



≡ STRADE SICURE

UN DECENNIO DI INIZIATIVE PER LA SICUREZZA STRADALE

Sintesi del Rapporto



**Commission for
Global Road Safety**

INTRODUZIONE: DESMOND TUTU

Di tanto in tanto, nella storia dell'umanità arriva un'epidemia killer che non viene riconosciuta come tale e non viene intrapresa alcuna azione fino a quando non è troppo tardi. L'HIV/AIDS, che sta devastando l'Africa sub Sahariana è una di queste. Gli incidenti provocati dal traffico stradale rischiano di essere un'altra.

Noi ignoriamo gli incidenti stradali a nostro rischio e pericolo. Questa epidemia è invisibile a causa della sua ubiquità e tuttavia, se ci fermiamo a sommare il tributo di sangue giornaliero di ciascun quartiere o città, paese o regione, possiamo comprendere l'entità della tragedia: 3500 persone uccise ogni giorno, altre migliaia gravemente ferite, 260.000 bambini uccisi ogni anno e più di un milione gravemente feriti, senza che si levi alcuna voce di protesta.

Sono per lo più i poveri a morire. Sono le comunità più povere che vivono lungo le strade a scorrimento veloce. Sono i bambini più poveri che devono affrontare i percorsi più pericolosi per andare a scuola. Sono gli utenti della strada più vulnerabili, pedoni e ciclisti, quelli più a rischio e tuttavia vengono sistematicamente dimenticati da chi ha la responsabilità di pianificare le infrastrutture e di adottare le decisioni politiche.



Desmond Tutu
Arcivescovo Emerito di Cape Town



Nel marzo 2008 ho avuto l'onore di apporre la mia firma ad una Lettera Aperta alle Nazioni Unite che sollecitava la convocazione della prima Conferenza Interministeriale Globale sulla sicurezza stradale e sono stato felice quando l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha approvato la proposta. Ora, mentre ci prepariamo a questa storica Conferenza di novembre a Mosca, è arrivato il momento per tutti coloro che possono veramente fare la differenza – governi, istituzioni finanziarie internazionali, comunità di donatori, attivisti dello sviluppo e i milioni di persone indignate ma silenziose – di farsi avanti per raccogliere questa sfida e impegnarsi in un Decennio di Iniziative per la Sicurezza Stradale.

INTRODUZIONE: LORD ROBERTSON

L'Organizzazione Mondiale della Sanità prevede che entro il 2015 gli incidenti stradali saranno la causa principale di morte e disabilità per i bambini dai cinque anni in su. Si spera che entro il 2015 siano stati fatti molti progressi verso il raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo per il Millennio, ma questo risultato sarà crudelmente offuscato se il massacro per lo più evitabile dei giovani sulle strade del mondo continuerà incontrollato. Questa epidemia su ruote – che sta già uccidendo ai livelli della malaria – continuerà a privare sempre più famiglie dei loro cari e dei mezzi di sostentamento, mentre il numero dei morti raddoppierà a ben oltre due milioni l'anno entro il 2030.

Ora abbiamo l'opportunità di cambiare direzione.

Abbiamo assistito ad un decennio di preparativi e di progressi nella creazione di strumenti tecnici e politici per la sicurezza stradale globale, progettando e testando interventi efficaci e creando consapevolezza su questa epidemia finora ignorata. Grazie al lavoro della UN Road Safety Collaboration, della World Bank Global Road Safety Facility e della Global Road Safety Partnership possiamo contare su una comunità per la sicurezza stradale forte e collaborativa, pronta ad agire se finanziata adeguatamente.

Una Conferenza Interministeriale Globale sulla Sicurezza Stradale, proposta per la prima volta dalla nostra Commissione nel 2006 e approvata l'anno scorso dalle Nazioni Unite si terrà a Mosca, nel novembre 2009, ospitata dal Presidente della Federazione Russa, Medvedev. La Conferenza di Mosca rappresenta un'opportunità unica per la comunità internazionale di rispondere all'epidemia degli incidenti stradali con la prospettiva e l'urgenza che essa merita.

