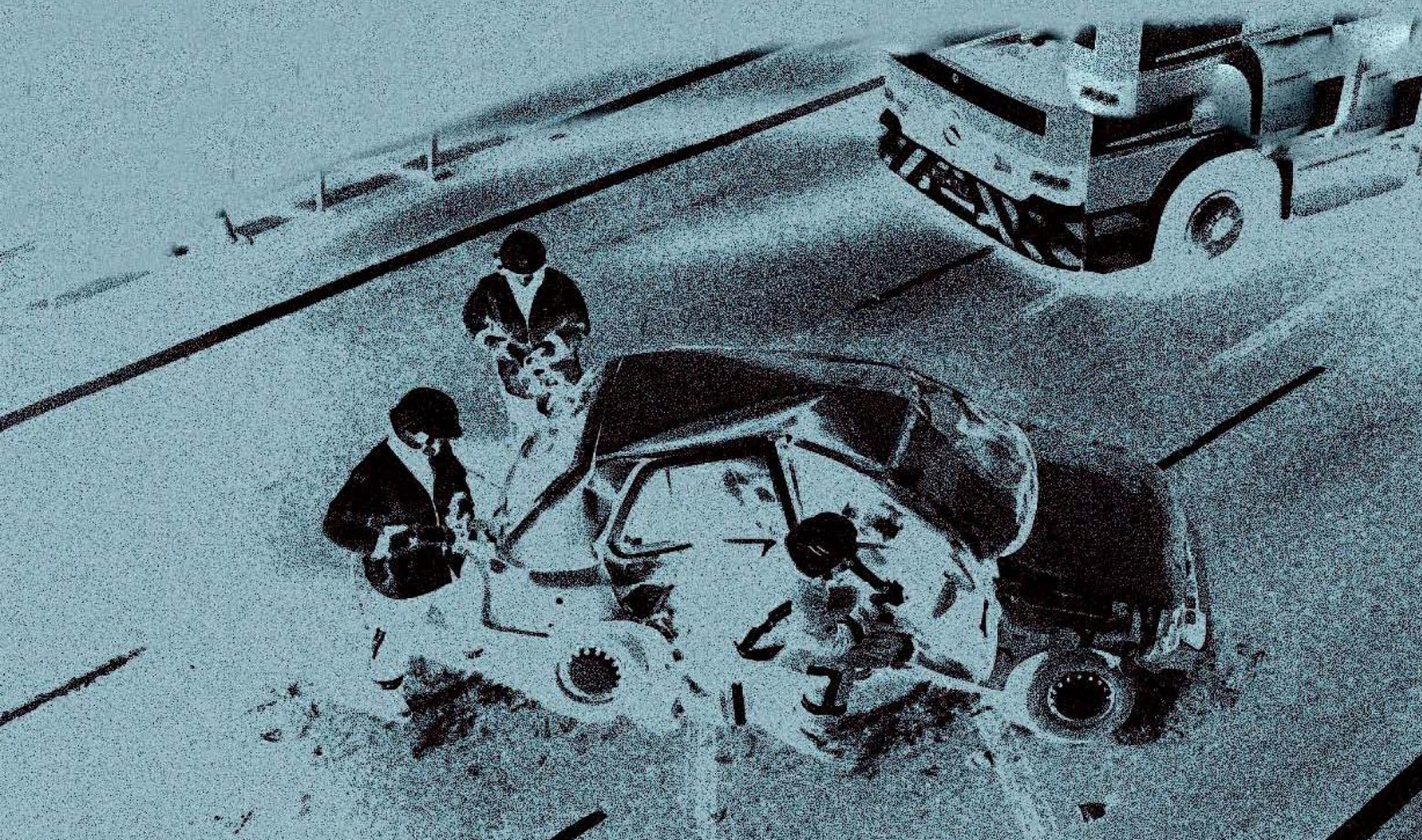


# ONG

## ‘Dichiarazione di Bruxelles’

**Raccomandazioni ai governi da parte delle ONG per le vittime della strada e la sicurezza stradale, relative al 'Decennio di iniziative per la sicurezza stradale'**

Nel maggio 2009, più di 100 rappresentanti di 70 ONG di 40 Paesi si sono riuniti per la prima volta a Bruxelles in un incontro organizzato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. Usando il loro know-how unico e la loro prospettiva, i partecipanti hanno compilato 33 raccomandazioni per migliorare la sicurezza stradale.





