

LA CRISI DELLA SICUREZZA GLOBALE DELLA STRADA

Assemblea Generale delle nazioni unite del 7 agosto 2003

Rapporto del Segretario Generale

Riassunto

Il presente documento rappresenta la risoluzione 57/309 dell'Assemblea Generale. Esso discute le lesioni da circolazione stradale e le sfide relative alla prevenzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze. Sottolinea che le lesioni da incidenti stradali costituiscono ora una nuova crisi globale della salute pubblica che richiede azioni urgenti a livello nazionale e internazionale. Descrive l'estensione del problema, le conseguenze sanitarie, economiche e sociali, i fattori di rischio e i determinanti che predispongono alcuni gruppi alla vulnerabilità per incidenti stradali. Sulla base degli stimoli ricevuti, vengono usati specifici esempi di interventi implementati da Paesi e Organizzazioni per mettere in luce il fatto che le lesioni da incidenti stradali possono essere prevenute e per discutere le caratteristiche delle strategie di intervento di successo. Il documento si rivolge agli Stati membri, in particolare Paesi in via di sviluppo, per stimolare lo di impegno per affrontare il problema della sicurezza stradale. Vengono raccomandate relazioni di osservazione dei passi intrapresi e di monitoraggio della frequenza nazionale di lesioni e morti da incidenti stradali.

Introduzione

1. Le lesioni da incidenti stradali sono un problema globale che interessa tutti i settori della società. Oggi la sicurezza stradale non ha ricevuto attenzione sufficiente a livello nazionale e internazionale. Ciò è derivato in parte da mancanza di informazioni sulle dimensioni del problema e sulla sua possibilità di prevenzione, un approccio fatalistico agli incidenti stradali, la mancanza di responsabilità politica e della collaborazione multidisciplinare necessaria per affrontarlo in modo efficace. Tuttavia molto si può fare per ridurre il problema degli incidenti stradali. In effetti, molti Paesi ad alto reddito sono stati in grado di ridurre il loro carico di lesioni per incidenti stradali sino al 50% negli ultimi decenni. Questo documento discute le conoscenze attuali sulle lesioni da incidenti stradali e le sfide che devono essere affrontate per fronteggiare questo problema.
2. Finora i seguenti Stati Membri hanno fornito rapporti in risposta alla risoluzione 57/309 del 22 Maggio 2003, fornendo esempi di come hanno affrontato il problema delle lesioni da circolazione stradale: Cina, Finlandia, Oman, Polonia, Slovacchia e Thailandia.
3. L'attuale rapporto è stato preparato dall'Organizzazione Mondiale della Salute (OMS) e rivisto per includere i commenti dei dipartimenti del Segretariato e di altre entità del Sistema delle Nazioni Unite, come elencate: il programma di sviluppo delle Nazioni Unite, il Fondo per i bambini delle Nazioni Unite (UNICEF), la Commissione Economica per

l'Africa (ECA), la Commissione Economica e Sociale per l'Asia e il Pacifico, la Commissione Economica per l'Europa (ECE), la Commissione Economica per l'America Latina e i Caraibi, la Commissione Economica e Sociale per l'Asia occidentale, il Dipartimento di Affari Economici e Sociali, la Divisione per le Politiche Sociali e lo sviluppo, la Divisione per la Popolazione, la Divisione Statistica, il Fondo Monetario Internazionale e la Banca Mondiale. I commenti delle Agenzie che hanno contribuito che sono stati utilizzati per preparare il rapporto sono disponibili per la consultazione nelle Unità per la Prevenzione delle Lesioni Involontarie del Dipartimento per la Prevenzione delle Lesioni e della Violenza dell'OMS

II Dimensioni del problema

4. Nel 2000 si stima che 1,26 milioni di persone siano morte in tutto il mondo in conseguenze di lesioni da circolazione stradale. Le lesioni da circolazione stradale rappresentano il 2,2% della mortalità globale e sono responsabili del 25% di tutte le morti per lesioni.
5. Le lesioni da circolazione stradale esercitano inoltre un pesante pedaggio in termini di cattiva salute che essi determinano. Nel 2000, gli incidenti stradali si sono posti al nono posto fra le cause principali di morbidità e mortalità, rappresentando il 2,8% del totale di morti e invalidità. Proiezioni dell'Organizzazione Mondiale della Salute (OMS) suggeriscono che nel 2020 le lesioni da circolazione stradale potrebbero collocarsi come terza causa di morte o invalidità, davanti a altre cause come la malaria, la tubercolosi e l'HIV/AIDS.