Il Rapporto invita le Nazioni Unite ad avviare nel 2010 un Decennio di Iniziative per la Sicurezza Stradale con lo scopo di ridurre del 50% i morti per incidenti stradali previsti di qui al 2020 offrendo alla Conferenza Interministeriale di Mosca e alle Nazioni Unite dieci raccomandazioni elencate nella Sintesi del Rapporto alle pagine 4 e 5. Il Rapporto, alla cui stesura hanno collaborato i maggiori esperti mondiali di sicurezza stradale, spiega come un serio impegno politico, un sufficiente supporto dei donatori internazionali e un'adeguata priorità data a livello nazionale alla prevenzio-



ne degli incidenti stradali ci consentirebbero di prevenire cinque milioni di morti e cinquanta milioni di feriti gravi di qui al 2020.

Cinque milioni di vite: ecco la posta in gioco del Decennio di Iniziative per la Sicurezza Stradale. Cinque milioni di persone il cui potenziale potrà essere realizzato anziché sprecato; cinque milioni di famiglie che non dovranno mai provare la perdita improvvisa e il dolore eterno di un lutto per incidente stradale. Si tratta di un premio per cui vale la pena investire, nella certezza che il guadagno, sia in termini di vite umane che economico, sarà di gran lunga superiore al costo dell'investimento.

Abbiamo gli strumenti e la conoscenza per intraprendere questo lavoro. Ora dobbiamo constatare la volontà politica di attuare un Decennio di Iniziative. Le Nazioni Unite hanno riconosciuto che l'epidemia globale degli incidenti stradali è abbastanza grave da richiedere all'Assemblea Generale di adottare delle risoluzioni e di convocare una prima Conferenza a livello Interministeriale. La Commissione per la Sicurezza Stradale Globale esorta pertanto la Conferenza Interministeriale di Mosca e l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite a riconoscere che è giunto il momento per le Nazioni Unite di avviare un Decennio di Iniziative per la Sicurezza Stradale volto a ridurre della metà le morti per incidenti stradali previste di qui al 2020.

Impegniamoci a lavorare insieme per un decennio che potrebbe salvare cinque milioni di vite e cominciamo a rendere le strade sicure per tutti noi.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Gordon Robertson". The signature is written in a cursive style and is underlined with a single horizontal stroke.

Rt. Hon. Lord Robertson of Port Ellen
Presidente, Commission for Global Road Safety
Sintesi del Rapporto

SINTESI DEL RAPPORTO

Gli incidenti stradali uccidono almeno 1,3 milioni di persone ogni anno e ne feriscono 50 milioni, un tributo di sangue più grande delle morti per malaria. Il 90% di queste vittime della strada sono in paesi a basso e medio reddito. Ogni anno 260.000 bambini muoiono sulla strada e un altro milione è gravemente ferito, spesso menomato per sempre. L'Organizzazione Mondiale della Sanità prevede che entro il 2015 gli incidenti stradali saranno la causa principale di morte e disabilità per i bambini dai 5 anni in su. L'epidemia nascosta degli incidenti stradali rappresenta un elemento critico per la salute pubblica e un fattore fondamentale tra le cause della povertà. Tuttavia le agenzie di assistenza, le Organizzazioni Non Governative per lo sviluppo, le fondazioni filantropiche e le principali istituzioni internazionali continuano a trascurare o ignorare questo problema che è in rapida crescita.