## – Sintesi delle raccomandazioni delle ONG per il ‘Decennio di azione’ –

Le ONG che rappresentano le vittime della strada e gli utenti hanno un interesse particolare a migliorare la sicurezza stradale. E quindi a creare una rete di trasporti realmente sicura. Molte di queste ONG sono state istituite da persone che hanno subito lutti o lesioni a causa di un sinistro stradale, e che erano motivate dalla loro personale sofferenza ad aiutare altre vittime o a impegnarsi in attività di prevenzione.

Nel maggio 2009, più di 100 rappresentanti di 70 ONG di 40 Paesi si sono riuniti per la prima volta a Bruxelles in un incontro organizzato dall’Organizzazione Mondiale della Sanità. Usando il loro know-how unico e la loro prospettiva, i partecipanti hanno compilato 33 raccomandazioni per migliorare la sicurezza stradale in cinque ambiti. Di seguito una sintesi delle principali raccomandazioni ai governi.

### APPROCCIO GENERALE

**La strada è un dominio pubblico, nonché una rete per collegare le persone.**

**Perciò le ONG lanciano un appello ai governi per:**

- cambiare drasticamente la politica dei trasporti, dando la massima priorità alla sicurezza e alla mobilità sostenibile
- considerare gli infortuni legati al traffico e la mobilità sicura come una questione di sanità pubblica e di diritti umani
- tener conto, nella progettazione delle strade, del ruolo degli spazi pubblici, nonché dei diritti e dei bisogni degli utenti vulnerabili della strada
- evitare, per quanto possibile, l’uso del termine “incidente”, in quanto implica un evento che accade senza causa apparente

### PREVENZIONE

**È nostro dovere ridurre le vittime della strada quanto più vicino possibile allo zero.**

**Perciò le ONG lanciano un appello ai governi per:**

- dare il buon esempio nella gestione dei rischi
- fornire risorse per la ricerca e per una rigorosa applicazione delle leggi sul traffico e per operare le necessarie riforme
- stabilire un meccanismo di finanziamento sostenibile per la sicurezza stradale
- adottare standard globali per la formazione della polizia stradale e dei conducenti

### RISPOSTE DOPO IL SINISTRO

**Una risposta adeguata dopo un sinistro è una componente essenziale di una efficace politica di sicurezza stradale e comprende: operazioni di soccorso immediato, indagini approfondite, procedimenti penali e civili adeguati, eventuale riabilitazione a lungo termine e sostegno.**

**Perciò le ONG lanciano un appello ai governi per:**

- migliorare i servizi di emergenza e riabilitazione precoce per ridurre al minimo i traumi della strada
- adottare standard nazionali di assistenza sociale, medica e legale alle vittime ferite e alle famiglie in lutto
- garantire indagini approfondite, al fine di individuare tutte le cause prevenibili e garantire giustizia per le vittime
- un sistema efficace, proporzionato e deterrente in risposta alle violazioni al codice della strada che determinino morte o lesioni

### APPRENDIMENTO GLOBALE

**È indispensabile tornare a modelli di mobilità sostenibile in considerazione dell’enorme costo in termini di vite umane e degli effetti dell’inquinamento sui cambiamenti climatici.**

**Le ONG chiedono perciò ai governi di prestare particolare attenzione a:**

- integrare e accogliere tutte le diverse modalità di mobilità nella progettazione di tutte le strade
- fornire sicurezza e comfort per gli utenti della strada vulnerabili