III. Chi è colpito

6. Il numero e frequenza di lesioni da circolazione stradale varia per regione, età, sesso e tipologia dell'utente
7. Il peso delle lesioni da circolazione stradale ricade in modo sproporzionato sulla gente dei Paesi a reddito medio-basso. Nonostante il numero di motoveicoli per persona sia notevolmente più alto nei Paesi ad alto reddito, i Paesi a reddito medio-basso hanno il maggior carico di lesioni e di decessi dovuti a incidenti stradali, per esempio, nel 2000 le lesioni da circolazione stradale hanno ucciso più di 1 milione di persone nei Paesi a reddito medio-basso (il 90% della mortalità globale da incidenti stradali) e 125.000 (10%) nei Paesi ad alto reddito.
8. Le dimensioni del problema delle lesioni da circolazione stradale variano notevolmente a seconda della regione geografica. Dei 1,26 milioni annuali di morti per incidenti stradali nel 2000, più di un terzo (435.000) si sono verificati nell'Asia Sud Orientale. Nonostante l'Asia Sudorientale abbia la maggiore proporzione di tutte le morti per incidenti stradali, l'Africa ha il rapporto più elevato di morti per incidenti stradali, 28 morti per 100.000 persone. La cattiva salute o morbidità risultate da lesioni per circolazione stradale differisce anche

ampiamente a seconda della regione, con il Sud Est Asiatico responsabile di oltre un terzo della morbilità da lesioni da incidenti stradali ogni anno. Quando si confronta le morti col livello di motorizzazione la variazione regionale è differente. Per esempio, la Svezia ha una frequenza relativamente bassa (1,3 morti per 10.000 veicoli) mentre in alcuni Paesi africani il rapporto è di oltre 100 morti per 10.000 veicoli.

9. Le lesioni da circolazione stradale comportano un problema di equità. Essi colpiscono in modo sproporzionato i poveri nei Paesi in via di sviluppo, nei quali la maggioranza delle vittime di incidenti stradali sono utenti vulnerabili della strada (pedoni, ciclisti, bambini, passeggeri). Anche nei Paesi più sviluppati vi sono ripidi gradienti di classi sociali nel numero di lesioni ai pedoni, coi bambini delle classi socio-economiche più basse con maggior probabilità di morire per scontri che coinvolgono pedoni nei confronti della loro controparte più agiata. Un altro problema di disuguaglianza è che i gruppi socio-economici più poveri hanno un minore accesso ai servizi medici, che porta a differenze nelle probabilità di guarigione e sopravvivenza. Una disuguaglianza importante è la tendenza ad investire sempre più risorse nel costruire e mantenere infrastrutture per i trasporti motorizzati privati, mentre viene trascurato il bisogno di trasporti pubblici per la maggioranza della popolazione.
10. Le lesioni da circolazione stradale colpiscono in modo sproporzionato i giovani. Oltre il 50% di tutta la mortalità da lesioni da circolazione stradale riguarda giovani adulti, fra i 15 e 44 anni. Nello stesso modo, la morbilità è più alta in questo gruppo di età, i cui membri danno conto di circa il 60% della morbilità mondiale annuale, in conseguenza di lesioni da traffico stradale.
11. Globalmente, la mortalità di lesioni da circolazione stradale è tre volte maggiore nei maschi che nelle femmine. I maschi nel Sud Est Asiatico e in Africa hanno la maggiore frequenza di morti per incidenti del traffico in tutto il mondo. analogamente, la frequenza di morbilità da incidenti stradali è maggiore nei maschi che nelle femmine coi maschi in Cina e in India che soffrono in modo sproporzionato di questa causa di cattiva salute.
12. Le morti in conseguenza di lesioni da traffico stradale variano in rapporto all'utente della strada (per es. pedoni, ciclisti, occupanti veicoli a motore, motociclisti e utenti dei mezzi pubblici) L'impatto delle lesioni da circolazione stradale su questi tipi di utenti varia considerevolmente fra Paesi a alto e medio-basso reddito. Per esempio nei Paesi a più alto reddito la maggioranza delle morti per circolazione stradale si riferisce agli occupanti le automobili (guidatori e passeggeri). Tuttavia, nei Paesi in via di sviluppo la maggioranza delle morti si verificano fra le persone che non possiedono o non hanno accesso a un'automobile: pedoni, motociclisti, ciclisti e utenti dei mezzi pubblici. Per esempio, secondo uno studio dell'Eca condotto nel 1997 in un certo numero di Paesi Africani, i pedoni furono le vittime del 75% degli incidenti stradali in Abidjan, 65% a Nairobi e 89% a Addis Abeba.

