



REPORT SULLO STATO DELLA SICUREZZA STRADALE 2013

A SOSTEGNO DELLA *DECADE OF ACTION*

(traduzione italiana)

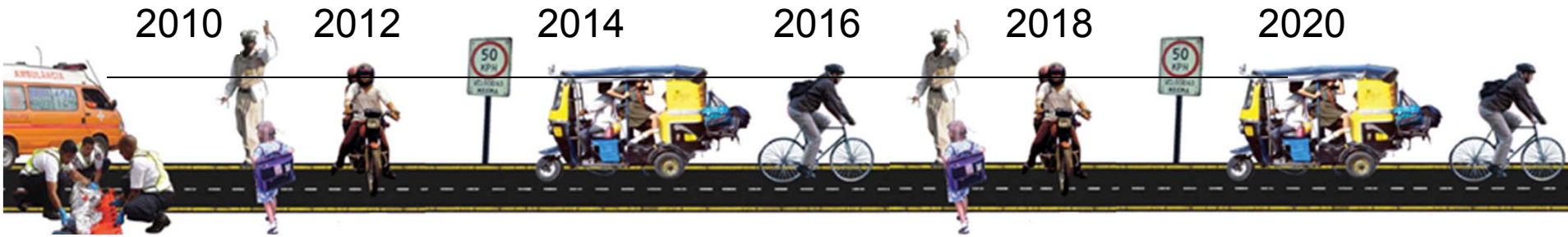


LA RISOLUZIONE DELLE NAZIONI UNITE GA54/255 DEL 2010 UN DECENNIO DI AZIONE PER LA SICUREZZA STRADALE *SALVARE MILIONI DI VITE!*



Aumento atteso senza azione

Riduzione attesa con la Decade Action

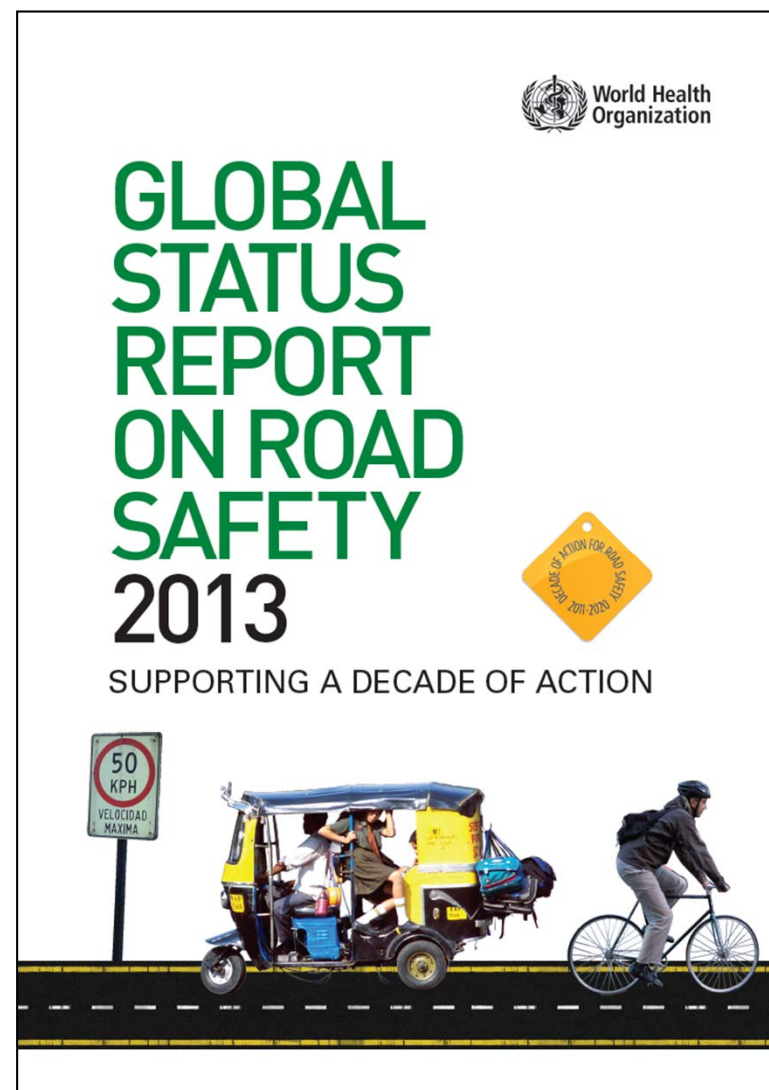




REPORT SULLO STATO GLOBALE DELLA SICUREZZA STRADALE 2013



- Il report è uno strumento di monitoraggio.
- Reso possibile dai finanziamenti di Bloomberg Philanthropies.
- Informazioni ottenute grazie alla partecipazione volontaria degli Stati.





World Health
Organization



PAESI PARTECIPANTI

WHO region	Total number of countries ^a	Participating countries ^b	% of population	Non-participating countries ^b
African Region	46	44 (1 HIC, 18 MIC, 25 LIC)	95.1	Algeria, Eritrea
Region of the Americas	36	32 (6 HIC, 26 MIC, 0 LIC)	98.5	Antigua & Barbuda, Grenada, Haiti, Puerto Rico
South-East Asia Region	11	11 (0 HIC, 7 MIC, 4 LIC)	100.0	
Eastern Mediterranean Region ^{c,d}	22	19 (6 HIC, 12 MIC, 1 LIC)	97.2	Djibouti, Libya, Somalia
European Region	53	51 (30 HIC, 19 MIC, 2 LIC)	99.4	Monaco, Turkmenistan
Western Pacific Region ^e	27	25 (6 HIC, 18 MIC, 1 LIC)	98.7	Nauru, Tuvalu
GLOBAL	195	182 (49 HIC, 100 MIC, 33 LIC)	98.6	13

HIC = high-income countries; MIC = middle-income countries; LIC = low-income countries

^a See Table A2 in Statistical Annex for information on WHO regions and income level classifications.

^b Includes United Nations Member States, Associate Member States, as well as non-member areas.

^c Includes one non-member area, the West Bank and Gaza Strip.

^d Includes Sudan: while South Sudan became an independent state in July 2011 and a WHO Member State in September 2011, the reported data shown here relate to pre-July 2011. Thus the term "Sudan" as used here only refers to the state as it existed prior to July 2011.

^e Includes one Associated Member State, Tokelau.