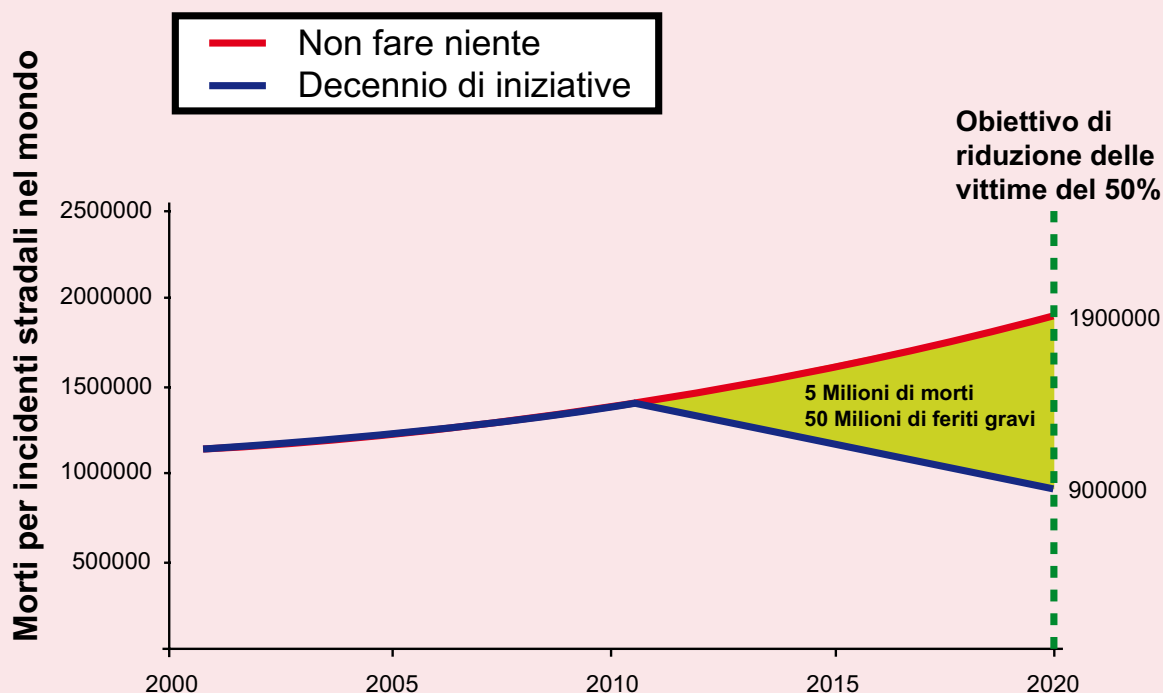
Si prevede che nei prossimi dieci anni le vittime di incidenti stradali aumentino, dal livello attuale di oltre 1,3 milioni, a oltre 1,9 milioni entro il 2020. La Commissione per la Sicurezza Stradale Globale ritiene che la prima priorità sia quella di fermare questo spaventoso ed evitabile aumento degli incidenti stradali per poi cominciare anno dopo anno a ridurli. Aumentando progressivamente e significativamente gli investimenti nella sicurezza stradale, a livello globale, regionale e nazionale, sarebbe possibile evitare 5 milioni di morti e 50 milioni di feriti gravi a livello mondiale entro il 2020.

La prima Conferenza Interministeriale Globale sulla sicurezza stradale, che si terrà a Mosca nel novembre 2009 avrà l'opportunità di stabilire una nuova direzione per la sicurezza stradale globale. L'Assemblea Generale delle Nazioni Unite discuterà poi i risultati della Conferenza di Mosca nella sua 64^a Sessione. La Commissione, pertanto, presenta le seguenti dieci raccomandazioni alla Conferenza di Mosca e all'Assemblea Generale delle Nazioni Unite:

1. La Conferenza Interministeriale di Mosca dovrebbe supportare, e l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite dovrebbe approvare, la proposta dell'avvio nel 2010 di un Decennio di Iniziative per la Sicurezza Stradale da parte delle Nazioni Unite, con l'obiettivo di ridurre del 50% le morti per incidenti stradali previste di qui al 2020.
2. I Governi si dovrebbero impegnare a raggiungere l'obiettivo del Decennio attuando un Piano d'Azione articolato su cinque capisaldi, volto a (1) creare capacità di gestione, (2) influenzare la progettazione stradale e la gestione della rete, (3) influenzare la progettazione della sicurezza dei veicoli, (4) influenzare il comportamento degli utenti della strada e (5) migliorare l'assistenza post-incidente.
3. I paesi a basso e medio reddito spenderanno miliardi di dollari nelle infrastrutture stradali e nel trasporto nei prossimi decenni e sarà di fondamentale importanza che essi focalizzino i loro investimenti nel migliorare i risultati in termini di sicurezza. Per catalizzare questo processo la comunità internazionale, inclusi i governi donatori e le fondazioni filantropiche private dovrebbero investire 300 milioni di dollari nel Piano d'Azione decennale proposto per creare capacità globale, regionale e nazionale, attivare progetti pilota e dimostrativi e incoraggiare maggiori investimenti nazionali nella sicurezza stradale.
4. I governi dovrebbero impegnarsi ad attuare una serie di azioni specifiche e sostenibili a livello regionale e nazionale che comprendano la definizione di obiettivi ambiziosi di riduzione delle vittime della strada, la creazione di una agenzia leader per la sicurezza stradale (con responsabilità giuridicamente stabilite e fonti di finanziamento sostenibili) e sistemi armonizzati di raccolta dati (es.: conformità ai riferimenti definiti del Database Internazionale sugli Incidenti Stradali - International Road Traffic Accident Database - IRTAD Group).
5. I governi dovrebbero stabilire gli obiettivi del 2020 per: una maggiore sicurezza delle infrastrutture (es.: conformità con gli standard previsti per la tutela dell'utente); una maggiore sicurezza dei veicoli (es.: conformità ai requisiti prescritti in base ai risultati dei test di collisione); un migliore comportamento degli utenti della strada (es.: conformità ai livelli di osservanza previsti per le norme sull'utilizzo di cinture e caschi di sicurezza); il rispetto dei livelli alcolemici e dei limiti di velocità prescritti; e una migliore risposta post-incidente (es.: conformità con i tempi di risposta post-incidente prescritti).
6. La Banca Mondiale e le banche regionali di sviluppo, insieme ai paesi donatori, dovrebbero garantire che almeno il 10% del costo dei loro progetti di investimento sulle strade sia dedicato alla valutazione in termini di sicurezza e al miglioramento delle infrastrutture (barriere di sicurezza, strutture pedonali, rotatorie, piste ciclabili ecc.). Questo principio dovrebbe essere applicato dai donatori in linea con la Dichiarazione di Parigi 2005 sull'Efficacia degli Aiuti.
7. I governi dei paesi ad alto reddito dovrebbero dare l'esempio continuando a migliorare le proprie prestazioni in termini di sicurezza stradale, adottando l'approccio "sistemi sicuri", come raccomandato dal rapporto degli esperti di OCSE/ITF "Towards zero".
8. I paesi ad alto reddito e ad alte prestazioni dovrebbero inoltre riconoscere l'obbligo a condividere la propria esperienza e le proprie conoscenze con i paesi a basso e medio reddito, tramite scambi di studi e partnership tecniche, consentendo il trasferimento di conoscenze e supportando l'implementazione di progetti.