13. La tendenza attuale e proiettata nella motorizzazione segnala che il problema delle lesioni da circolazione stradale diverrà peggiore, divenendo una crisi globale della salute pubblica. Dati da molti Paesi mostrano una chiara relazione fra il crescente livello di motorizzazione e il numero di morti sulla strada. La rapida frequenza con cui la motorizzazione si sviluppa in molti Paesi a reddito medio-basso significa che questi Paesi avranno meno tempo per occuparsi del problema delle crescenti lesioni da traffico stradale e per mitigare le loro conseguenze. L'OMS valutò nel 1996 che nel 2020 gli incidenti stradali diverranno la seconda causa di mortalità e morbilità nei Paesi in via di sviluppo. Ciò è in contrasto coi Paesi ad alto reddito, nei quali lo sviluppo a lungo termine significa che l'uso dei veicoli procede a un ritmo minore, consentendo agli sforzi per la sicurezza di evolvere parallelamente. Per esempio in Finlandia, 30 anni di campagne governative sulla sicurezza stradale hanno portato a una diminuzione del 50% del numero di morti, nonostante il triplicarsi del volume del traffico.

IV Impatto sociale ed economico

14. Le lesioni da traffico stradale hanno un enorme impatto sanitario, sociale ed economico sugli individui, le famiglie, le comunità e le nazioni
15. Oltre all'impatto diretto fisico e psicologico su quelli direttamente colpiti da lesioni del traffico stradale, gli incidenti stradali hanno anche un peso notevole su quelli coinvolti con le vittime. La famiglia, gli amici e la comunità di quelli direttamente coinvolti in lesioni da incidenti stradali possono anche sperimentare esiti sociali, fisici e psicologici a breve e a lungo termine. Per esempio, ogni anno nell'Unione Europea più di 50.000 persone vengono uccise e oltre 150.000 vengono rese invalidi per incidenti stradali. Questi lasciano più di 200.000 famiglie private o con membri della famiglia invalidi per tutta la vita. Si tratta sovente di chi guadagnava il pane per la famiglia che resta ucciso o invalido per l'incidente stradale. Perciò, oltre all'impatto emotivo, le persone affette devono far fronte a ridotto reddito familiare e frequentemente devono confrontarsi col sistema della giustizia penale o civile.
16. Vi sono anche notevoli effetti indiretti delle lesioni da incidenti stradali: membri del pubblico possono essere colpiti da lesioni del traffico stradale anche quando loro o le loro famiglie non sono coinvolti direttamente dall'incidente stradale. Per esempio, la paura di lesioni da traffico stradale può impedire agli anziani di avventurarsi fuori casa. In molti Paesi ad alto reddito, il crescente uso di automobili ha portato ad un declino generale del camminare a vita sedentaria, che a sua volta ha conseguenze dannose in termini di crescenti problemi di obesità e di problemi cardiovascolari.
17. Le lesioni e l'invalidità conseguente a incidenti stradali drenano significativamente risorse economiche, consumando fra l'1 e il 3% del prodotto nazionale lordo annuale. Globalmente le stime suggeriscono che i costi economici delle lesioni da incidenti stradali ammontano a

\$ 518 bilioni annui. Nei Paesi in via di sviluppo il costo è valutato \$ 100 bilioni, il doppio della cifra totale per l'assistenza allo sviluppo dei paesi in via di sviluppo. Questi costi comprendono i costi medici diretti oltre ai costi indiretti e a lungo termine. L'impatto economico delle lesioni da circolazione stradale è particolarmente dannoso, in particolare per gli Stati che combattono per il sollievo della povertà e per le sfide globali dello sviluppo, poiché i gruppi di età economicamente attivi sono i più esposti a tali lesioni.

18. La tematica della sicurezza del traffico è significativa per i Paesi che tentano di promuovere uno sviluppo sostenibile. E' stato messo in luce a numerose Conferenze ,e più recentemente al Summit Mondiale 2002 sullo Sviluppo sostenibile. E' stato raccomandato che nei paesi in via di sviluppo in cui vi è una rapida motorizzazione, lo sviluppo urbano e la pianificazione dei trasporti siano integrati e che sia aumentato l'orientamento ai trasporti di massa e a metodi di trasporto alternativi. Tali sforzi dovrebbero servire a mitigare gli affetti avversi dell'aumentata motorizzazione.