### INIZIATIVE E AZIONI CONGIUNTE

**Le ONG offrono ai governi la cooperazione e le proprie competenze per avviare iniziative comuni, in cambio di partnership, forme stabili di finanziamento e supporto per il loro operato.**

**Le ONG propongono:**

- Reti Nazionali di Difesa – per garantire che su tutto il territorio nazionale siano tutelate la sicurezza stradale e le Vittime della strada
- osservanza congiunta della Giornata Mondiale del Ricordo, un giorno iniziato dalle vittime, quale occasione per evidenziare le conseguenze dei pericoli della strada e l’impatto della morte e delle lesioni stradali
- creazione di un Monumento Nazionale per le vittime della strada nella capitale di ogni Paese
- creazione di una Coalizione internazionale contro i traumi stradali (ICART), costituita dalle Coalizioni nazionali (sul modello della CRI).

**Appello delle ONG nazionali ed internazionali che lavorano per migliorare la sicurezza stradale e per i diritti delle vittime affinché le loro proposte – frutto della dura esperienza guadagnata sul campo – siano incluse nel piano d'azione della conferenza ministeriale di Mosca, per porre fine alle morti sulla strada e all'epidemia degli infortuni.**

### **Considerato che:**

L'epidemia di morti e feriti sulla strada, iniziata oltre un secolo fa, finora ha causato più di 30 milioni di vite in tutto il mondo, con un numero imprecisato di persone l'anno che hanno subito lesioni.

Le morti e gli infortuni sulla strada distruggono le vite, ma il traffico ha un ulteriore impatto sulla qualità della vita delle famiglie e delle comunità: intimidisce e limita il movimento, contribuisce in modo significativo al cambiamento climatico, che è una delle principali sfide che oggi si pongono per la comunità mondiale.

Il crescente tributo di vite umane in tutto il mondo ha portato – 108 anni dopo la prima morte sulla strada<sup>1</sup> – al lancio, da parte dell'OMS, del Rapporto mondiale sulla prevenzione degli incidenti stradali nel 2004 e al riconoscimento che bisogna fare di più.

I ministri e gli altri delegati alla prima Conferenza ministeriale a Mosca si impegneranno in azioni volte a invertire la prevista spirale crescente dei morti e feriti sulle strade<sup>2</sup>.

In qualità di portatrici di interessi qualificati, le ONG nazionali e internazionali<sup>3</sup>, che per anni hanno lavorato e si sono battute per una maggiore sicurezza sulle strade e per i diritti delle vittime, accolgono e condividono pienamente le azioni proposte, alcune delle quali sostenute dalle stesse ONG nel passato.

Oltre a sostenere le proposte della dichiarazione ministeriale, le ONG per le vittime e per la sicurezza stradale hanno raccomandazioni di fondamentale importanza da aggiungere, partendo dalla loro prospettiva unica di vittime e attivisti, la cui competenza è basata su anni di lavoro dedicati a rendere il mondo un posto più sicuro e più attento. Cruciali sono le proposte relative alla protezione degli utenti vulnerabili della strada e all'area del dopo incidente, quest'ultima spesso percepita come una componente importante della sicurezza stradale.

Le 70 organizzazioni non governative nazionali ed internazionali provenienti da 40 Paesi, riunite a Bruxelles il 7-8 maggio 2009 per il 1° Incontro mondiale delle ONG a difesa della sicurezza stradale e delle Vittime della Strada, di seguito formulano una serie di raccomandazioni per il 'Decennio di iniziative per la sicurezza stradale' (2011-2020), che a nostro avviso possono portare un miglioramento efficace e duraturo alle strade del mondo, nonché alla salute e alla sicurezza delle famiglie e delle comunità.