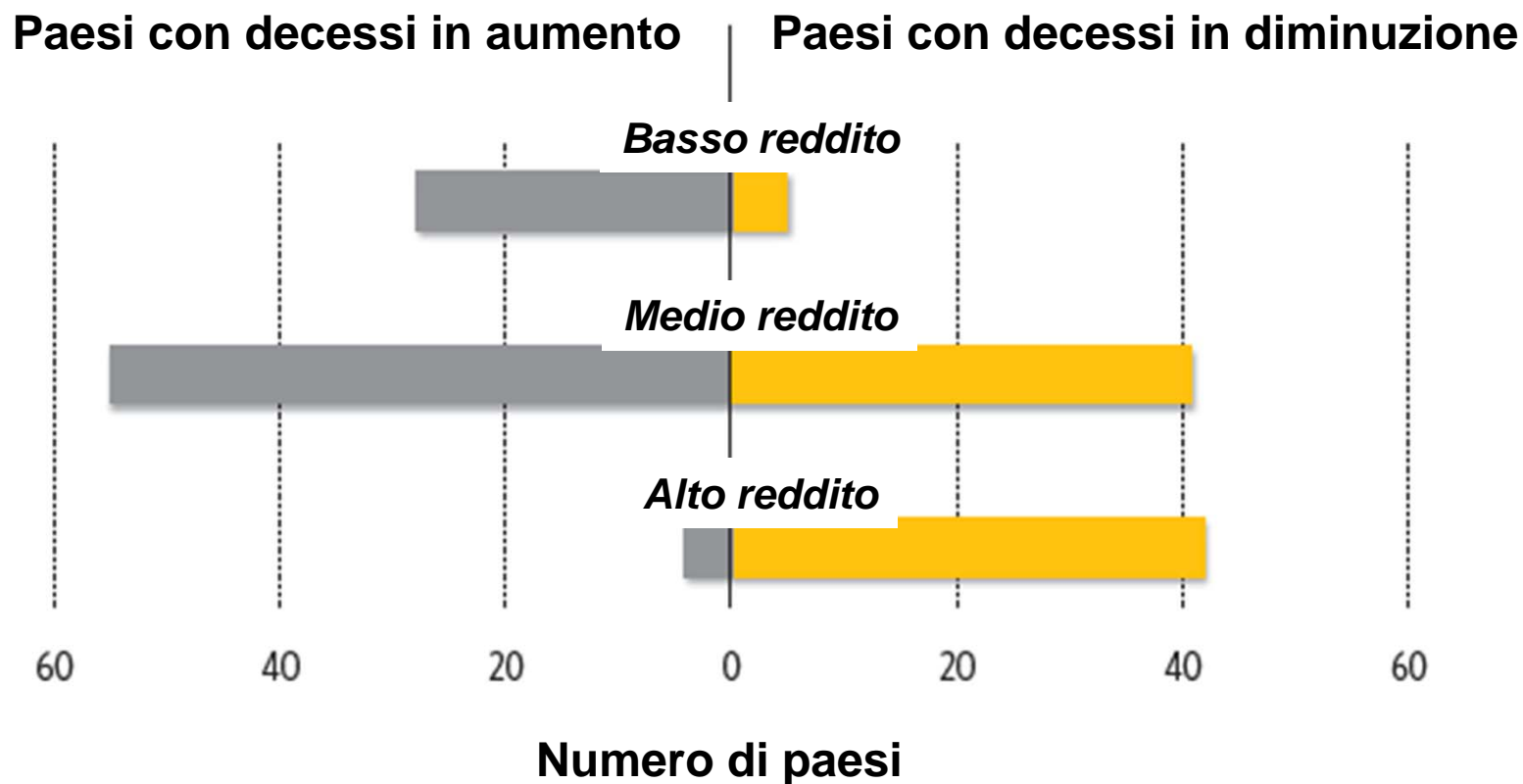


MESSAGGI PRINCIPALI

- In 88/182 paesi ridotti i decessi per incidente stradale, ma il totale nel mondo (1,24 milioni) resta inaccettabile.
- Solo 28 paesi hanno leggi organiche che coprono i 5 principali fattori di rischio.
- Metà di tutti i deceduti per incidente stradale sono: pedoni, ciclisti e motociclisti.



SONO STATI FATTI PROGRESSI IN ALCUNI PAESI, MA IL TASSO DI MORTALITA' PER INCIDENTI STRADALI E' INACCETTABILE: 1,24 MILIONI DI MORTI ALL'ANNO

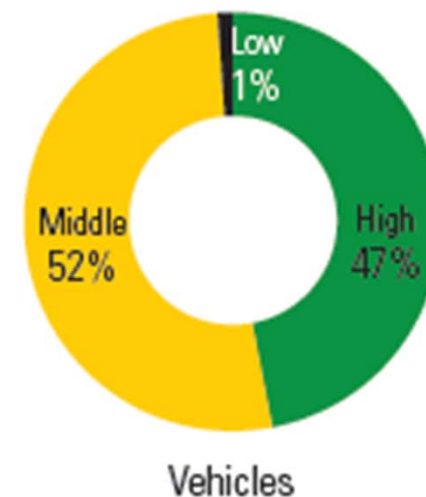
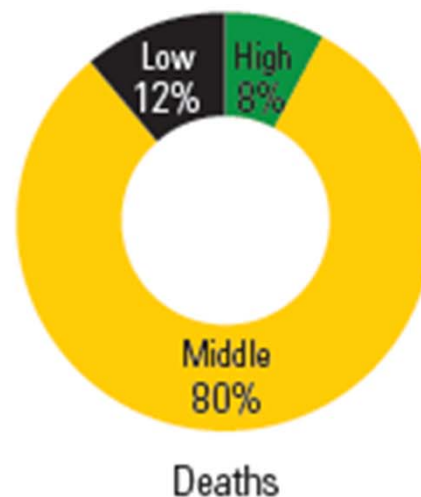
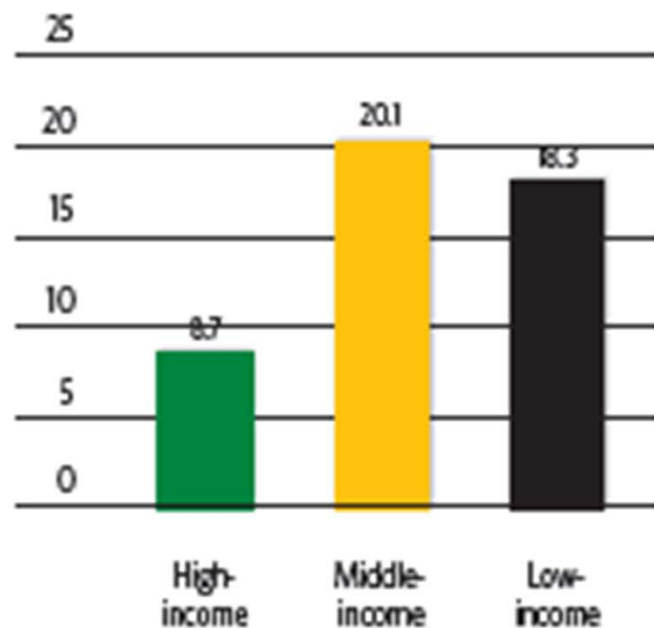