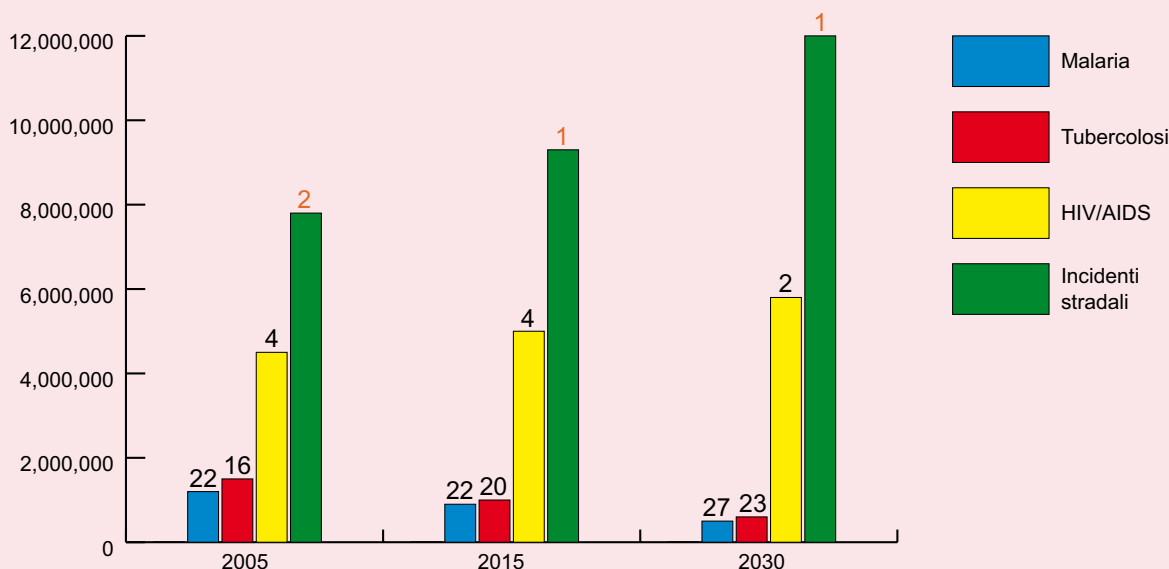
9. La Commissione esorta la Commissione delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile (CSD) a garantire che la sicurezza stradale sarà pienamente riconosciuta per la prima volta come fattore chiave per uno sviluppo sostenibile e per il raggiungimento degli Obiettivi del Millennio quando esaminerà il tema dei trasporti in occasione della prossima verifica della linea politica (2010-2011).
10. Il Segretario Generale delle Nazioni Unite dovrebbe nominare un Rappresentante Speciale delle Nazioni Unite per la Sicurezza Stradale con il compito di stimolare i progressi e aumentare la consapevolezza del problema per la durata del Decennio di Iniziative, attività da sottoporre ad un esame di medio termine nel 2015.

CAMBIARE DIREZIONE: POTENZIALITÀ DI UN DECENNIO DI INIZIATIVE PER LA SICUREZZA STRADALE



Fonte: Guria, J (2009)

ANNI DI VITA CON DISABILITÀ PREVISTI NEI PAESI IN VIA DI SVILUPPO: (BAMBINI 5 – 14 ANNI)



Fonte: Mather C, Loncar (2005)

DOCUMENTO 1:

Contributo Speciale: Kevin Watkins

Il mondo si volta dall'altra parte

Quando cerchiamo di comprendere un disastro umanitario il nostro istinto è di cercare delle statistiche. Il numero delle persone coinvolte ci fornisce un'utile misura quantitativa e un'idea dell'entità dell'impatto. Sfortunatamente, i numeri possono anche anestetizzare la realtà e nascondere i volti umani delle vittime. I numeri sono più astratti dei nomi e distolgono la nostra attenzione dalle vite delle persone coinvolte. Ecco perciò alcuni dei nomi e dei volti delle persone coinvolte dalla crisi umanitaria che si verifica ogni giorno sulle strade del mondo:

- Rohit Yadav, uno studente di quarto anno della Bhave Primary School, Delhi, è stato sbalzato dalla sua bicicletta da un camion e schiacciato dalle ruote posteriori. Sua sorella, Vandana, è diventata muta a seguito del trauma.
- Le Xuan Han, di Ho Chi Minh City, è morta poco prima del suo nono compleanno. Si recava ad una festa con la sorella sul sellino posteriore della bicicletta di suo padre, che è stata investita da un autista ubriaco. Han è morta a causa delle ferite alla testa.
- Mukelebai Mumbuna, 26 anni, di Lusaka, è morta quando l'autobus su cui viaggiava si è schiantato nella Provincia Orientale dello Zambia, dopo che l'autista, che procedeva ad alta velocità nella pioggia, ha perso il controllo ad una curva. Era madre di un bimbo di cinque mesi.
- John Njau, di Nairobi, Kenya, è rimasto paralizzato nel luglio 2007, quando il taxi su cui si trovava ha fatto un salto di carreggiata ed è stato investito da un camion. John era l'unico a lavorare nella sua famiglia e da allora i suoi bambini non hanno più potuto acquistare i libri per la scuola.

Questi sono solo quattro nomi e quattro delle vite perse sulle strade del mondo. Ogni anno gli incidenti stradali provocano la fine di almeno 1,3 milioni di vite. Decine di milioni sono i feriti. Molte delle vittime appartengono alla schiera dei cittadini più vulnerabili: i bambini. Un morto su cinque è un bambino piccolo. Quasi un milione rimangono menomati a vita. Nel tempo che avrete impiegato a leggere queste cifre altre due giovani vite saranno state perse da qualche parte. E dietro i grossi numeri ci sono le tragedie umane. Per ogni morte c'è una famiglia in lutto, o un bambino privato dell'amore, del calore e del supporto di un genitore. Per ogni ferita grave c'è una famiglia che ne sopporta le conseguenze e i costi finanziari.

È ora che la comunità internazionale riconosca l'emergenza degli incidenti stradali come una vera catastrofe umanitaria. Per troppo tempo i governi hanno trattato questa catastrofe come un tema secondario, di competenza dei ministri dei trasporti, mentre devono cominciare a trattarlo come una emergenza nazionale. Siamo di fronte ad un'epidemia che uccide e mutila nella stessa misura di gravi malattie infettive come la malaria, la tubercolosi e l' HIV/AIDS. Se dei civili fossero uccisi in un conflitto nella stessa misura in cui sono uccisi sulle strade del mondo, si avrebbero sicuramente una condanna internazionale ed unanimi inviti ad agire. Tuttavia il massacro appare a malapena sui media internazionali, figuriamoci sulle agende degli incontri ad alto livello. Forse perché le vittime sono per la maggior parte povera gente che vive nelle aree più povere del mondo. La maggior parte del previsto incremento di morti di qui al 2020 si avrà negli stessi paesi. I morti saranno quasi il doppio in Africa e oltre il doppio nell'Asia meridionale.

Dobbiamo trovare un nuovo vocabolario per discutere dell'emergenza sulle nostre strade. Prendete un qualunque quotidiano di un paese in via di sviluppo e sicuramente da qualche parte troverete un titolo su un "incidente stradale" che ha ucciso delle persone e ha infranto delle vite. La verità è che questi eventi non sono "incidenti". Sono la conseguenza di cattive politiche, della negligenza dei governi e dell'indifferenza della comunità internazionale.

Gli incidenti stradali brillano per la loro assenza dall'agenda dello sviluppo internazionale. Questo è - letteralmente - un tragico fallimento della leadership politica. Misurati con un semplice calcolo economico, i costi delle attività ordinarie sono enormi. Gli incidenti stradali costano a molti dei paesi più poveri del mondo 1-3% del PIL e costituiscono un freno alla crescita economica. Una semplice analisi costi-benefici basterebbe ad indurci ad agire. Come documentato da questo Rapporto, ogni dollaro investito nella sicurezza stradale può evitarci di perdere fino a 20 dollari per mancati guadagni, ridotta produttività e costi sanitari. Invece di chiedersi se il loro paese può permettersi di investire nella sicurezza stradale, i ministri delle finanze potrebbero chiedersi se può permettersi di non farlo.