<sup>1</sup> Una donna di nome Bridget Driscoll è stata la prima persona al mondo ad essere uccisa da un'auto. Era l'anno 1896 e il posto era Londra. Durante l'inchiesta, il medico legale esprime l'auspicio che 'Una cosa del genere' non accadesse mai più. Dopo 108 anni il bilancio delle vittime della strada a livello mondiale supera i 30 milioni, incrementati ogni anno di oltre un milione con una previsione in aumento.

<sup>2</sup> Nonostante gli sforzi fatti, il bilancio complessivo delle vittime della strada continua a crescere. Ciò ha portato ad un consenso globale sul fatto che occorre impegnarsi molto di più per stabilizzare e poi invertire la tendenza. La cooperazione globale è iniziata con il lancio del Rapporto mondiale 2004: Il Forum delle Nazioni Unite per la collaborazione sulla sicurezza stradale (UNRSC), istituito dall'OMS sulla scia del citato Rapporto, ha contribuito a porre la sicurezza stradale all'ordine del giorno del dibattito politico: diverse risoluzioni dell'ONU sono state adottate, si sono svolti incontri importanti, varie pubblicazioni sono state prodotte dall'OMS e nel 2009 è stata lanciata la Campagna "Rendiamo le Strade Sicure" ("Make Roads Safe" – l'AIFVS ha partecipato al lancio della campagna, avvenuto a Roma il 5-6 maggio 2009). Questa conferenza di ministri è una ulteriore dimostrazione della crescente importanza attribuita ai rischi della strada e alle terribili conseguenze.

<sup>3</sup> Le ONG che rappresentano le vittime della strada e gli utenti hanno un interesse particolare a migliorare la sicurezza stradale. E quindi a creare una rete di trasporti realmente sicura. Molte di queste ONG sono state istituite da persone che hanno subito lutti o lesioni a causa di un sinistro stradale, e che erano motivate dalla loro personale sofferenza ad aiutare altre vittime o a impegnarsi in attività di prevenzione. Altre organizzazioni sono state create da persone preoccupate dal rischio su strada o dalle disuguaglianze nelle reti di trasporto su strada, o da governi che hanno avuto la sensibilità di creare una organizzazione competente per la sicurezza stradale nel loro Paese.

Le ONG raccomandano quanto segue per il Decennio d'azione per la sicurezza stradale

## A APPROCCIO GENERALE

**La funzione primaria della strada come parte del sistema di trasporti è quella di connettere le persone: tra loro, alle attività, alle risorse vitali, al lavoro, a scuola, e per il trasporto di merci.**

**Perciò noi esortiamo i governi affinché:**

1. cambino drasticamente la politica dei trasporti, dando la massima priorità alla sicurezza e alla mobilità sostenibile
2. riconoscano che i rischi del traffico hanno un impatto significativo sulla qualità della vita delle persone, limitando il movimento, per paura, specialmente per i bambini e gli anziani
3. considerino le lesioni collegate ai rischi della circolazione e la mobilità come una questione di sanità pubblica e di diritti umani, anche per bambini, anziani e persone con disabilità, che necessitano di protezione speciale
4. tengano conto di tutte le malattie legate al traffico sulle strade, comprese quelle causate da inquinamento e da stili di vita sedentari basati sull'uso dell'auto, dunque non solo le morti e le lesioni
5. si impegnino a usare una terminologia più corretta e appropriata, come scontro, collisione, investimento, invece di "incidente", al fine di cambiare la visione collettiva della questione
6. adottino una dichiarazione per una visione globale, al fine di stimolare e guidare il cambiamento e mobilitare i media in tutti i Paesi nel perseguimento e nella realizzazione di detta visione

**La funzione secondaria della strada come parte dei beni pubblici è di consentire alle persone di incontrarsi e interagire e godere la natura, la cultura o la complessità urbana. Perciò noi chiediamo che:**

