1. VERSO UN APPROCCIO DI SISTEMA ALLA SICUREZZA STRADALE?

Roberto Arditi, SINA

Politiche e programmi per la sicurezza stradale

Secondo le stime ONU, gli incidenti stradali vanno verso 1,35 milioni di morti all'anno con feriti che in tutto il mondo potrebbero raggiungere i 50 milioni all'anno. Solo qualche anno fa le stime ufficiali indicavano 1,2 milioni di morti, una quantità che era da considerarsi ben più che bastevole. Oltre il 90% dei decessi si verifica nei Paesi a basso e medio reddito. Il riconoscimento di questo problema, ha portato gli Stati Membri rappresentati nell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite a sentire la necessità di un decennio di azione per sicurezza stradale (2011-2020) che è stato decretato con l'obiettivo ambizioso di stabilizzare e poi ridurre le vittime della strada a livello globale.

Le risoluzioni ONU sulla sicurezza stradale

Sulla spinta di questo fenomeno globale, l'Assemblea generale dell'ONU ed i suoi Stati membri hanno infatti adottato delle risoluzioni sin dal 2003. Nel più recente periodo l'assemblea generale ha approvato due risoluzioni (A/RES/70/260 nel 2016 e A/RES/72/271 nel 2018). Dette risoluzioni mirano a "migliorare la sicurezza stradale globale". La prima risoluzione è stata presentata dal governo della Federazione Russa che ne è stato il primo firmatario, con la collaborazione di 55 governi, compresa l'Italia. La seconda risoluzione aggiorna la precedente con nuovi obiettivi, che saranno anche l'oggetto di un ulteriore intervento proprio in questo quaderno. Penso che sia ormai ampiamente riconosciuta l'importanza di adottare ed attuare nel concreto quegli "obiettivi di sviluppo sostenibile", anche nell'ambito della sicurezza stradale, secondo i contenuti dell'Agenda ONU per lo sviluppo sostenibile al 2030. In particolare l'obiettivo 3.6 prevede entro il 2020 una riduzione del 50% dei morti sulle strade del globo. Inoltre, l'obiettivo strategico 11.2 chiede di rendere accessibile a tutti i cittadini un sistema di trasporto più sicuro, efficace e sostenibile entro il 2030. Al riguardo, la risoluzione riconosce l'importanza di questi obiettivi ed identifica l'azione per ridurre le morti e le lesioni da traffico stradale come una pressante priorità per lo sviluppo mondiale.

Azione dei Comitati Tecnici PIARC

Il Comitato tecnico C1 su "Politiche e programmi di sicurezza stradale", dalla sua prima riunione (29 settembre 2017), ha iniziato a prendere in carico gli indirizzi delle nazioni unite tramite queste risoluzioni. Infatti le citate A/RES/70/260 e A/RES/72/271 sono di rilievo per le attività di PIARC: entrambe le risoluzioni [1] e [2] riconoscono il Manuale di sicurezza stradale PIARC [3] come "un importante sforzo internazionale in materia di sicurezza stradale per offrire orientamenti ai funzionari a vari livelli su misure che possono migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali".

Tale riconoscimento istituzionale non attira solo l'attenzione sul Manuale PIARC, ma rende anche impegnativo il compito per tutti gli esperti internazionali di PIARC che si occupano dell'evoluzione manuale.

L'incontro del 29 settembre 2016 del comitato internazionale su politiche e programmi per la sicurezza stradale è stato anche l'occasione per l'istituzione del comitato direttivo creato per il manuale che guiderà l'evoluzione, la diffusione e lo sviluppo di strategie adeguate per l'educazione delle risorse umane coinvolte.

Tale comitato direttivo gode del contributo, di una dleegazione di esperti del Comitato, ma vede anche una rappresentanza delle Istituzioni globali - l'Organizzazione mondiale della sanità, l'International transport Forum (OCSE), le Nazioni Unite (ECE) – nonché della partecipazione degli organismi che finanziano strade in tutto il mondo, come la Banca Mondiale, la Banca Europea per gli Investimenti, La Banca per lo sviluppo dell'Asia, la Banca interamericana di sviluppo. Tutte queste realtà sono state invitate a contribuire alle attività del comitato direttivo.