I PAESI A MEDIO REDDITO SONO I PIU' COLPITI



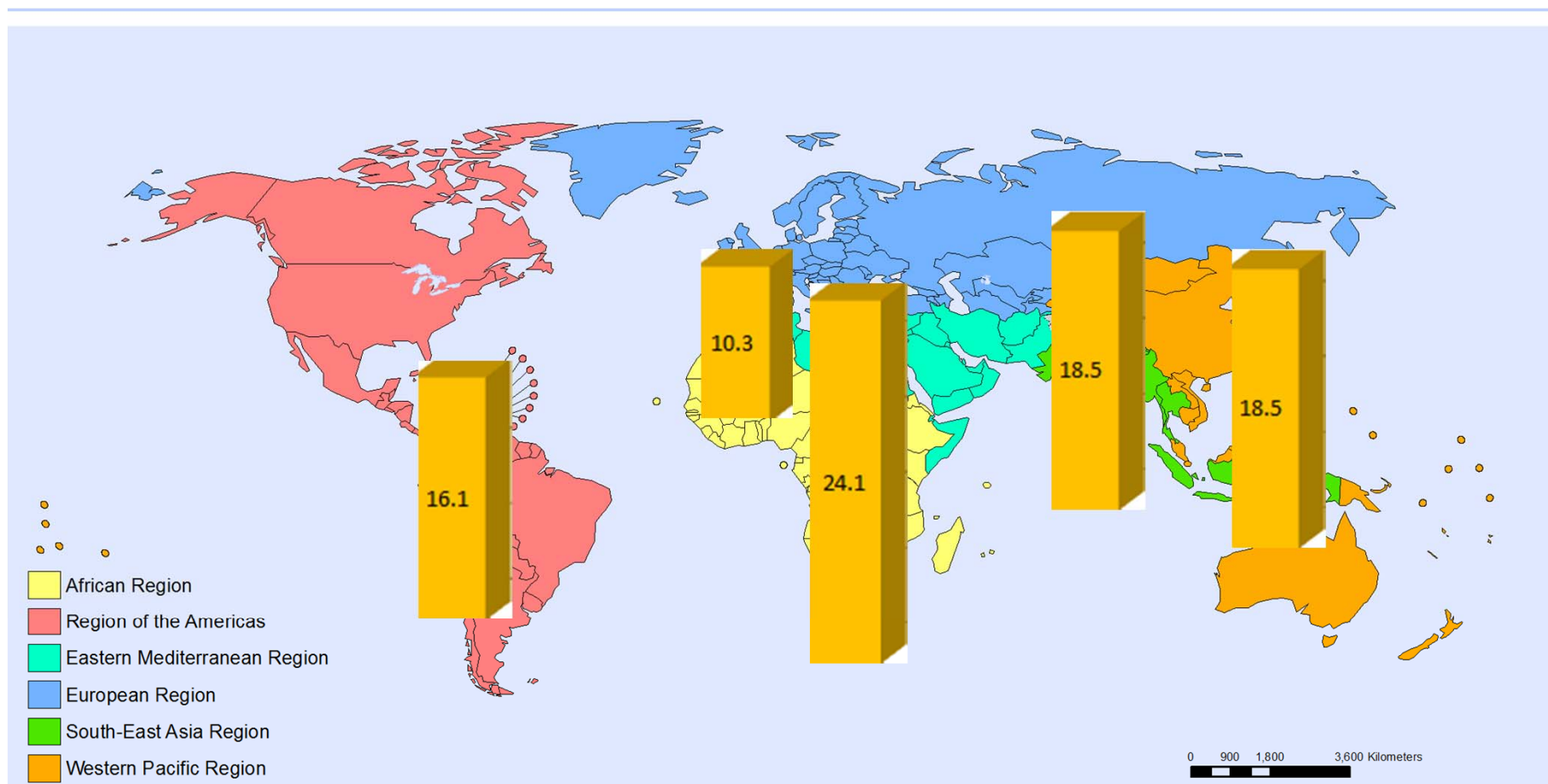
■ Alto reddito ■ Medio reddito ■ Basso reddito

Morti per 100.000 abitanti





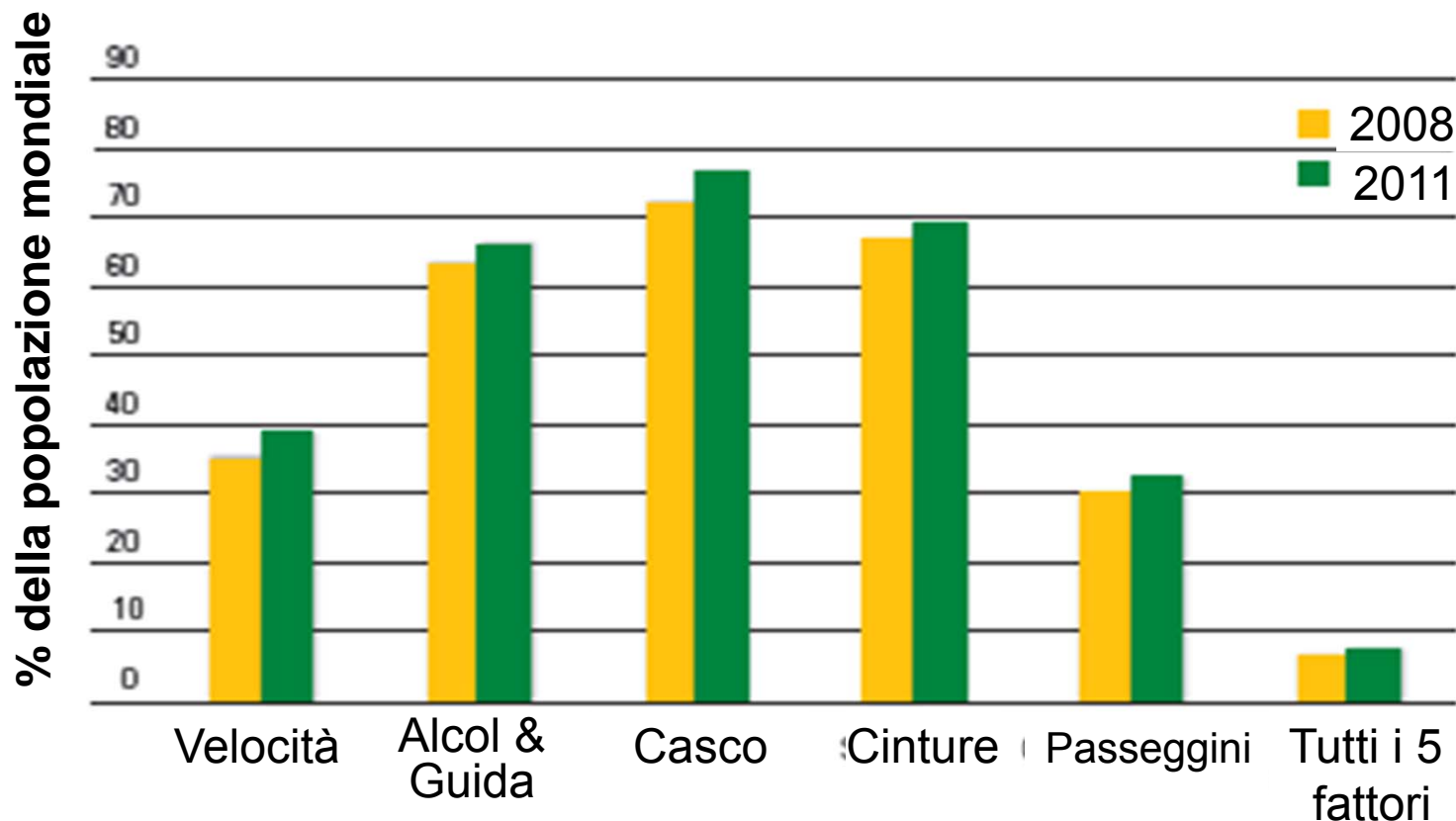
L'AFRICA HA IL TASSO DI MORTALITA' PER INCIDENTE STRADALE (PER 100.000) PIU' ALTO