Le implicazioni degli incidenti stradali per quanto riguarda gli Obiettivi del Millennio dovrebbero essere sottoposte ad urgente verifica. La maggior parte delle vittime degli incidenti stradali è costituita da poveri: operai che si recano al lavoro camminando lungo le strade, piccoli agricoltori, donne che trasportano merci al mercato, e - naturalmente - bambini dei quartieri poveri, figurano tutti in gran numero nel novero delle vittime. Ed ogni incidente ha delle conseguenze a lungo termine. Quando muore un capofamiglia, le famiglie perdono il reddito di cui hanno bisogno per mangiare, acquistare le medicine necessarie o sostenere i costi per mantenere i bambini a scuola. Le spese mediche conseguenti agli incidenti stradali possono far sprofondare una famiglia nei debiti e intrappolarla nella povertà. E poi ci sono le cicatrici psicologiche.

Il mondo sta facendo grandi progressi nella scolarizzazione dei bambini. Ma quanti bambini che oggi siedono nelle aule hanno visto il loro potenziale di apprendimento compromesso da ferite psicologiche e stress post-traumatico causato da un incidente stradale?

Quando si tratta di incidenti stradali, il buon senso economico e l'imperativo etico puntano entrambi nella stessa direzione. Sia che il punto di partenza sia la crescita economica, la riduzione della povertà, la giustizia sociale o i diritti umani, non ci si può girare dall'altra parte di fronte a questa carneficina. Eppure la verità è che troppe persone e organizzazioni che potrebbero fare la differenza si stanno girando dall'altra parte.

Leggendo questo Rapporto sono rimasto colpito da quanto velocemente potremmo capovolgere questa situazione. Non abbiamo a che fare con una malattia che mette alla prova le nostre conoscenze scientifiche, con una complessa crisi finanziaria o con un disastro naturale che non siamo in grado di prevedere. Ciò che abbiamo di fronte sono strade che attraversano paesi, che mancano di attraversamenti per i bambini che vanno a scuola, e che sono costruite per agevolare la velocità delle macchine con scarso riguardo per le persone. I problemi della progettazione delle strade sono aggravati da banali lacune normative - come la mancata applicazione delle norme che richiedono ai ciclisti di indossare il casco, la mancata definizione e osservanza di standard credibili per la sicurezza dei veicoli e i mancati controlli del rispetto dei limiti di velocità.

Se pensate che il problema sia troppo scoraggiante da affrontare rispetto ad altre priorità, riflettete. Paesi come il Vietnam hanno ridotto le morti sulle strade semplicemente facendo rispettare le leggi sull'uso del casco. In Malesia, Costa Rica e Sud Africa, progetti pilota sulla sicurezza stradale hanno dimostrato che migliaia di vite si possono salvare con una corretta progettazione delle infrastrutture stradali. In Uganda, un programma di inasprimento dei controlli sul traffico ha ridotto i morti sulle strade del 17%. Aumentando progressivamente misure come queste in un periodo di dieci anni, si potrebbero salvare 5 milioni di vite ed evitare 50 milioni di feriti gravi nel decennio fino al 2020. Chi si chiede se il Piano d'Azione proposto per 300 milioni di dollari sia sostenibile dovrebbe rendersi conto che questa domanda non merita di essere presa sul serio in un mondo in cui gli alti dirigenti di una istituzione finanziaria fallita - l'American Insurance Group, per citarne una - ricevono un bonus annuale di 165 milioni di dollari.



Ma la domanda che dobbiamo porci seriamente è un'altra. Se è vero che tanto potrebbe essere fatto con dei ritorni così importanti, perché si fa così poco? La risposta a questa domanda richiede qualche riflessione seria. Troppo spesso i governi dei paesi in via di sviluppo e gli economisti dello sviluppo che li consigliano misurano il successo delle loro politiche sulla strada in chilometri di asfalto e velocità a cui le merci possono essere trasportate. Forse ai professionisti del settore della sanità che vedono le conseguenze di questa "visione" si potrebbe chiedere di organizzare delle visite guidate nei reparti di traumatologia e negli obitori in cui finiscono le vittime.