1. la multifunzionalità sia considerata nella progettazione stradale, non solo tramite la semplice adozione di rigorosi limiti di velocità, ove necessari, ma come un concetto generale nella strutturazione degli spazi pubblici
2. sia imposta una chiara gerarchia su tutta la rete stradale, per cui i diritti e le esigenze degli utenti più vulnerabili e le esigenze del traffico motorizzato siano equamente bilanciati in tutte le categorie

## B PREVENZIONE

**L'attuale epidemia di morti e feriti sulla strada, che è iniziata oltre un secolo fa, finora ha causato più di 30 milioni di morti in tutto il mondo, con un pedaggio crescente fino a 1,3 milioni di vite all'anno e un imprecisato di lesioni. Anche se dobbiamo razionalmente accettare il fatto che tutte le attività presentano rischi e che, a causa bisogno del mondo di mobilità, noi non saremo in grado di evitare tutti gli scontri, è nostro dovere di essere saggi e usare tutte le misure disponibili per ridurre morti e feriti gravi a il più vicino possibile allo zero.**

**Perciò noi invitiamo i governi a:**

1. dare il buon esempio mediante un'attenta gestione dei rischi, adottando tutte quelle misure a basso costo che siano di provata efficacia per la riduzione degli incidenti, allocando risorse sufficienti e garantendo sostegno politico alla ricerca, alla rigorosa applicazione della legge e alla riforma del codice della strada ove necessaria
2. stabilire un meccanismo di finanziamento permanente e sostenibile per la sicurezza stradale
3. formulare e integrare nelle politiche dei trasporti i piani d'azione nazionali per la sicurezza stradale, per assicurare:
  - a) priorità per gli spostamenti a piedi, in bicicletta e col trasporto pubblico
  - b) un sistema di risarcimenti fondato sulla responsabilità del conducente
  - c) una migliore applicazione della normativa e della capacità investigativa
4. progettare le strade e i sistemi di gestione del traffico adottando la sostenibilità e la sicurezza quale obiettivo primario, che comprenda:
  - a) la formazione secondo le migliori pratiche di un approccio olistico per urbanisti e ingegneri delle infrastrutture, per garantire in particolare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada – pedoni, ciclisti e motociclisti
  - b) programmi di valutazione dei veicoli e delle strade
  - c) l'adozione di tecnologie di sicurezza attiva, dando priorità a quelle più efficaci nel ridurre gli scontri provocati dai principali fattori di rischio – velocità, alcol, mancato uso delle cinture di sicurezza o del casco –

su tutti i mezzi di trasporto e di utenti della strada, insieme ad una normativa adeguata per la loro tempestiva applicazione da parte dell'industria automobilistica

d) strumenti di confronto internazionali per garantire alti standard e qualità

5. adozione di standard globali per la polizia stradale e la formazione dei conducenti e il rilascio delle patenti (incluse quelle per i mezzi pesanti), supportando la creazione di speciali istituti nazionali di formazione per la sicurezza stradale e promuovendo la condivisione internazionale di conoscenze ed esperienze
6. coinvolgere e impegnare gli esperti di sicurezza stradale, le vittime e le ONG rappresentative come partner alla pari nelle consultazioni di governo e nei dibattiti sulla sicurezza stradale e le questioni legate alle vittime
7. promuovere la cortesia, il buon senso e un programma di apprendimento permanente sulla circolazione stradale – al fine di aumentare la consapevolezza degli utenti della strada circa i fattori di rischio e le conseguenze potenzialmente fatali, sia per chi si assume il rischio che per gli altri utenti della strada
8. riconoscere i tremendi costi economici e sociali del rischio stradale: spese mediche e per la riabilitazione, costi degli enti pubblici e delle imprese causati dai ritardi dovuti alle interruzioni del traffico, l'aggravio sui fondi sociali per il sostegno di lutto, le famiglie spesso indigenti, la perdita delle generazioni future nella misura in cui giovani vite sono perse o permanentemente colpite dalla disabilità