V Mancanza di informazioni

19. In molti Paesi, la qualità dei dati che vengono usati per valutare la situazione della sicurezza stradale è scarsa e gli indicatori non sono standardizzati, il che rende difficile i confronti. Vi sono frequenti discrepanze fra i dati, per esempio, dalla polizia e dalle fonti sanitarie. La scarsa registrazione delle lesioni da incidenti stradali limita pure la validità di alcune fonti di dati. I paesi che hanno una registrazione, una gestione e una analisi accurata dei dati sugli incidenti stradali, generalmente impiegano un ventaglio di fonti trasversali (per es. dalla polizia, dal settore trasporti e sanitario).
20. La sicurezza stradale è indagata in modo insufficiente in molti Paesi. Mancano informazioni su molti aspetti del problema. Il finanziamento della ricerca relativa all circolazione stradale è sproporzionatamente basso dato l'impatto che ha sulla mortalità e sulla morbilità. Dal punto di vista dei Governi nazionali e delle agenzie di sviluppo, l'impatto economico degli incidenti stradali, lesioni e morti è estremamente importante. Tuttavia molti Paesi non hanno i dati necessari per calcolare accuratamente i costi degli incidenti stradali e il loro impatto, di valutare il bilancio costo/benefici delle strategie di prevenzione e decidere quale priorità assegnare alle varie strategie di intervento.
21. Un mancanza di ricerca significa che l'ampiezza del problema, il suo impatto e costo e l'efficacia degli interventi non sono correttamente compresi, in particolare nei Paesi a reddito medio-basso.

VI Fattori di rischio e determinanti

22. Un numero di fattori che influenzano la probabilità di lesioni da traffico stradale e che possono essere modificati dagli interventi sono stati identificati. Questi possono essere considerati in un "approccio sistemico" che mira ad identificare tutte le fonti che

contribuiscono agli incidenti e quindi provare a ridurre le conseguenze. Così, dovrebbero essere considerati particolari fattori di rischio e determinanti per i veicoli, i loro occupanti e l'ambiente stradale.

23. **Velocità.** La riduzione della velocità dei veicoli è una priorità nella prevenzione degli incidenti. Secondo numerosi studi sull'impatto della velocità sulle lesioni da traffico, una diminuzione della velocità dell'1% diminuisce la frequenza di lesioni del 2 o 3 % e la frequenza di decessi di circa il doppio. L'impatto sulle lesioni ai pedoni è anche significativamente influenzato dalla velocità dei veicoli: quando la velocità di un'auto aumenta da 30 a 50 chilometri all'ora, la probabilità di morte per i pedoni aumenta di un fattore 8. La pressione dei pari è un fattore che contribuisce al far viaggiare i veicoli ad alta velocità, come lo è la pubblicità della velocità come caratteristica desiderabile da parte dei fabbricanti di automobili. La concorrenza fra veicoli commerciali, una pratica comune in molti Paesi in via di sviluppo, porta del pari ad aumentare la velocità e così ad aumentare il rischio di incidenti stradali. Misure semplici come le strisce rumorose e potenziamento dei limiti di velocità possono ridurre la velocità e le lesioni .
24. **Alcool.** I guidatori e i pedoni con qualsiasi livello di alcool nel sangue sono a maggior rischio di essere coinvolti in incidenti di quelli che non hanno bevuto e le loro lesioni hanno la probabilità di essere più gravi. Una appropriata legislazione e un efficace potenziamento delle leggi sulla guida in stato di ebbrezza si sono dimostrate utili per ridurre la probabilità di morti e invalidità per incidenti stradali.
25. **Caschi.** Nei Paesi a basso-medio reddito che vanno rapidamente motorizzandosi il numero di motocicli aumenta drammaticamente e in parallelo aumentano i traumi cranici. Studi nei Paesi ad alto reddito hanno dimostrato che l'uso di caschi ben disegnati riducono il rischio di lesioni al capo in incidenti stradali dal 20 al 45%. Tuttavia l'uso di tali caschi nei Paesi a basso reddito è raro, in quanto vengono considerati caldi, scomodi e costosi. I caschi costruiti nei Paesi a reddito medio-basso non sono sempre ben disegnati e forniscono perciò scarsa protezione in caso di incidenti. Un casco che sia disegnato specificamente per adeguarsi all'ambiente e alla situazione di Paesi a reddito medio-basso, insieme a leggi che richiedano l'uso del casco e efficaci costrizioni legali potrebbero ridurre sostanzialmente le morti e le lesioni fra i motociclisti.
26. **Misure di sicurezza (cinture, seggiolini per i bambini)** L'uso delle cinture di sicurezza è stato dimostrato ridurre significativamente la gravità delle lesioni negli incidenti stradali. Ricerche recenti suggeriscono che l'uso delle cinture di sicurezza nei posti anteriori riduce il rischio di morte negli incidenti di circa il 61%. Nello stesso modo la sottoutilizzazione o l'uso scorretto dei seggiolini per i bambini aumenta sostanzialmente il rischio di lesioni. Per esempio uno studio in Grecia ha riferito che due terzi di tutte le lesioni dei bambini per incidenti stradali avrebbero potuto essere evitate con l'uso corretto dei seggiolini. Nonostante ciò l'uso dei seggiolini e delle misure di contenimento dei bambini variano

ampiamente da Paese a Paese. Ovviamente misure di sicurezza come queste possono proteggere gli occupanti dei veicoli ma non gli utenti vulnerabili della strada.

