



2010: anno di bilanci per la sicurezza stradale europea

di Lorella Polo

Quasi 1 milione e duecentomila persone in tutto il mondo muoiono ogni anno a causa di incidenti stradali, costituendo più del 2,1% della mortalità complessiva, in misura comparabile con le maggiori malattie mortali, quali la malaria e la tubercolosi. Oltre 50 milioni di persone rimangono ferite e spesso rimangono invalide per tutta la vita. Più dell'85% dei sinistri avviene nei Paesi del Terzo Mondo, quelli che continuiamo a definire "in via di sviluppo"; in questi scenari il prezzo più alto è corrisposto dalle categorie

deboli: pedoni, ciclisti, utenti di veicoli a due e tre ruote, ma anche passeggeri di mezzi pubblici antiquati o approssimativi. Si tratta di una perdita spaventosa, con costi annuali pari all'1,5% del Prodotto interno lordo, che supera di gran lunga i finanziamenti che arrivano in quei paesi a titolo di aiuto umanitario, con conseguenze devastanti nelle economie interne. Dati così drammatici, che riguardano una guerra silente, nella quale in nome di un'esigenza moderna allo spostamento su strada perdono la vita milioni di persone, hanno già

¹ Secondo quanto contenuto nel "Rapporto Mondiale sulla Prevenzione dei traumatismi dovuti agli incidenti stradali", realizzato nel 2004 dall'OMS e dalla Banca Mondiale.

² La prima campagna risale al 1984 "Realizzazione di un Programma Comunitario in materia di sicurezza stradale" (Titolo originale: Mise en oeuvre d'un programme communautaire en matière de sécurité routière).

³ Nel marzo del 2000 la Commissione ha presentato una nuova comunicazione "Priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea", inducendo il Consiglio ed il Parlamento europeo a convenire sull'importanza di adottare urgentemente misure ambiziose per lottare contro il flagello degli incidenti stradali. A tale iniziativa è seguita la pubblicazione del "Libro Bianco del 2001 - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"

allertato da qualche anno molti stati nel mondo. Sulle strade europee, negli ultimi dieci anni 2 milioni di persone sono state uccise o seriamente ferite in incidenti stradali, con un costo annuale pari a circa il 2% del Prodotto interno lordo (160 miliardi di euro) e questo è un dato in difetto, e nemmeno riferito a tutti gli attuali 27 Stati membri. In tutto il mondo l'insicurezza delle strade è ormai la prima causa di morte per gli esseri umani di età compresa tra i 5 ed i 29 anni¹. In questa attenzione, la Commissione dell'Unione Europea, a seguito di oltre venticinque anni di campagne promosse per la sicurezza stradale², e non avendo durante questo periodo ottenuto i risultati sperati, nel 1997 ha adottato il programma d'azione "Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione Europea", fissando l'obiettivo della diminuzione del numero di vittime al 40% entro il 2010 a partire dall'anno 2000.

Successivamente, a causa dei continui drammatici risultati registrati in molti Paesi³, la Commissione ha alzato il tiro e nel 2001 ha modificato il proprio obiettivo, fissando per il 2010 una riduzione del 50% dei morti in incidenti rispetto al 2000.

Con questo ambizioso programma è stato anche introdotto il concetto di "responsabilità condivisa", concetto fondamentale al fine del miglioramento della mobilità stradale, che deve necessariamente essere il risultato di interventi a vari livelli coinvolgenti soggetti diversi: i governi nazionali chiamati a realizzare reti viarie più sicure; i singoli utenti con il loro comportamento responsabile; l'industria automobilistica con l'impiego di tecnologie sempre più avanzate sotto il profilo della sicurezza.

Per quanto riguarda il raggiungimento del dimezzamento delle vittime in incidenti rispetto al 2000, si tratta indubbiamente di un traguardo ambizioso, se si pensa che il numero di decessi per incidenti stradali è diminuito del 50% negli ultimi trent'anni e se si considera l'allargamento, nel frattempo intervenuto, dell'Unione europea a 27 Stati membri, e dello stato vetusto dei veicoli e delle carenti e inadeguate infrastrutture stradali dei nuovi paesi membri.