Una seconda riunione del comitato direttivo ha avuto luogo a Ginevra nel 2018. In tale

occasione è stato possibile ratificare molte delle evoluzioni proposte dai membri PIARC per il manuale, oltre ad identificare gli indirizzi per il seguito del lavoro.

L'approccio di sistema alla sicurezza stradale secondo il manuale

E' ormai ampiamente riconosciuto che le gravi perdite per la salute in incidenti stradali sono in gran parte prevenibili se non prevedibili - si tratta di un problema dovuto all'uomo, di cui è possibile una analisi razionale ed una efficace gestione in termini di miglioramento progressivo. I sistemi di trasporto stradali (composti di veicoli, infrastrutture, fattore umano, scelta delle velocità ammissibili) possono essere sviluppati in modo da ridurre la probabilità di incidenti mortali e minimizzare la gravità delle lesioni in caso di incidente. Questo orientamento internazionale è peraltro supportato da un insieme sostanziale di conoscenze su come raggiungere significative diminuzioni di quegli impatti negativi della motorizzazione che sono eticamente inaccettabili, ancor prima di essere costosi. In questo caso, siamo proprio noi paesi dell'Unione Europea un buon esempio: il volume complessivo del traffico è triplicato tra il 1970 e il 2000, mentre il numero di morti per milione di abitanti è diminuito del 50%.

Negli ultimi 20 anni, due esempi importanti e complementari hanno contribuito ad innovare l'approccio olistico alla sicurezza stradale, indicando anche modalità di gestione del processo, ritenute efficaci nell'ottenere risultati apprezzabili. Il primo approccio è quello adottato dalla Svezia (Vision Zero - Tingvall, 1995), l'altro è quello dei Paesi Bassi (Sicurezza Sostenibile - Koornstra et al., 1992), due approcci che, nel corso degli anni 90, hanno proposto un cambiamento di paradigma, ponendo obiettivi ambiziosi per il sistema della sicurezza stradale.

L'obiettivo per il lungo termine di un approccio di sistema alla sicurezza è l'eliminazione dei casi di morte e delle lesioni gravi, sostenuta - a medio termine - da obiettivi quantitativi di riduzione degli incidenti (OCSE, 2008). Il metodo è quello di lavorare per l'implementazione di un sistema in grado di ridurre al minimo la morte e le lesioni gravi, pur ammettendo che potrebbero ancora verificarsi incidenti con esiti minori. L'obiettivo etico del sistema di sicurezza ha, di fatto, ri-definito cosa si intende per "sicurezza" in termini di obiettivi di gestione del sistema del trasporto stradale, e delle sue componenti (progettazione e costruzione dei veicoli, delle infrastrutture, ecc.).

La strategia di sistema per la sicurezza mira a garantire che, in caso di incidente, le energie di impatto che raggiungono la persona rimangano al di sotto della soglia che può causare la morte o le lesioni gravi. L'obiettivo è quello di tenere in conto le caratteristiche umane note, tenere conto dell'errore non intenzionale e tenere quindi maggiormente in conto la vulnerabilità del corpo umano nella pianificazione, progettazione, nell'esercizio e nell'uso del sistema stradale, a beneficio di tutti gli utenti della strada. L'intervento sul sistema di sicurezza si rivolge ovviamente a tutti gli elementi del sistema che interessa il traffico stradale: le infrastrutture, i veicoli, il sistema di emergenza medica, la preparazione tecnica e cognitiva degli utenti della strada. L'obiettivo zero è impossibile nel breve periodo ma, proprio gli importanti miglioramenti che si sono registrati nel nostro continente, sulle nostre autostrade, stanno lì a dimostrarci che potremmo avvicinarci all'utopia, lavorando per obiettivi di medio/lungo termine e grazie ai miglioramenti tecnici, tecnologici, organizzativi e culturali che sapremo suscitare.

BIBLIOGRAFIA

1) Resolution adopted by the General Assembly on 15 April 2016. Improving global road safety https://undocs.org/A/RES/70/260
2) Resolution adopted by the General Assembly on 12 April 2018. Improving global road safety
3) https://undocs.org/A/RES/72/271
4) PIARC Road safety Manual https://roadsafety.piarc.org/en