27. Cure traumatologiche. In molti Paesi vi è una evidente mancanza di un adeguato trattamento delle lesioni quando si verifica un incidente stradale. La mancanza di efficaci e tempestive cure pre-ospedaliere e lunghi intervalli fra incidente e ricovero in ospedale (in particolare in aree rurali) sono fattori che contribuiscono all'esito delle lesioni da traffico stradale. All'interno dell'ospedale, una disponibilità insufficiente di personale formato, di farmaci e di attrezzature in pronto soccorso contribuiscono del pari alla mortalità e alla morbilità in conseguenza degli incidenti stradali.
28. Progettazione stradale e ambiente delle strade. Vi è un enorme potenziale per ridurre le lesioni da traffico stradale per mezzo di una migliore progettazione e manutenzione delle strade. Migliori segnaletica stradale è un modo molto efficace e di basso costo per migliorare la sicurezza stradale. La valutazione della sicurezza dovrebbe essere inclusa nella pianificazione delle infrastrutture della strada per eliminare rischi evitabili, in particolare per gli utenti a rischio.
29. Implementazione degli standard di sicurezza della strada. Introdurre degli standard minimi per la sicurezza stradale (ad es. limiti di velocità, regole contro la guida in stato di ebbrezza, patenti e carte di circolazione) sono elementi chiave per le strategie di successo per ridurre le lesioni da traffico stradale.
30. Rafforzamento delle regole del traffico. Il rafforzamento delle norme per la sicurezza stradale è un fattore critico per ridurre le lesioni da incidenti. L'esperienza dei Paesi industrializzati dimostra che le misure per promuovere il cambiamento comportamentale degli utenti sono chiaramente influenzate dal livello di potenziamento da parte delle autorità pubbliche. E' perciò estremamente importante coinvolgere le agenzie di potenziamento legale nello sviluppo delle politiche per la sicurezza stradale. In Slovacchia, per esempio, il Dipartimento della Polizia Stradale ha un ruolo istituzionale nel programmare la sicurezza stradale e nelle attività di potenziamento delle misure da implementare. Tuttavia, in molti Paesi a medio e basso reddito le risorse insufficienti, problemi amministrativi e corruzione possono contribuire a uno scarso potenziamento
31. Migliorare la sicurezza dei veicoli. Negli ultimi anni vi sono stati sostanziali progressi nella protezione dei passeggeri attraverso l'introduzione di requisiti di legge per la protezione da urti frontali e laterali. Tuttavia simili progressi non sono stati fatti per le lesioni ai pedoni. Traumi cranici causati da urto con i paraurti e il cofano sono responsabili dell'80% delle lesioni gravi nelle collisioni con pedoni. La protezione sia degli occupanti del veicolo che dei pedoni deve essere ulteriormente migliorata garantendo che i veicoli siano equipaggiati con apposite strutture e strumenti di sicurezza. Leggi e potenziamento sono richieste per garantire un minimo standard di sicurezza per la progettazione del frontale dei veicoli e

renderli meno pericolosi. Sono anche richiesti maggiori sforzi per promuovere le tecnologie della sicurezza che possono contribuire alla prevenzione degli incidenti stradali.

32. Mancanza di programmi di revisione dei veicoli. La mancanza di adeguata manutenzione dei veicoli e automezzi pesanti è un fattore che contribuisce al problema delle lesioni da incidenti stradali. In molti Paesi non vi sono richieste di ispezioni per la registrazione annuale dei veicoli. Ciò può risultare da mancanza di formazione del personale che deve fare le ispezioni, da scarse risorse e/o dalla bassa priorità attribuita a questo problema.

