Sicuro:

- anticipa e previene gli errori umani;
- incorpora progetti stradali e di veicoli che limitano gli effetti degli incidenti a livelli che rientrano nella tolleranza umana per prevenire la morte o lesioni gravi;
- motiva coloro che progettano e mantengono le strade, producono veicoli e amministrano programmi di sicurezza a condividere la responsabilità della sicurezza con utenti della strada, in modo che quando si verifica un incidente, i rimedi siano ricercati in tutto il sistema e non esclusivamente nelle colpe del conducente o di altri utenti della strada;
- persegue un propositivo e continuativo miglioramento delle strade e dei veicoli in modo che l'intero sistema sia reso interamente sicuro piuttosto che solo nei luoghi o situazioni in cui si sono verificati gli ultimi incidenti;
- aderisce alla premessa di fondo che il sistema di trasporto dovrebbe produrre zero morti o feriti gravi e che la sicurezza non dovrebbe essere compromessa a vantaggio di altri fattori come il costo o il desiderio di tempi di trasporto più rapidi.

Azioni consigliate

Trasporto multimodale e pianificazione del territorio

Si prevede che circa il 70% della popolazione mondiale vivrà in contesti urbani entro il 2030, la maggiore domanda di mobilità urbana supererà la capacità dei sistemi, che si basano in gran parte su veicoli privati. Quello degli investimenti nei sistemi di trasporto pubblico per facilitare il movimento sicuro ed

³ Sustainable Development Goals

efficiente di grandi masse è quindi un tema fondamentale. I sistemi di trasporto pubblico riducono l'esposizione agli incidenti. Il trasporto multimodale e la pianificazione dell'uso del territorio, adattati ai contesti e ai climi locali, sono un punto di partenza importante per l'implementazione di una strategia efficace, stabilendo il mix ottimale di motorizzazione e modalità di trasporto non motorizzate per garantire la sicurezza e un accesso equo alla mobilità, rispondendo al tempo stesso alle diverse esigenze e preferenze di una popolazione.

Gli investimenti infrastrutturali e le politiche che migliorano la percezione della sicurezza delle persone, sia dal traffico che dalla criminalità, e in particolare quelli che affrontano le questioni relative alla sicurezza di genere, sono prerequisiti importanti per incoraggiare il trasporto multimodale e la mobilità attiva.

Azioni raccomandate:

- implementare politiche che promuovano la progettazione urbana compatta;
- attuare politiche che riducano la velocità e diano priorità alle esigenze dei pedoni, dei ciclisti e degli utenti del trasporto pubblico;
- promuovere uno sviluppo orientato al transito per concentrare gli sviluppi urbani e commerciali attorno ai nodi di transito;
- individuare strategicamente – ove possibile – alloggi pubblici, sovvenzionati e destinati alla forza lavoro per fornire un accesso conveniente ai servizi di transito ad alta capacità;
- scoraggiare l'uso dei veicoli privati nelle aree urbane ad alta densità ponendo restrizioni sui veicoli a motore fornendo alternative accessibili, sicure e facili da usare, come camminare, andare in bicicletta, autobus e tram;
- fornire connettività intermodale tra sistemi di trasporto pubblico e di bike sharing nelle principali fermate dei trasporti pubblici e creare collegamenti di trasporto per spostamenti ciclistici e pedonali che riducono il tempo di percorrenza totale;
- costruire (o ricostruire) le reti di trasporto per garantire che le modalità di viaggio non motorizzate siano altrettanto valide e sicure come quelli motorizzate e, soprattutto, soddisfino le esigenze di viaggio di tutte le età e abilità;
- promuovere un marketing positivo e l'uso di incentivi come la condivisione dei costi del trasporto pubblico da parte dei datori di lavoro.

Infrastrutture stradali sicure

Un'infrastruttura stradale sicura è essenziale per ridurre il danno derivante dal traffico stradale. Le infrastrutture stradali devono essere pianificate, progettate, costruite e gestite per consentire la mobilità multimodale, compresi i trasporti condivisi/pubblici e gli spostamenti in mobilità dolce. Devono eliminare o minimizzare i rischi per tutti gli utenti della strada, non solo conducenti, a cominciare dai più vulnerabili. Sono richiesti standard tecnici minimi, riguardanti la sicurezza dei pedoni, dei ciclisti, motociclisti, occupanti di veicoli, mezzi pubblici utenti, operatori del trasporto merci e altri utenti della mobilità. Questi standard devono includere caratteristiche di base come la segnaletica orizzontale e verticale; marciapiedi; attraversamenti sicuri; piste ciclabili; corsie motociclistiche; autobus corsie; bordi stradali sicuri; separazione delle diverse modalità del traffico; separazione mediana del traffico ad alta velocità; sicura progettazione delle intersezioni; gestione della velocità adeguata a posizione, servizi desiderati e tipo di traffico. Le esigenze di infrastrutture fisiche e digitali ad avanzata tecnologia di assistenza alla guida e veicoli autonomi richiedono anche specifiche.