L'obiettivo di riduzione del numero di vittime ha peraltro un chiaro significato mobilitatore; non costituisce un obbligo giuridico ma un impegno collettivo; rimanere fuori dal gruppo dei paesi virtuosi non significa solo non aver impegnato misure adeguate per ridurre un flagello, ma significa continuare a sopportare i costi sociali, in termini di vite umane perse e feriti, dei quali la maggior parte giovani, causati dagli incidenti stradali.

La definizione di un traguardo temporale da rispettare, il 2010, ha maturato nei governi dei vari paesi, una chiara consapevolezza dell'urgenza di intervenire in questo settore, tanto che sempre più numerose sono state le riunioni governative e le conferenze transnazionali, per confrontarsi sulle misure di prevenzione adottate e sulle soluzioni progettuali realizzate, al fine di verificare l'andamento del bilancio delle vittime. Dall'Europa, fin dal 1984, è partito questo grido di allarme che ha presto coinvolto tutto



il mondo. Le stesse Nazioni Unite, con l'appoggio dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) hanno organizzato numerosi eventi, particolarmente nel corso di quest'ultimo decennio: dalla "Giornata mondiale della salute" nel 2004, alla "Settimana per la sicurezza globale sulle strade" nel 2005 sino alla "Prima Settimana Mondiale della Sicurezza Stradale" nell'aprile del 2007.

Quest'ultima, sulla quale merita soffermarsi, ha rappresentato definitivamente il punto di non ritorno, una presa di posizione definitiva per mettere fine ad una carneficina, diversa da altre morti inutili⁴ per il particolare disinteresse con il quale – nel silenzio più o meno generale – in molti paesi viene ancora tollerata nonostante tanti proclami.

Il Segretario Generale delle Nazioni Unite dell'epoca, Kofi A. Annan, nel suo messaggio è stato perentorio: "... La sicurezza stradale non nasce dal caso. La sicurezza stradale si realizza attraverso gli sforzi convinti di molti individui e di molti settori della società, sia governativi che non governativi. Ognuno di noi ha un ruolo da giocare: ministri dei trasporti, della salute, dell'educazione, fornitori di servizi per la salute, associazioni automobilistiche, educatori, studenti, assicuratori, costruttori di veicoli, mezzi di co-



municazione e famiglie delle vittime di incidenti stradali. Ma un forte impegno a livello politico è determinante. Le esperienze di successo che oggi vediamo nascono da decisioni adottate al più alto livello di governo per il miglioramento della sicurezza sulle strade..."

Organizzata dalle Nazioni Unite, con il supporto attivo dell'OMS, la Prima Settimana Mondiale della Sicurezza Stradale è stata un momento storico che ha saputo portare il tema della sicurezza su strada al più alto livello di attenzione governativa ed ha rappresentato un'opportunità unica per accrescere la consapevolezza sulla grande rilevanza delle lesioni da incidentalità stradale, soprattutto tra gli utenti giovani che continuano ad essere la fascia più consistente nelle morti causate dal traffico⁵.

"L'incidente non è una fatalità", è stato lo slogan della

⁴ Per avere un quadro più chiaro di quanto si intende dire basti pensare che il milione e duecentomila decessi all'anno sulle strade, a cui vanno aggiunti i cinquanta milioni di feriti, non fa mai notizia da telegiornale. E' molto più facile sentire parlare di altri flagelli che, seppure di seria portata e per i quali non bisogna smettere di darsi da fare, riguardano quantitativi di vite umane molto più contenuti. Le mine antiuomo, secondo le stime della Croce Rossa Internazionale, uccidono nel mondo 9.600 persone all'anno, ferendone o mutilandone irrimediabilmente altre 14.400. L'influenza stagionale uccide circa mezzo milione di persone all'anno. L'aviarria, secondo il notiziario dell'OMS aggiornato al 19 gennaio 2009, ha provocato dal



manifestazione, un monito chiaro, e si spera efficace, per ricordare a tutti che una mobilità sicura dipende dal comportamento di ogni utente della strada. E' stato dimostrato infatti che agendo su alcuni fattori-chiave, in particolare sull'alcol durante la guida, l'eccesso di velocità, l'uso del casco e delle cinture di sicurezza, nonché il disegno delle infrastrutture stradali, può essere risparmiata una notevole quantità di vite umane e di risorse finanziarie, anche se la motorizzazione continua a crescere.

L'appello è stato rivolto particolarmente all'Assemblea Mondiale dei Giovani per la Sicurezza Stradale, che ha rappresentato, indubbiamente, l'evento apicale della manifestazione.