VII Strategie di intervento

33. Gli incidenti stradali possono essere prevenuti, Oggi, tuttavia, gli sforzi per affrontare il problema delle lesioni da traffico stradale sono stati sovente inefficaci. Una ragione per questo può essere la tendenza a vedere le lesioni da circolazione stradale come di interesse di un singolo settore. Un esame delle strategie che sono state vincenti nel ridurre le lesioni da circolazione stradale suggerisce che vi è un urgente bisogno di passare a un approccio multisetoriale con la salute pubblica con un ruolo strumentale.
34. L'approccio storico per affrontare il problema degli incidenti stradali è stato porre la responsabilità degli incidenti a carico degli utenti stradali. Le politiche per la sicurezza stradale che sono sboccate da tale prospettiva hanno mirato a essere basate sull'istruzione, la supervisione e il rafforzamento.
35. E' necessario un approccio che riconosca la possibilità di errori da parte degli utenti stradali e che miri a ridurre gli incidenti progettando un ambiente della circolazione che tenga presente tale limite. In un approccio di sistema, non solo il guidatore, ma anche l'ambiente (infrastrutture) e il veicolo stesso sono visti come parti di un sistema nel quale si verifica la lesione da circolazione stradale. Ognuno di questi tre componenti ha aspetti che contribuiscono alla possibilità di incidenti e/o alla gravità di essi. Per esempio la fatica del guidatore è stata dimostrata aumentare il rischio di incidenti; veicoli vecchi e insicuri possono aumentare la probabilità di morte in incidenti stradali; una scarsa segnalazione degli incroci può portare a un aumento numero di incidenti. L'approccio sistematico si preoccupa di identificare le fonti di rischio e la conseguente riduzione di questi fattori. L'approccio perciò coinvolge quelli che costruiscono e dirigono il sistema stradale e i fabbricanti di autoveicoli entrambi come strumento per ridurre le lesioni di traffico stradale. In Finlandia, per esempio, un Comitato Consultivo sulla Sicurezza Stradale ha obiettivi specifici che sono stabiliti dal governo: L'aspirazione è di influenzare la legislazione e le obbligazioni che riguardano la sicurezza stradale, migliorare gli aspetti dell'ambiente stradale che contribuiscono agli incidenti e di integrare la sicurezza stradale in tutte le politiche che hanno un effetto diretto sulla situazione della sicurezza stradale nel Paese.
36. Un certo numero di strategie e politiche hanno contribuito a una riduzione drammatica degli incidenti stradali nei Paesi avanzati. Tuttavia, queste strategie non possono essere

semplicemente trasferite ai Paesi in via di sviluppo. La sfida è quella di adattare e valutare tali strategie, oppure creare nuove strategie, per i Paesi in via di sviluppo, in particolare quelli in cui la circolazione stradale aumenta con un ritmo allarmante.

37. Al pari della prevenzione delle lesioni da circolazione stradale, l'impatto degli incidenti può essere ridotto attraverso la costituzione di un sistema comprensivo ed efficace per la cura dei traumi. Per esempio, Oman ha sviluppato un sistema traumatologico globale che comprende le cure pre-ospedaliere e ospedaliere, la riabilitazione dei sopravvissuti agli incidenti stradali e un registro dei traumi per raccogliere i dati dettagliati sulle conseguenze e i costi delle lesioni da circolazione stradale.
38. La sanità pubblica ha un ruolo importante da giocare nella prevenzione delle lesioni da circolazione stradale. In particolare i suoi ruoli devono comprendere:
- raccolta di dati: dimostrare l'impatto sanitario ed economico delle lesioni raccogliendo i dati sulle lesioni letali e non letali e coordinarli con altre fonti di dati (per es. Polizia, magistratura)
 - assicurare cure e riabilitazione appropriata per tutti i feriti
 - monitorare e valutare gli interventi per la sicurezza stradale
 - promuovere un approccio multisettoriale alla prevenzione delle lesioni da traffico
39. E' necessaria una forte promozione politica. La sicurezza stradale è una problematica politica che frequentemente determina tensioni fra vari settori della società. Per esempio, migliorare i diritti degli utenti vulnerabili può determinare tensioni con coloro che promuovono un aumento dei viaggi automobilistici. Inoltre vi è spesso mancanza di chiarezza sugli esatti ruoli e responsabilità del governo a livello locale, nazionale e internazionale, che impedisce una efficace e sostenuta tutela politica.
40. Migliorare la sicurezza stradale richiede una forte volontà politica da parte dei Governi. In Polonia e in Thailandia, per esempio, i programmi nazionali di sicurezza stradale sono sotto la guida del Vice Primo Ministro e del Primo Ministro Designato rispettivamente. Tuttavia tale volontà politica necessita di essere sostenuta dalla collaborazione con altri personaggi credibili che hanno interesse nella sicurezza stradale (per esempio organizzazioni delle vittime, fabbricanti di autoveicoli). Oltre al sostegno dei politici, il miglioramento della sicurezza stradale richiede una cittadinanza informata che riconosce che le lesioni da circolazione stradale sono un problema che può essere prevenuto. Indicatori della volontà politica comprendono la formulazione di programmi per la sicurezza stradale con regolare monitoraggio, e con espliciti e regolari finanziamenti, così che l'iniziale momento programmatico iniziato possa essere sostenuto, Questi programmi dovrebbero essere basati su legislazione nazionale in linea con le relative convenzioni internazionali, comprese la Convenzione di Vienna sul Traffico Stradale e sulla Segnaletica Stradale.