## C RISPOSTE DOPO IL SINISTRO

**Una seria risposta nel post sinistro è una componente essenziale di una efficace politica di sicurezza stradale e richiede che, una volta verificatosi uno scontro che ha causato morti o feriti, si svolgano due azioni parallele:**

- a) un'indagine approfondita, seguita da misure per prevenire che il fatto possa verificarsi di nuovo, assieme agli eventuali procedimenti penali e civili
- b) operazioni di soccorso adeguate sia nell'immediatezza che nel lungo periodo, sostenendo nella riabilitazione i feriti e i loro familiari, e offrendo il necessario supporto ai parenti delle vittime

**Perciò, raccomandiamo che i governi:**

1. diano priorità a migliorare i servizi di emergenza e l'immediato intervento post-scontro (ora d'oro) e adottando un numero di telefono di emergenza unico in tutto il mondo
2. garantiscano servizi di riabilitazione precoce per ridurre al minimo il trauma emotivo, specialmente nei bambini, e garantire assistenza sociale, medica (psicologica e fisica) e legale per le vittime ferite e le famiglie in lutto a livelli soddisfacenti secondo standard nazionali, per tutto il tempo necessario
3. conducano indagini approfondite sugli scontri, in special modo se mortali o gravemente lesivi, in modo da individuare tutte le cause e utilizzare tutti gli strumenti disponibili per prevenire il loro ripetersi, attingendo da ricerche esistenti e misure efficaci già in uso in altri Paesi. Non occorre reinventare la ruota
4. garantire un risarcimento alle vittime, sulla base di una valutazione equa e proporzionata dei danni a breve e a lungo termine subiti, indipendentemente dallo stato di assicurazione della persona o del veicolo che ha causato il fatto, utilizzando procedure tempestive e trasparenti
5. fornire un risarcimento automatico per gli utenti più vulnerabili, salvo che in caso di colpa grave da parte delle stesse, ad esempio applicando sistemi di responsabilità oggettiva, basata sul principio che il soggetto con la maggiore "concentrazione incontrollata di energia cinetica", può causare un danno maggiore, e perciò è gravato da una maggiore responsabilità
6. adottare una reazione legale efficace, proporzionata e deterrente alle violazioni della legge e ai conseguenti effetti sulla vita o sulla salute delle persone, commisurata al reato di esporre a pericolo la vita, stroncandola o rovinandone la qualità, con procedure e sentenze che restituiscano giustizia alle vittime
7. condurre studi sul territorio per verificare il funzionamento dei sistemi di indagine sugli scontri causati da violazione delle norme sulla circolazione stradale, il numero dei procedimenti penali avviati per omicidi e lesioni e gli standard dei servizi per le vittime

## D APPRENDIMENTO GLOBALE

**Molte delle strade attualmente esistenti seguono il tracciato di vecchi, a volte persino medievali, percorsi pedonali. Nei Paesi ad alto reddito, lo sviluppo e la prosperità sono stati spesso erroneamente identificati con una mobilità motorizzata illimitata, e i sentieri pedonali originariamente sterrati, condivisi tra carrozze e pedoni, sono divenuti strade asfaltate, condivise tra pedoni, biciclette, moto, auto e camion, evolvendosi troppo velocemente verso la monopolizzazione di questo spazio limitato da parte del traffico motorizzato, soprattutto nelle zone meno urbanizzate.**

**Il risultato negativo di questo sviluppo è che i pedoni sono visti come una seccatura. Questi ultimi, a loro volta, temendo per la propria vita, cercano di rifugiarsi nella protezione percepita di un veicolo. Questo lascia esposti i più poveri e vulnerabili, che spesso pagano per l'utilizzo delle strade con la propria vita. L'imperativo è di sviluppare sistemi di trasporto che, in modo sostenibile ed equo, ospitino tutti gli utenti della strada, minimizzando le emissioni di carbonio che conducono ad irreversibili cambiamenti climatici e riducendo l'enorme perdita di vita umane sulla strada e il correlato inquinamento.**