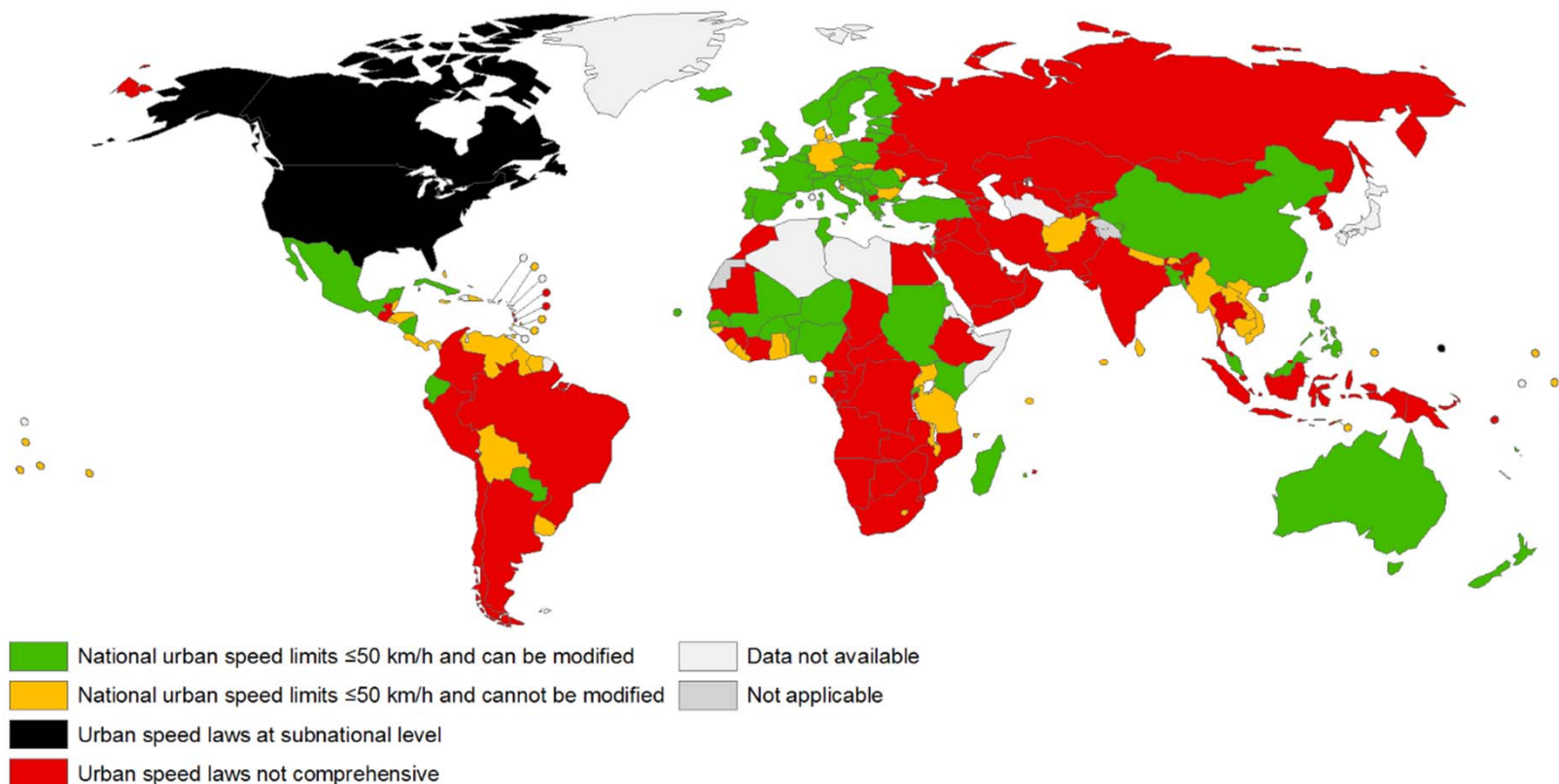
The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the World Health Organization concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries. Dotted and dashed lines on maps represent approximate border lines for which there may not yet be full agreement.

Data Source: World Health Organization
Map Production: Public Health Information
and Geographic Information Systems (GIS)
World Health Organization