VIII. Conclusioni e Raccomandazioni

41. Il presente documento ha messo in luce l'enorme impatto delle lesioni da traffico stradale in termini di mortalità, morbilità, e costi economici e sociali. Inoltre, le prove dimostrano che l'aumento globale delle lesioni per il traffico stradale sta solo iniziando e imporrà un carico particolarmente gravoso nei Paesi in via di sviluppo.
42. Nonostante le dimensioni del problema delle lesioni da circolazione stradale e il suo forte impatto sulla mortalità e la morbilità in tutto il mondo, i finanziamenti nazionali e internazionali e la ricerca per il problema sono stati limitati. Ciò è particolarmente vero nei Paesi a reddito medio-basso che sopportano un fetta sproporzionata del carico e nei quali il problema può essere fondamentalmente diverso nella sua natura: Gli interventi richiesti dove le vittime sono per lo più pedoni possono essere del tutto diversi da quelli necessari dove le vittime sono per lo più guidatori e passeggeri all'interno di veicoli relativamente ben protetti. E' urgentemente necessaria molta ricerca per una accurata analisi del problema e permettere che vengano identificate strategie efficaci ed economiche per prevenire gli incidenti stradali nei differenti situazioni.
43. Le lesioni da circolazione stradale possono essere prevenute. Una significativa riduzione delle lesioni da traffico stradale può risultare da investimenti modesti, se vengono implementati appropriati interventi. Vi è molto che può essere fatto dagli Stati Membri, dalle Nazioni Unite e dalla sua Agenzie, attraverso la condivisione delle risorse e delle conoscenze e la costruzione di partenariati. In molte regioni questi partenariati sono già stati sviluppati, per esempio, nel 1984, l'ECA organizzò il primo Congresso Africano sulla Sicurezza Stradale, l'obiettivo del quale era migliorare l'identificazione e la quantificazione dei problemi di sicurezza stradale del continente. Successivi Congressi hanno usato ale base come punto centrale per strategie che potrebbero essere impiegate per ridurre gli incidenti stradali nella regione.
44. Si raccomanda che l'Assemblea Generale:
 - (a) Richieda la sforzo del sistema delle Nazioni Unite per affrontare la crisi globale della sicurezza stradale. In particolare, si raccomanda che le agenzie interessate collaborino allo sviluppo di ulteriori attività commisurate alle dimensioni del problema e che un organismo coordinatore venga identificato all'interno del sistema delle Nazioni Unite per facilitare e coordinare tali sforzi all'interno della Nazioni Unite e fra le Nazioni Unite e le Agenzie multilaterali. Differenti Agenzie possono fornire differenti competenze e risorse che possono essere impiegate per affrontare in modo efficace il problema . Per esempio l'assistenza perla raccolta di dati può essere fornita dall'OMS, la Banca Mondiale, la Commissione economica delle Nazioni Unite e dall'UNICEF. Sostegno per le politiche per la sicurezza stradale può essere fornito dalla Banca Mondiale da ECE. Consigli per i servizi sanitari di emergenza vengono forniti dall'OMS. Sostengo finanziario per gli sforzi per la sicurezza stradale può essere fornito

dalla Banca Mondiale o dal Fondo Monetario Internazionale. La maggior parte delle agenzie delle Nazioni Unite dovrebbero integrare la sicurezza stradale nelle loro politiche, come quelle relative allo sviluppo sostenibile, l'ambiente, la parità dei sessi, i bambini o gli anziani.