Alcuni donatori cominciano a prendere sul serio la sicurezza stradale. Ma sono troppo pochi e la sicurezza stradale rimane il parente povero della costruzione delle strade. La Banca Mondiale e le banche regionali di sviluppo, con un portafoglio per le strade di 4 miliardi di dollari, hanno in tutto un solo specialista di sicurezza stradale. Lo stesso accade per la maggior parte dei donatori bilaterali.

Anche le organizzazioni che realizzano campagne di sensibilizzazione devono fare di più. Mentre problematiche come l'istruzione, le malattie infettive e gli Obiettivi del Millennio sono state fatte proprie da organizzazioni non governative, dove sono le grandi campagne per la sicurezza stradale? E perché il rapporto esistente tra 1,3 milioni di morti sulle strade e la povertà rimane lettera morta per le istituzioni?

Con questo nessuno vuole puntare un indice accusatore. Tutti noi possiamo e dobbiamo fare di più. Il Decennio di Iniziative proposto è una vera opportunità di lavorare insieme per inserire il virus mortale degli incidenti stradali nell'agenda internazionale. Ma questa occasione andrà perduta se non la coglieremo lavorando insieme per dare vita ad un piano d'azione che salvi delle vite. Non possiamo permetterci di continuare così. La nostra negligenza collettiva sta uccidendo persone come Rohit Yadav, Le Xuan Han e Mukelebai Mumbuna. E sta rallentando la lotta contro la povertà.

Il Dr Kevin Watkins è Ricercatore Senior del Global Economic Governance Programme, Oxford University. È un ex Direttore del Dipartimento dello Sviluppo Umano delle Nazioni Unite ed è stato Capo Ricercatore per Oxfam UK

DICHIARAZIONI A SOSTEGNO DELLA CAMPAGNA STRADE SICURE

“È arrivato il momento per tutti coloro che possono veramente fare la differenza di farsi avanti e raccogliere questa sfida impegnandosi a favore di un Decennio di Iniziative per la Sicurezza Stradale.”

Desmond Tutu, Nobel per la Pace

“Gli sforzi della Commissione per la Sicurezza Stradale Globale per promuovere una maggiore sicurezza stradale in tutto il mondo devono essere lodati.”

Kofi Annan, ex Segretario Generale delle Nazioni Unite

“Ogni tre minuti un bambino muore sulle strade del mondo e queste vite possono essere salvate. Abbiamo bisogno di un piano d'azione globale per garantire che siano adottate delle misure serie per la sicurezza stradale.”

Sonia Gandhi, Presidente, Indian National Congress

“Incidenti e morti sulle strade affliggono milioni di persone in tutto il mondo. Spero che si possa agire affinché nessuno muoia prematuramente.”

Bill Clinton, ex Presidente USA

“Accolgo con favore e sostengo il prezioso lavoro della Commissione per la Sicurezza Stradale Globale.”

Tony Blair, ex Primo Ministro del Regno Unito

“Sostengo la campagna Strade Sicure e chiedo un Decennio di Iniziative che sarà essenziale per salvare vite in tutto il mondo.”

Oscar Arias Sanchez, Presidente di Costa Rica, Premio Nobel per la Pace

“Durante i miei viaggi ho visto quanto sia importante che i bambini e le comunità siano educati alla sicurezza stradale e che i governi e i responsabili delle decisioni politiche facciano il possibile per rendere le strade sicure.”

Ewan McGregor, attore e ambasciatore UNICEF

STRADE SICURE



60 Trafalgar Square
London
WC2N 5DS
UK

E-mail: info@makeroadssafe.org

Per maggiori informazioni visitate il sito **MAKE ROADS SAFE**: www.makeroadssafe.org