**Perciò noi suggeriamo ai governi di porre particolare attenzione a:**

1. applicare quanto appreso nei Paesi con le migliori prassi quando si costruiscono o migliorano le infrastrutture stradali nei paesi a basso e medio reddito
2. correggere tutte le situazioni insoddisfacenti dal punto di vista del pericolo stradale, in qualunque Paese esse si verifichino
3. prevedere diversi sistemi di mobilità nella progettazione di strade nuove o nella ristrutturazione di strade esistenti
4. offrire sicurezza e comfort agli utenti vulnerabili della strada, disegnando zone speciali per gli utenti vulnerabili della strada, che escludano il traffico motorizzato, o in alternativa introducendo un limite di velocità, la cui misura possa cambiare in funzione del tipo di strada, ma che sia rigorosamente applicato

## **E INIZIATIVE E AZIONI CONGIUNTE**

**Le ONG si impegnano a collaborare tra loro, con i governi e con le altre parti interessate, offrendo la loro esperienza, il duro lavoro e la passione verso il comune obiettivo di:**

- \* **far sì che le strade possano essere utilizzate senza paura o pericolo**
- \* **minimizzare il numero delle vittime**
- \* **garantire un trattamento adeguato a tutti quei casi in cui non si è riusciti ad evitare le conseguenze dannose, incluso il supporto per le vittime di incidenti stradali feriti e per il lutto.**

**Le diverse iniziative globali, già esistenti o in via di lancio, offrono un'opportunità ideale per la partecipazione dei politici e delle altre istituzioni al fine di accrescere la consapevolezza delle devastanti conseguenze degli scontri stradali, e per le ONG sono un'occasione per collegarsi tra loro attraverso eventi ed azioni condivise.**

**Perciò noi proponiamo che:**

1. le ONG impegnate per la sicurezza stradale e la difesa delle vittime siano considerate e trattate come partner alla pari assicurando finanziamenti certi
2. sia supportata la creazione di una rete di difesa nazionale, costituita in prevalenza da ONG, per garantire la tutela nazionale della sicurezza stradale e delle vittime della strada
3. la Giornata Mondiale del Ricordo delle vittime della strada – osservata nella terza domenica di novembre e adottata dalle Nazioni Unite – sia ufficialmente riconosciuta e osservata in ogni Paese, in quanto offre a tutti i governi e alle organizzazioni un'opportunità per evidenziare le conseguenze e l'impatto del pericolo stradale, riconoscendo la sofferenza delle famiglie e delle comunità (concentrandosi sul ricordo) e ringraziando tutti coloro che sono impegnati nei servizi di emergenza e tutte le persone colpite da traumi stradali
4. sia inaugurato un monumento nazionale per le Vittime della strada nella capitale di ogni Paese, per commemorare le vite sacrificate e fungere da punto focale per il ricordo e altri incontri o azioni
5. sia istituita e supportata la Giornata o Settimana globale della sicurezza stradale, da tenersi in un periodo ben distinto dalla Giornata Mondiale del Ricordo, in modo da offrire un'ulteriore opportunità per evidenziare le conseguenze del pericolo stradale, ma con particolare attenzione alla prevenzione
6. sia dato supporto ad una coalizione nazionale contro il trauma stradale, che coinvolga le organizzazioni nazionali e individui che lavorano negli ambiti del post scontro, in particolare quello della salute, e faccia parte di una rete mondiale – la Coalizione internazionale contro il trauma stradale (ICART) – con l'obiettivo comune di minimizzare il trauma stradale.