- (b) Invita gli Stati Membri, in particolare i Paesi in via di sviluppo che sopportano una larga parte del carico delle lesioni da circolazione stradale a affrontare il problema delle lesioni da traffico stradale e a ridurre le conseguenze degli incidenti. Ciò dovrebbe comprendere attivare e implementare pienamente le convenzioni internazionali che già ora affrontano il problema, oltre a svilupparne di nuove nelle aree in cui le attuali convenzioni sono carenti. Per esempio, lo Slovacchia sta integrando tutte le norme significative dell'Unione Europea nella propria legislazione, oltre a sviluppare nuovi emendamenti alla legislazione sulla sicurezza stradale nel Paese.
- (c) Incoraggia ogni Stato Membro a valutare la propria situazione e il proprio problema di sicurezza stradale. Ciò comprende promuovere e facilitare la ricerca che costruirà competenze e migliorare i metodi di raccolta dati, e promuovere la collaborazione fra vari settori così che possa essere aumentata l'efficace sorveglianza, la gestione dei dati e la loro valutazione. Una accurata valutazione del problema delle lesioni da circolazione stradale richiede la raccolta dei dati non solo sulle morti e la morbilità, ma anche sull'impatto economico delle lesioni da circolazione stradale, così che questo possa essere confrontato con altri problemi sociali e priorità del Governo.
- (d) Promuove finanziamenti continuativi e crescenti per l'inclusione del problema delle lesioni da circolazione stradale nei programmi di priorità nelle organizzazioni della Nazioni Unite, specialmente per i Paesi a reddito medio-basso
- (e) Raccomanda che gli Stati Membri mirino a assicurare che siano disponibili sufficienti risorse, commisurate alle dimensioni del problema della sicurezza stradale nel proprio Paese. Ciò comprende l'identificazione di nuovi canali di finanziamento che hanno un legame logico col problema della sicurezza stradale.
- (f) Raccomandano che la guida per gli sforzi per la sicurezza stradale riposi nel Governo degli Stati Membri. Si richiede che una singola Agenzia o punto focale sia responsabile e affidabile per il problema della sicurezza stradale, con sufficiente autorità e risorse per adempiere al ruolo di guida. Questa Agenzia dovrebbe essere responsabile per coinvolgere altre organizzazioni e organismi nell'ambito del governo, al fine di creare un ambiente che porti alla promozione della sicurezza stradale. In modo simile, l'Agenzia dovrebbe essere responsabile per promuovere la partecipazione dei cittadini negli sforzi per la sicurezza stradale. Per esempio Oman ha costituito un Comitato Nazionale per la Sicurezza Stradale, una organizzazione indipendente i cui compiti includono la legislazione, la promozione del miglioramento dei servizi di trasporto e il far crescere la consapevolezza del problema della sicurezza stradale.

- (g) Stimola gli Stati Membri a sviluppare e implementare una strategia nazionale sulla prevenzione delle lesioni da circolazione stradale e appropriati piani di azione
- (h) Stimola gli Stati Membri a facilitare la collaborazione multisettoriale fra vari ministeri e settori. Oggi, sforzi cooperatori fra settori all'interno dei Paesi sono stati carenti e ciò si è riflesso a livello internazionale ove gli sforzi delle Nazioni Unite e di altre figure sono rimaste frammentate. Il settore della sanità pubblica dovrebbe giocare il suo ruolo in questi partenariati.
- (i) Raccomanda che gli Stati Membri implementino azioni specifiche per prevenire gli incidenti stradali e minimizzare le loro conseguenze. Queste dovrebbero essere basate sulle prove e su una analisi approfondita delle lesioni da circolazione stradale, e dovrebbero essere appropriate alla cultura locale e testate. L'implementazione di specifiche azioni dovrebbe far parte di una strategia per affrontare efficacemente il problema degli incidenti stradali.
- (j) Sostenere lo sviluppo di competenze nazionali attraverso la collaborazione internazionale. Gli Stati Membri dovrebbero essere spinti a costruire e sostenere reti e partenariati a livello nazionale, regionale e globale al fine di promuovere una efficace collaborazione in campo di sicurezza stradale.
- (k) Richiama le Commissioni regionali delle Nazioni Unite ad aggiungere ai loro rispettivi programmi di lavoro attività che promuovano (i) le migliori pratiche regionali sulle problematiche della sicurezza stradale, (ii) assistano gli Stati Membri nel disegnare standard di sicurezza stradale appropriati per la loro situazione, (iii) sostengano programmi di costruzioni di competenze umane e tecnologiche che riguardano la sicurezza stradale, (iv) sviluppino e implementino politiche di trasporti stradali sostenibili che comprendano la sicurezza stradale, (v) adottino approcci multisettoriali alla sicurezza stradale con chiari traguardi e appropriate strutture di gestione e (vi) sviluppino strategie a breve e medio termine per affrontare le priorità della sicurezza stradale. Queste attività dovrebbero essere sostenute con l'assegnazione di addizionali risorse finanziarie.
- (l) Richiama gli Stati Membri a promuovere il settore privato a giocare un ruolo attivo nella sicurezza stradale. Ciò può comprendere sforzi crescenti per rendere i veicoli sicuri per gli occupanti e per gli utenti vulnerabili della strada, per esempio implementando un disegno più sicuro del frontale dell'auto. Per esempio, in Thailandia, un certo numero di fabbricanti di automobili hanno promosso campagne sulla sicurezza stradale, compresa una campagna per scoraggiare l'uso del telefonino durante la guida. I datori di lavoro del settore privato possono anche essere spinti a essere parte attiva nei confronti della sicurezza stradale e a sostenere le iniziative della società civile sulla sicurezza stradale.