L'Assemblea, è stata in grado di riunire insieme delegazioni di giovani provenienti da cento Paesi, che hanno saputo discutere fino a giungere ad una dichiarazione univoca per stabilire il modo migliore per promuovere la sicurezza sulle strade dei loro paesi. L'Assemblea ha quindi ribadito l'importanza

della cooperazione internazionale per rafforzare la condivisione di informazioni e di insegnamenti derivanti da strategie e programmi rivelatisi efficaci.

A pochi mesi di distanza da questo evento, la Commissione UE, incalzando sulla necessità di non allentare mai la presa, ha organizzato "La settimana europea della mobilità", dove più di 1.300 città, per un totale di oltre 133 milioni di persone, hanno partecipato ad una serie di attività tese a dimostrare che muoversi in modo sicuro e sostenibile è possibile. La cerchia dei partecipanti si è estesa ben al di là delle frontiere europee: si sono associati il Brasile, il Canada, la Thailandia e, per la prima volta, anche la Cina.

Il leit motiv "Strade per la gente" ha evidenziato una chiara presa di posizione sia nei confronti della sicurezza stradale sia nei confronti dell'ambiente; non è più accettabile che le strade siano nemiche dei cittadini, le strade devono tornare ad essere, almeno parte di quelle urbane, luoghi di incontro e di socialità.

2003 circa 349 casi accertati nell'uomo con 249 morti. L'H1N1, nei 206 paesi nei quali opera l'OMS, ha causato dallo scoppio della pandemia poco meno di settemila vittime.

⁵ Globalmente più del 40% delle morti da traffico colpisce la classe d'età 0-25 anni, dove le lesioni da incidente stradale sono tra la prima e la seconda maggior causa di morte. Il più alto tasso di mortalità nella classe d'età 0-25 anni si verifica tra i giovani utenti della strada in Paesi a basso e medio reddito, in particolare in Africa e nei Paesi del Mediterraneo orientale.



Non è continuando a costruire nuove strade che si risolveranno i problemi della mobilità; è ormai inderogabile programmare progetti coordinati, puntando a standard elevati di qualità di trasporto, senza penalizzare la qualità della vita e dell'aria, riorganizzando le infrastrutture esistenti, creando zone a traffico limitato o senz'auto, dando avvio a programmi di riduzione della velocità, migliorando le reti ciclabili, varando nuove flotte di autobus ecologici⁶.

La Settimana, che è culminata in una "Giornata senz'auto" nella maggior parte dei paesi partecipanti, si è chiusa con l'invito ai cittadini europei ad usare la bicicletta tutti i venerdì, secondo la formula del "venerdì casual", giornata in cui ci si può recare al lavoro vestiti in modo meno formale e quindi utilizzare le due ruote per il percorso casa-lavoro.

L'ultimo importante evento, organizzato dall'ONU con l'OMS⁷, prima del traguardo europeo del 2010, è il Summit Mondiale della Sicurezza Stradale, riunitosi a Mosca il 19 e

20 novembre 2009, che ha riportato l'attenzione internazionale sui temi della mobilità.

Si è trattato di un vertice di estrema importanza, in un paese che fino a pochi anni or sono non riconosceva a questo problema il giusto peso e la drammatica urgenza con cui doveva essere affrontato. La scelta della capitale russa non è stata quindi casuale; l'ex Unione Sovietica è il paese europeo dove più si muore per incidenti stradali, con 30.000 morti all'anno, per una spesa stimata di 150 miliardi di euro che lo stato deve sostenere.

A Mosca, 110 rappresentanti di altrettanti Paesi, compreso il sultanato dell'Oman, eliminando per una volta i confini, hanno aderito al Documento, che ha fissato gli undici punti fondamentali per cercare di sconfiggere un flagello che, come ha riferito il presidente della FIA (Federation International de l'Automobil) Jean Todt, miete le stesse vittime della malaria e della tubercolosi.

Su una cosa tutti i 110 si sono trovati d'accordo: le cause e le conseguenze degli incidenti

⁶ A questo proposito il Commissario per l'Ambiente, Stavros Dimas, ha dichiarato: "La lotta al cambiamento climatico e il miglioramento della qualità dell'aria sono fondamentali per il nostro benessere futuro. La settimana europea della mobilità contribuisce a rendere più respirabile l'aria delle nostre città".