APPROVATE NUOVE LEGGI IN 35 PAESI SOLO IL 7% DELLA POPOLAZIONE MONDIALE PROTETTA PER TUTTI I 5 FATTORI DI RISCHIO

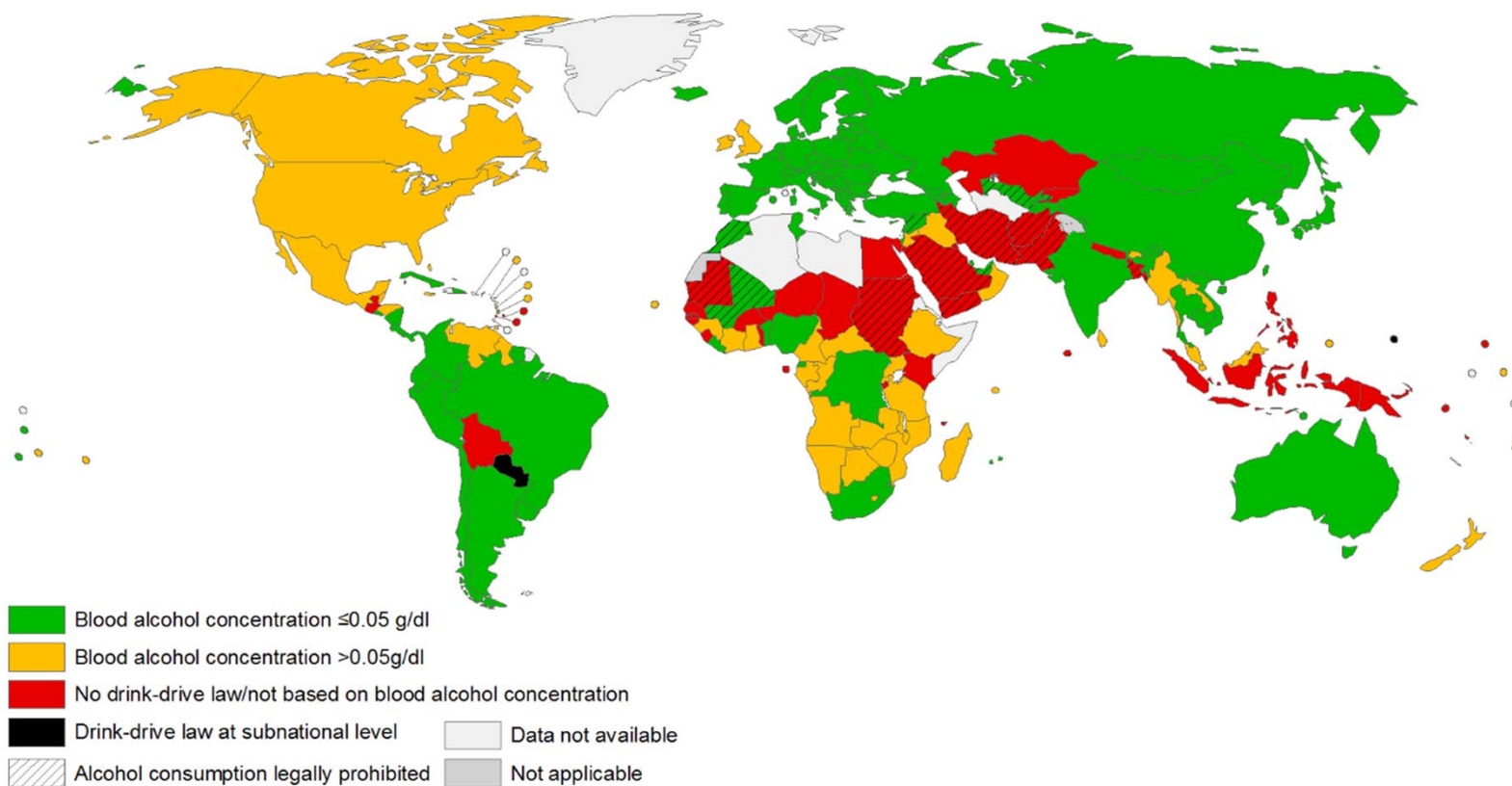


SOLO 59 PAESI CON LEGGE SU LIMITE DI VELOCITA' IN AREA URBANA



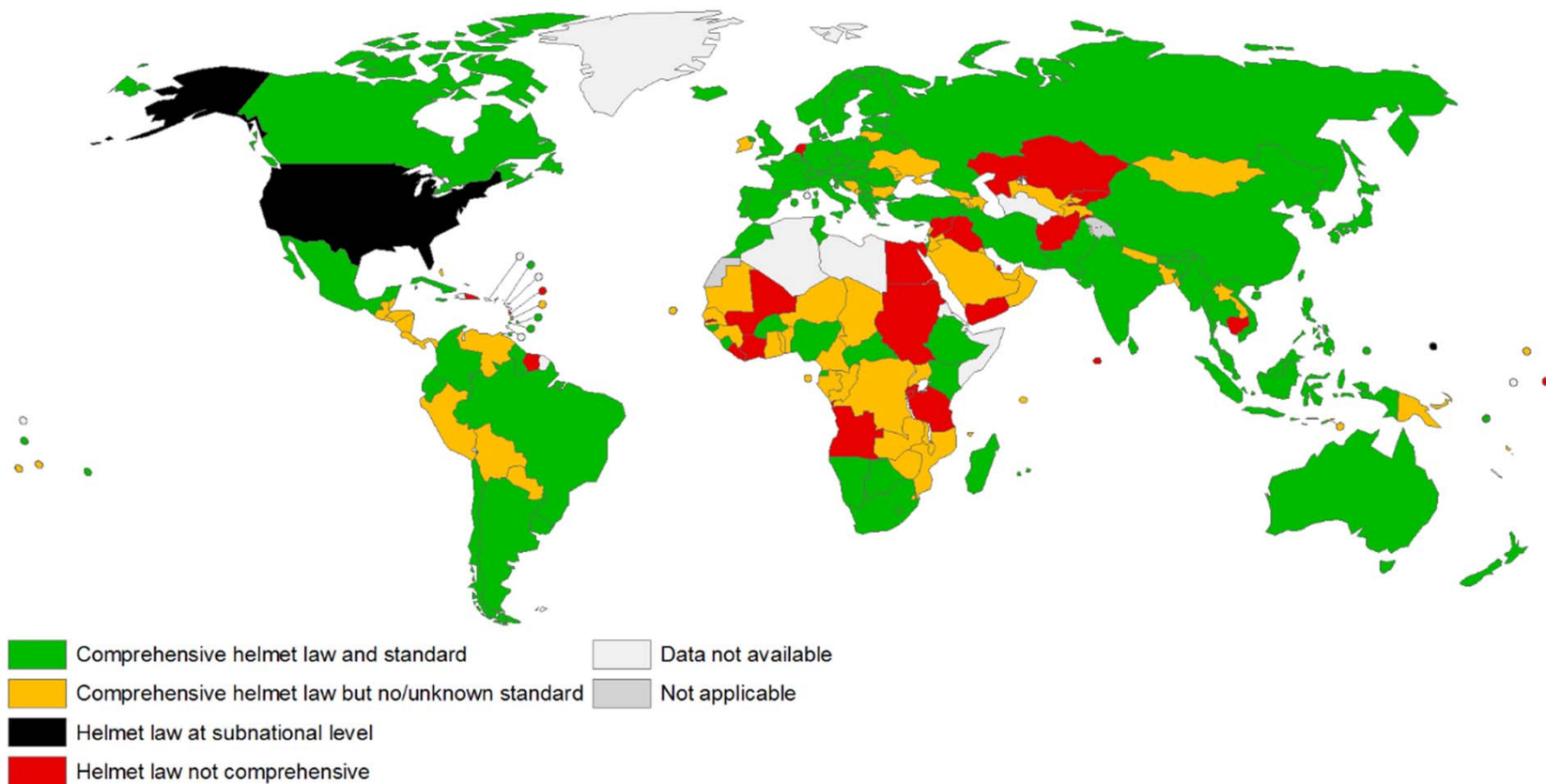
Legge su velocità in area urbana = 50km/h e potere dell'autorità locale di ridurre i limiti