*“Il cambiamento non avviene per caso, ma è provocato da uomini e donne  
il cui animo è motivato e ispirato a fare la differenza”*

Olanrewaju Osho, Alleanza per la sicurezza, Nigeria, una delle ONG firmatarie di questo appello

## Firmato

Amend.org, USA, Ghana e Tanzania  
ArriveSAFE, India  
Asia Injury Prevention Foundation, Vietnam  
ASIRT, Kenya  
Asociación para el estudio de la lesión medular espinal (AESLEME), Spagna  
ASOTRANSITO, Venezuela  
Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M), Portogallo  
Association for Safe International Road Travel (ASIRT), Stati Uniti d'America  
Association nationale des Victimes de la Route (AVR), Lussemburgo  
Association of Road Victims (VVS), Olanda  
Association Tunisienne de la Prévention Routière, Tunisia  
Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada (AIFVS), Italia  
Campaign for Travellers Safety Trust, Tanzania  
Chariots of Destiny Organization, Kenya  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR), Germania  
Dignitas, Germania  
Drive Alive, Sud Africa  
El-Elyon Associates, Nigeria  
ESY- PROTA, Grecia  
European Cyclists' Federation, Belgio  
European Federation of Road Traffic Victims (FEVR), Regno Unito  
European Transport Safety Council (ETSC), Belgio  
Familiares y Amigos de las Victimas de la Tragedia de Santa Fe, Argentina  
Families and Victims of Traffic Accidents (FAVAT), Argentina  
FIA Foundation for the Automobile and Society, Regno Unito  
Fundación Gonzalo Rodríguez, Uruguay  
Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU), Germania  
Global Road Safety Partnership, Svizzera  
Handicap International, Belgio  
Hellenic Action Against Cancer, Grecia  
Hellenic Association for Road Traffic Victim Support (E.Y.ÖY.T.A ), Rodi - Grecia  
Hikmat Road Safety, Giordania  
International Federation of Pedestrians, Svizzera  
International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies (IFRC)  
johanna.be, Belgio  
Justice & Jane Foundation, Camerun  
La Prévention Routière Internationale, Olanda  
LASER International, Senegal  
Luchemos por la Vida, Argentina  
Mothers Against Drunk Driving (MADD), Canada  
Mothers Against Drunk Driving (MADD), Stati Uniti d'America  
NAH Zorg, Olanda  
No A Conducir Ebrío (NACE), Messico  
ONG FON DEI MA BORI, Niger  
P(A)T- AP(A)T – Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico, Spagna  
Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR), Belgio  
Project C.A.R.E.S., Filippine  
Prompt Assistance to Victims of Road Accidents (PATVORA), Nigeria  
Research Group for Health Psychology, Belgio  
Responsible Young Drivers, Belgio  
Road and Safety Association, Polonia  
Road Tears, Romania  
RoadPeace, Regno Unito  
Safe Journey Institute (Zavod Varna Pot), Slovenia  
Safety Alliance, Nigeria  
Salim and Salimah, Safe and Sound/Al Mustadaama Sustainability, Sultanato dell'Oman  
SECROUTE, Camerun  
South Africans Against Drunk Driving, Sud Africa  
STOP ACCIDENTES, Spagna  
Suat Ayöz Traffic Victims Association, Turchia  
The Royal Society for the Prevention of Road Accidents, Regno Unito  
Traffic Accident Victims Net (TAV), Giappone  
Udruga Obitelji osoba stradalih u prometu, Croazia  
Ukrainian Road Safety Association, Ucraina  
Uwaba Cyclists Group (Umma waWapanda Baisikeli Dar es Salaam), Tanzania  
Veilig Verkeer Nederland, Olanda  
Víctimas de Violencia Vial AC., Messico  
Vida Urgente, Brasile  
You Are What U Do – Kostas Kouvidis, Grecia  
Youth Association for Social Awareness, Libano  
Youth Task Force, India

### Referenti della Dichiarazione:

Laura Sminkey (sminkeyl@who.int)  
Brigitte Chaudhry (brigitte.chaudhry@fevr.org)

### Stesura del testo

coordinamento tra i contributi delle ONG: Brigitte Chaudhry  
editing: Bernadette Bhacker  
design: Tea Aganovic

### Versione italiana a cura di:



AIFVS  
www.vittimestrada.org