Oltre a migliorare la sicurezza, le infrastrutture stradali dovrebbero migliorare l'accessibilità, anche per le persone con disabilità e facilitare il trasferimento da una modalità all'altra.

Azioni raccomandate per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali

- Sviluppare classificazioni funzionali e standard di prestazione di sicurezza per ciascun gruppo di utenti della strada;
- rivedere e aggiornare la legislazione e gli standard di progettazione locali, che tengano conto della funzione stradale e delle esigenze di tutti gli utenti della strada e per zone specifiche;
- specificare uno standard tecnico e un obiettivo di valutazione in stelle per tutti i progetti collegati a ciascun utente della strada e lo standard di prestazione di sicurezza desiderato in quella sede;
- implementare trattamenti infrastrutturali che garantiscano il rispetto logico e intuitivo della velocità desiderata;
- effettuare controlli di sicurezza stradale su tutte le sezioni delle nuove strade (dalla pre-fattibilità fino alla progettazione dettagliata) e valutazioni complete utilizzando esperti indipendenti e accreditati per garantire uno standard minimo di tre stelle o meglio, per tutti gli utenti della strada;
- intraprendere la mappatura del rischio di incidente (dove i dati sugli incidenti sono affidabili) e valutazioni proattive della sicurezza, ispezioni sulla rete con particolare attenzione alle esigenze rilevanti degli utenti della strada, se del caso;
- stabilire un obiettivo prestazionale per ciascun utente della strada in base ai risultati dell'ispezione con parametri chiari e misurabili a livello di attributi della strada (ad esempio, disposizione dei marciapiedi).

Sicurezza del veicolo

I veicoli dovrebbero essere progettati per garantire la sicurezza di quelli dentro e quelli fuori. Per migliorare la sicurezza del veicolo, diverse funzionalità possono essere integrate nella sua progettazione o per evitare incidenti (sicurezza attiva) o per ridurre il rischio di lesioni per gli occupanti e gli altri utenti della strada quando si verifica un incidente (sicurezza passiva). Anche se sono state sviluppate diverse tipologie di soluzioni tecnologiche, esse sono penetrate nei paesi in misura diversa, e ciò che è integrato come "equipaggiamento di serie" nei veicoli nuovi differisce da paese a paese. In effetti, a seconda delle normative vigenti nel mercato di destinazione, i veicoli sono prodotti con diverse caratteristiche di sicurezza. Le aziende automobilistiche spesso rimuovono delle caratteristiche salvavita nei modelli venduti nei paesi in cui la regolamentazione non richiede tali funzionalità.

È necessario quindi applicare norme legislative armonizzate per la progettazione e la tecnologia dei veicoli per garantire un livello accettabile e uniforme di sicurezza in tutto il mondo. I Governi dovrebbero provvedere, attraverso la legislazione, un insieme minimo di standard di sicurezza per i veicoli, considerando tutti quelli "tradizionali", comprese autovetture, furgoni, camion, autobus e veicoli a motore a due e tre ruote, ma anche modalità "informali" prevalenti in molti Paesi (ad esempio tuk-tuk, skylabs, jeepney).

Azioni consigliate per garantire la sicurezza del veicolo

Richiedere standard di sicurezza armonizzati di alta qualità per i veicoli a motore nuovi e usati, le cinture di sicurezza e i sistemi di ritenuta per bambini, caschi moto, tra cui:

- norme sull'impatto frontale e laterale per garantire che gli occupanti siano protetti in caso di impatto frontale e laterale;
- cinture di sicurezza e ancoraggi delle cinture di sicurezza per tutti i sedili per garantire che le cinture di sicurezza siano montate nei veicoli quando sono fabbricati e assemblati;

- punti di ancoraggio seggiolini ISOFIX per fissare i sistemi seggiolino direttamente al telaio del veicolo per prevenirne l'uso improprio;
- controllo elettronico della stabilità per evitare sbandamento e perdita di controllo in caso di sovrasterzo o sottosterzo;
- frenata d'emergenza avanzata per ridurre le collisioni;
- norme di protezione dei pedoni per ridurre la gravità dell'impatto con un veicolo a motore;
- caschi moto certificati secondo gli standard internazionali armonizzati;
- sistema antibloccaggio freni e luci diurne per motocicli;
- sistemi intelligenti di ausilio alla velocità per aiutare i conducenti a rispettare i limiti di velocità;
- eCall o sistemi di chiamata di emergenza in caso di incidente (AECS) per attivare una risposta di emergenza da parte di un sensore a bordo del veicolo;