89 PAESI CON LEGGE SU GUIDA SOTTO EFFETTO DELL'ALCOL



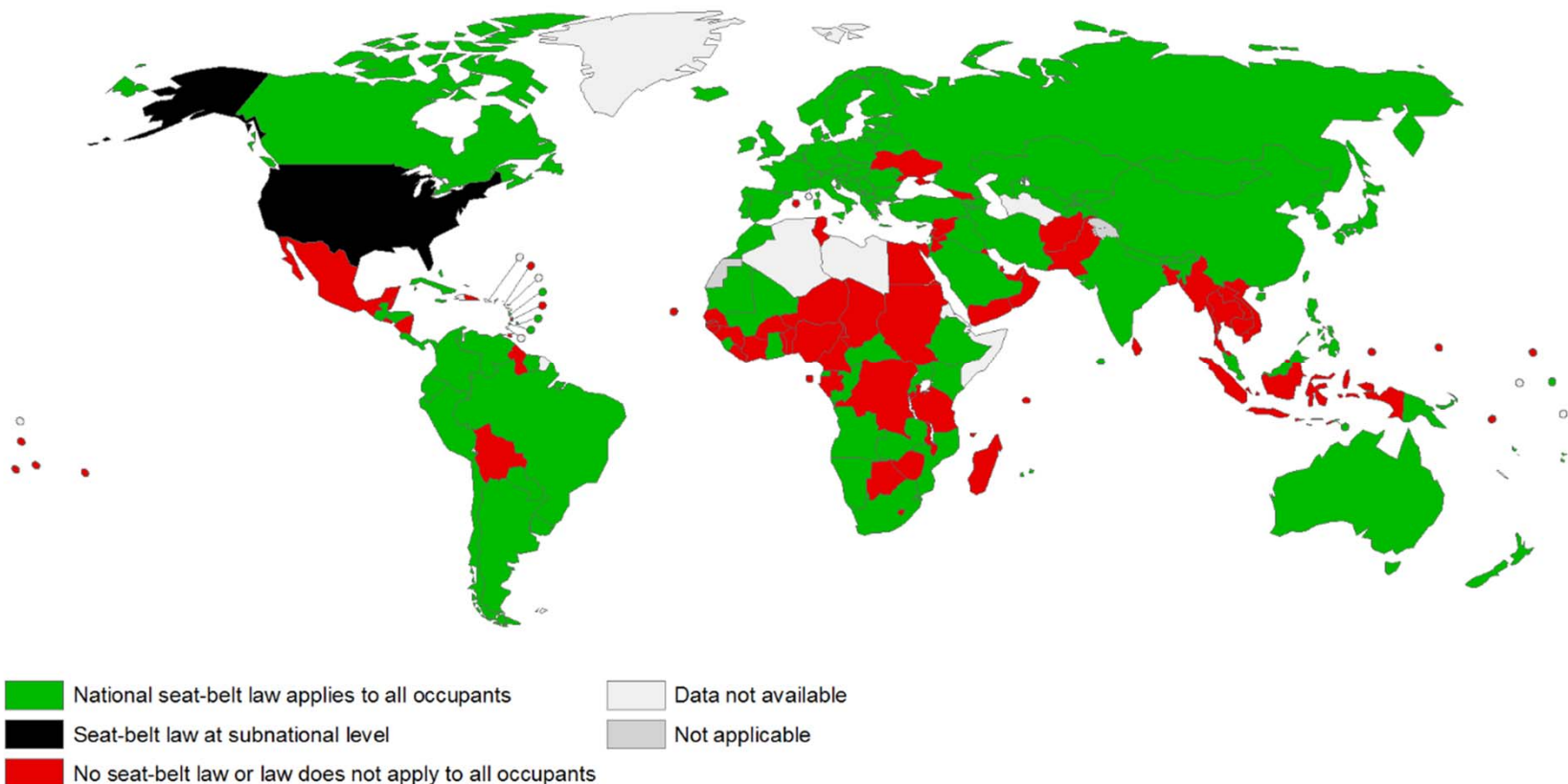
Legge sulla Guida sotto effetto dell'Alcol = Alcolemia (BAC) $\leq 0,05$ g/dl

90 PAESI CON LEGGI SULL'OBBLIGO DEL CASCO PER CHI VIAGGIA SU MOTOCICLI



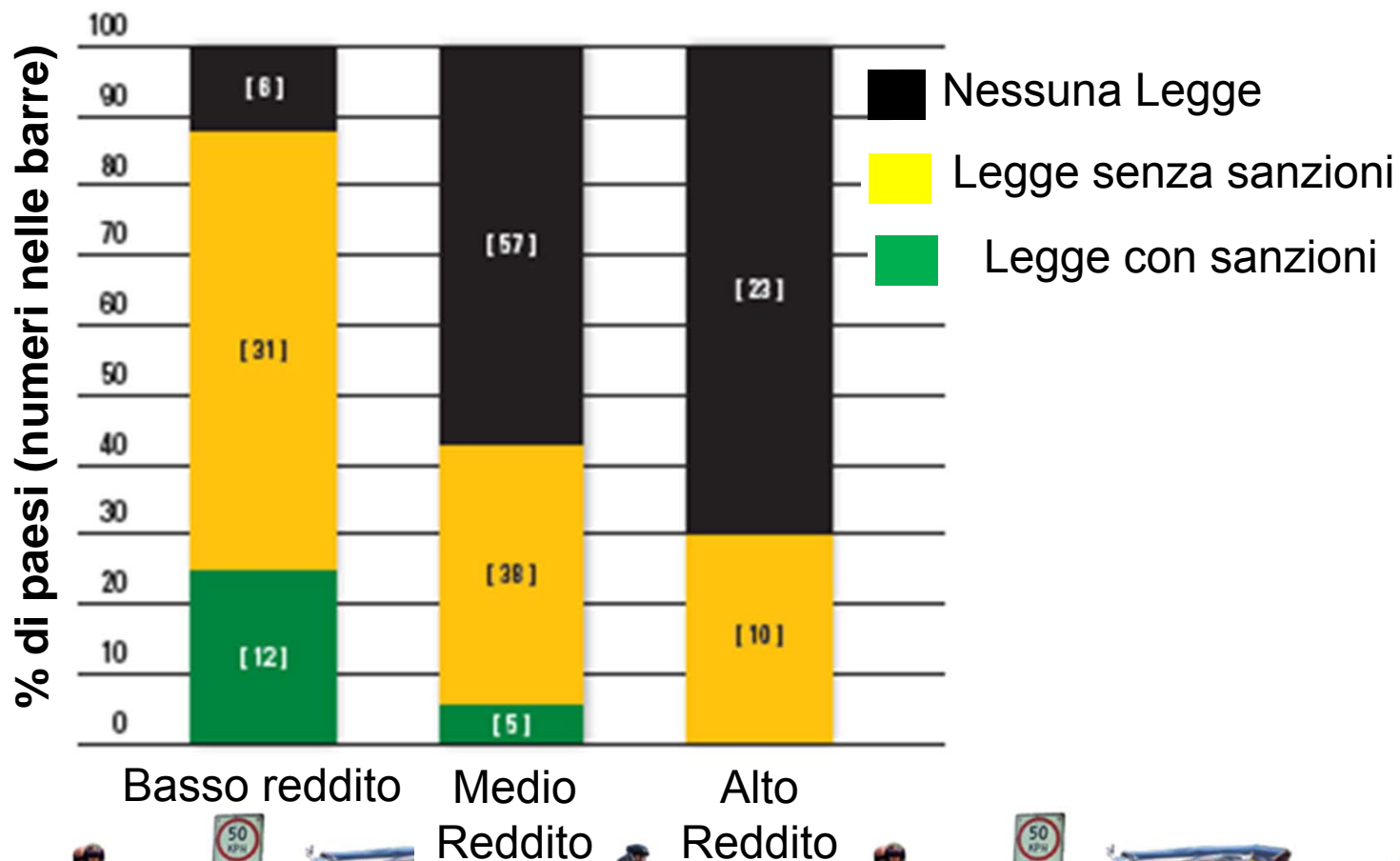
Legge sul casco sui motocicli = Tutti i conducenti, tutte le strade, tutte le moto + casco standard

111 PAESI CON LEGGI ORGANICHE SULLE CINTURE DI SICUREZZA



Legge organica sulle cinture di sicurezza = si applica a tutti gli occupanti il veicolo

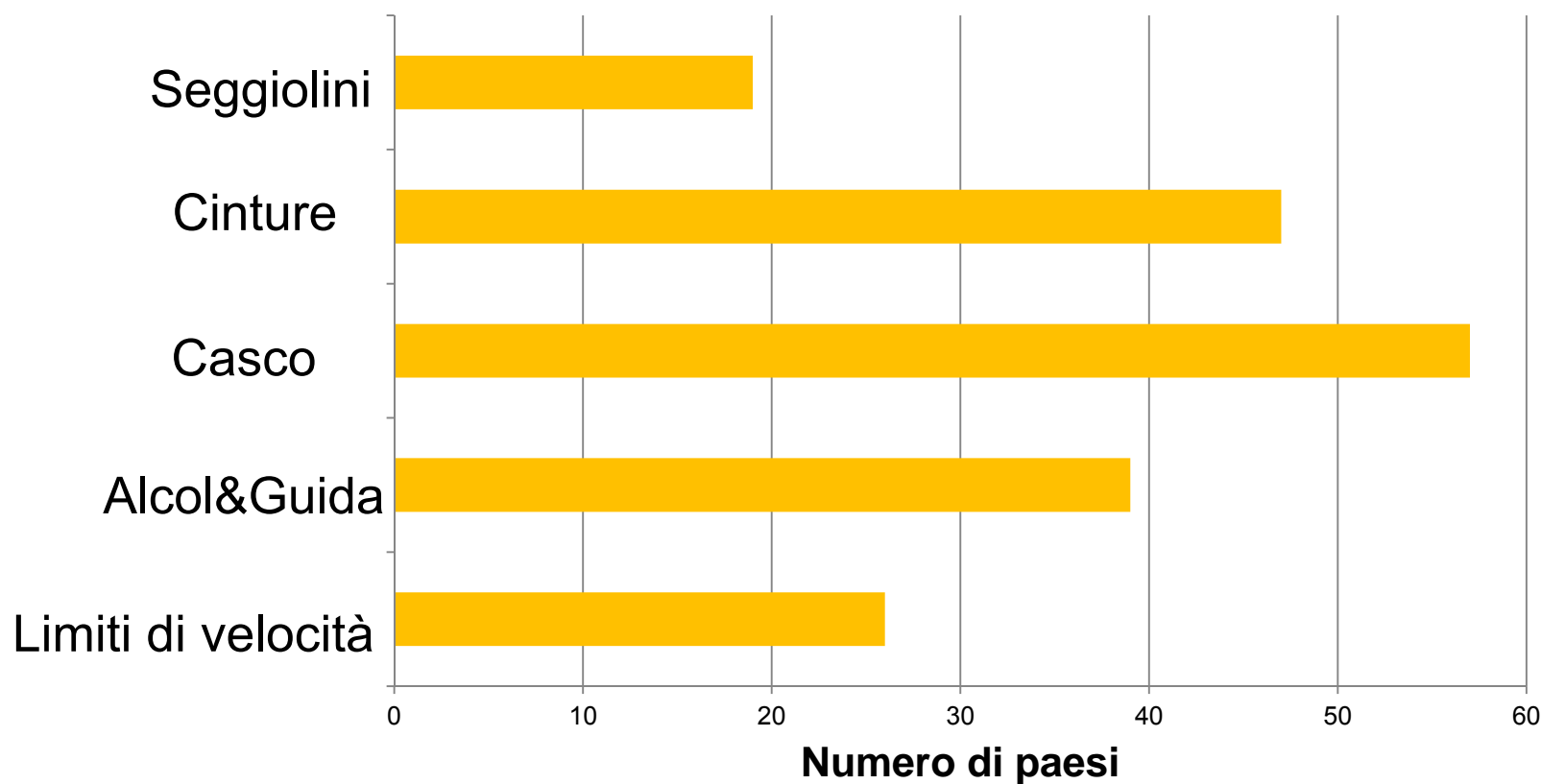
SOLO META' DI TUTTI I PAESI CON LEGGE SUI SISTEMI DI RITENUTA DEI BAMBINI IN AUTO, MA SENZA CONTROLLI E SANZIONI ADEGUATI



POCHI PAESI CON CONTROLLI E SANZIONI ADEGUATI



Paesi che fanno rispettare la legge "bene"

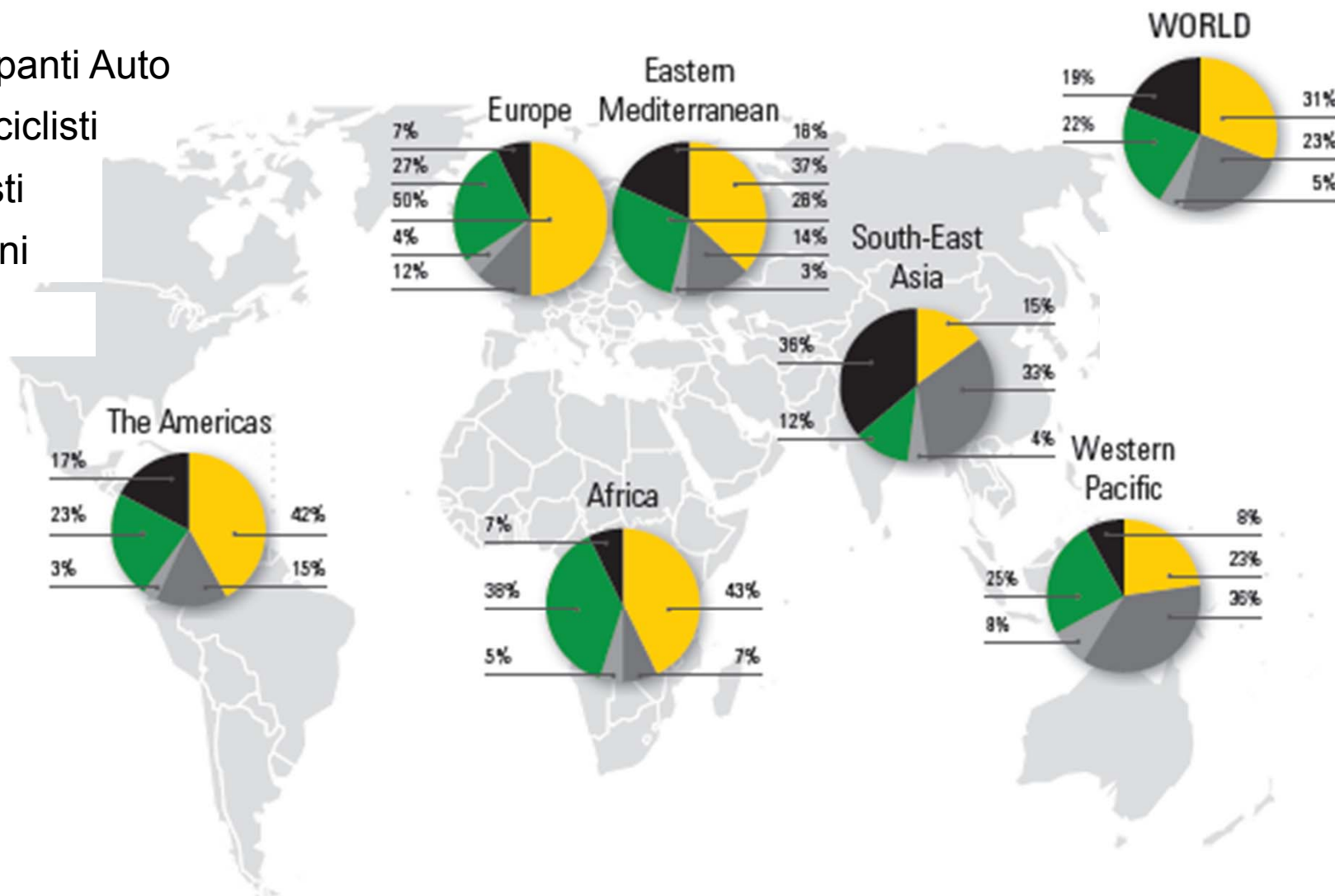


Controlli e Sanzioni "ADEGUATI" definito dal punteggio 8 o più su una scala 0 - 10