Garantire il mantenimento di standard di sicurezza armonizzati e di alta qualità per l'intero ciclo di vita del veicolo. Ciò può essere fatto, ad esempio, attraverso:

- sistemi obbligatori di certificazione e immatricolazione dei veicoli nuovi e usati basati sui requisiti di sicurezza e combinati con le ispezioni di routine;
- norme per l'esportazione e l'importazione di veicoli usati accompagnate da controlli in entrata e in uscita, e ispezione tecnica periodica obbligatoria dei veicoli;
- creare domanda per veicoli più sicuri incoraggiando programmi indipendenti di valutazione delle nuove auto.

Uso stradale sicuro

Eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, affaticamento del conducente, distrazione guida, mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e di sistemi di ritenuta per bambini e caschi sono tra i comportamenti chiave che contribuiscono a lesioni stradali e morte. La progettazione e il funzionamento del sistema dei trasporti stradali ne tiene quindi conto questi comportamenti attraverso una combinazione di legislazione, applicazione ed educazione. I comportamenti degli utenti della strada sono fortemente influenzati anche dalle caratteristiche di sicurezza del veicolo e dalla progettazione delle infrastrutture stradali, che dovrebbero tener conto delle esigenze di tutti gli utenti della strada ed essere attuate in un modo intuitivo e facile da capire, e garantire che le azioni più semplici e ovvie sono le più sicure.

La legislazione per affrontare il comportamento degli utenti della strada può essere emanata a livello nazionale, subnazionale o continentale a seconda del sistema di governo del paese.

Sebbene le leggi sul traffico siano una parte essenziale della garanzia di comportamenti sicuri degli utenti della strada, queste leggi devono essere applicate, e sanzioni adeguate emanate, per scoraggiare le violazioni circolazione stradale. Le strategie di applicazione delle norme dovrebbero essere sostenute tramite messaggi di comunicazione per garantire comprensione e sostegno del pubblico.

Altri fattori, tra cui la base dei premi assicurativi dei conducenti, può incentivare i conducenti a conformarsi con le leggi e le regole del traffico. Aziende – sia pubblici che privati – possono sviluppare protocolli che garantire il funzionamento sicuro delle loro flotte, anche consentire ritardi ragionevoli per evitare eccesso di velocità, stabilire limiti alle ore di guida degli addetti alle consegne, e monitorare i comportamenti di guida dei conducenti attraverso dispositivi di controllo come limitatori di velocità e tachigrafi.

Azioni raccomandate per garantire un uso sicuro della strada

Promulgare e applicare la legislazione sulla sicurezza stradale:

- stabilire limiti di velocità massimi considerando il tipo e la funzione delle strade;

- stabilire limiti di concentrazione di alcol nel sangue (BAC) per prevenire problemi di guida (guida in stato di ebbrezza e droga);
- disposizioni specifiche per i conducenti principianti e professionisti;
- obbligare l'uso dei dispositivi di protezione (cinture di sicurezza, sistemi di ritenuta per bambini e caschi);
- limitare l'uso di dispositivi elettronici portatili durante la guida;
- istituire un'agenzia dedicata all'applicazione della legge, fornire formazione e garantire attrezzature adeguate per l'applicazione della legge.

Stabilire le regole del traffico e i requisiti di licenza:

- stabilire e aggiornare regolarmente le regole del traffico e i codici di condotta per gli utenti della strada;
- fornire informazioni ed educazione sulle regole del traffico;
- stabilire requisiti minimi di età e vista per i conducenti;
- implementare test basati sulle competenze per le patenti di guida e adottare patenti di guida progressive;
- stabilire limiti per il tempo massimo di guida e per i periodi minimi di riposo per i conducenti professionisti;
- rendere obbligatoria l'assicurazione di responsabilità civile per gli operatori di veicoli a motore.

Garantire che le infrastrutture stradali tengano conto delle esigenze di tutti gli utenti della strada e siano progettate per garantire comportamenti sicuri, tra cui:

- segnaletica stradale chiara e intuitiva;
- utilizzo di rotonde e sistemi di moderazione del traffico come i dossi stradali;
- separazione fisica degli utenti della strada, compreso l'uso di piste ciclabili protette e di zone esclusivamente pedonali.

Utilizzare le caratteristiche e le tecnologie di sicurezza del veicolo per supportare comportamenti sicuri, tra cui:

- cinture di sicurezza automatiche e avvisi di cintura di sicurezza;
- ausilio intelligente alla velocità;
- tecnologie per disattivare l'invio di SMS e/o altre forme di distrazione durante la guida.