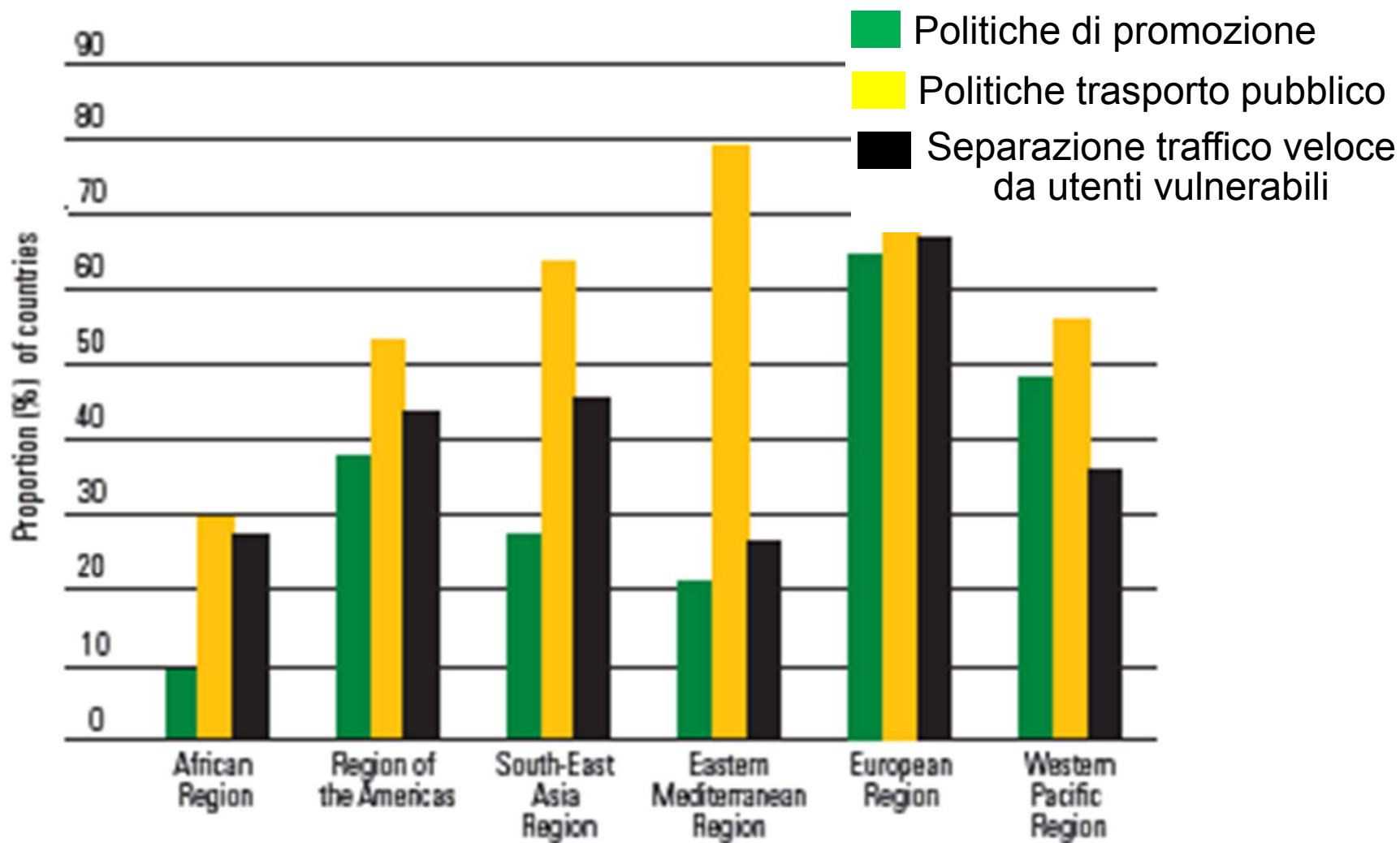


META' DI TUTTI I DECESSI A CARICO DI UTENTI DELLA STRADA VULNERABILI

- Occupanti Auto
- Motociclisti
- Ciclisti
- Pedoni
- Altri



SOLO IL 35% DEI PAESI CON POLITICHE DI PROMOZIONE DEL CAMMINO E DEL TRASFERIMENTO IN BICI



TUTTI I PAESI DOVREBBERO ADOTTARE STANDARD PER I VEICOLI



- 52 paesi facevano parte del [UN Forum for Harmonization of Vehicle Regulations](#) in 2010
- Solo 30 paesi fanno parte di [New Car Assessment Programme](#)
- Pochi veicoli sono progettati pensando all'utente della strada vulnerabile



PER OGNI PERSONA CHE MUORE 20 RESTANO FERITE



- Per 1 persona che muore in un incidente stradale, 20 restano ferite.
- Su 20 feriti, 1 resta con una disabilità.
- Solo 111 paesi hanno il numero unico nazionale per l'emergenza.
- Solo 59 paesi hanno un servizio di ambulanze in grado di trasferire almeno il 75% dei feriti.
- Meno dei 2/3 di medici e <50% di infermieri addestrati nell'emergenza, in paesi a basso e medio reddito



SISTEMI INFORMATIVI SCADENTI NELLA MAGGIOR PARTE DEI PAESI



- 71% dei paesi sistemi informativi basati solo sui dati della Polizia, solo 17% connette i database
- 50% dei paesi usa una definizione a 30-giorni
- Solo 104 paesi rilevano dati affidabili, in termini di copertura e completezza.
- Per 78 paesi, mancano stime comparative, prodotte usando modelli statistici.





RACCOMANDAZIONI

- L'innovazione legislativa è troppo lenta: bisogna aumentare l'adozione di leggi organiche.
- E' essenziale far rispettare severamente le leggi della sicurezza stradale, e questo dovrebbe essere accompagnato dalla consapevolezza del pubblico.
- Per ridurre le morti da incidenti stradali, necessaria più considerazione dei bisogni di pedoni, ciclisti e motociclisti.
- C'è bisogno di: rendere le infrastrutture più sicure, attuare *crash test* standard, migliorare i servizi di soccorso e assistenza per i feriti e i database della sicurezza stradale.