⁷ Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, se non verranno poste urgentemente inversioni di tendenza, nel 2030, gli incidenti saranno la quinta causa di morte nel mondo. Si tratterà di assistere ad un "sorpasso" senza precedenti, visto che oggi la morte stradale è tra il nono e l'ottavo posto.

sono conosciute e possono essere evitate: velocità eccessiva e non commisurata, guida in stato di ebbrezza, mancato uso delle cinture, casco e dispositivi per bambini; ma anche: veicoli vecchi e obsoleti, infrastrutture mal progettate e in cattivo stato di manutenzione, mezzi pubblici insicuri, legislazioni scarse, sistemi di soccorso inefficienti se non addirittura primitivi.

Nel Documento siglato, inoltre, è stato riconosciuto che nel cosiddetto Nord del Mondo, negli ultimi 30 anni, si sono ottenuti risultati considerevoli sul fronte della sinistrosità complessiva, grazie a strategie durevoli e costanti e grazie ad una presa di coscienza, favorita proprio dall'ONU e dall'OMS, che ha accresciuto una nuova cultura stradale, e dalla Banca Mondiale, che ha finanziato progetti con risultati eccellenti.

Nel Documento, i concetti di sicurezza stradale e sostenibilità, sono stati riconosciuti un binomio ormai inscindibile su cui lavorare e su cui investire, per proteggere sia il territorio sia gli utenti più deboli (pedoni, ciclisti, utilizzatori di mezzi di trasporto pubblico, bambini, anziani), iniziando ad incoraggiare forme alternative di trasporto.

In ultima analisi, il Summit moscovita, ha rappresentato, per tutti i governi partecipanti, un invito a non abbassare la guardia e a continuare ad implementare le misure adottate per contrastare il fenomeno delle stragi stradali, mentre, per gli Stati dell'Unione Europea si è trattato dell'ultimo forte monito, in prossimità del 2010 a proseguire con fermezza i progetti avviati per conseguire il dimezzamento del numero di vittime della strada.

Concluse le manifestazioni e le campagne per la sicurezza stradale del 2009, l'inizio del nuovo anno, termine ultimo per il dimezzamento di vittime, pur non essendo ancora stati ufficializzati i dati definitivi⁸, presenta un quadro europeo abbastanza variegato, almeno basandosi sulle percentuali del 2008.

I miglioramenti più significativi spettano a Lussemburgo, Francia e Portogallo con una riduzione di quasi metà delle vittime (-47%), Belgio (-38%) e Germania (-36%). Forti progressi anche da Estonia e Lituania (-33%), Slovenia (-27%) e Lettonia (-25%).

Al contrario, le strade di Bulgaria e Romania nel 2008 sono diventate più pericolose.

L'Italia, che all'interno del territorio nazionale presenta dati molto diversi da regione a regione, pur avendo compiuto, particolarmente negli ultimi tre anni, grandi passi, non riuscirà a raggiungere l'obiettivo⁹.

Nella UE, 79 persone per milione di abitanti hanno perso la vita in un incidente stradale nel 2008, rispetto ai 113 del 2001. Le statistiche includono le persone morte sul colpo, ma anche quelle decedute entro un mese dall'in-



Stoccarda (Germania) - Molti paesi del nord europa utilizzano sagome di varia foggia e colore per evidenziare quei punti pericolosi, lungo la strada, dove sono avvenuti incidenti mortali.

⁸ Ci si basa per questa affermazione sui dati della Commissione Europea del 2008 e sui più recenti dati Istat-ACI.

⁹ Negli ultimi 10 anni (Istat 1997-2007) il tasso di mortalità è sceso dall'11,7 all'8,6% portando il numero di vittime della strada da 6.226 a 5.131. I feriti sono invece aumentati, passando da 270.962 a 325.850. I dati rilevati nei primi 6 mesi del 2009, confrontati con gli stessi mesi del 2008, continuano ad evidenziare un trend in diminuzione: -9,4% di incidenti, -11% di feriti, -20% di vittime (nel 2008 sono state 4.739 mentre nel 2009 se si dovesse confermare il trend del primo semestre, ci sono buoni motivi per essere ottimisti). Con il risultato di questo trend positivo il Ministero delle Infrastrutture è sulla buona strada rispetto agli obiettivi che l'Unione Europea ha posto come priorità da raggiungere entro la fine del 2010. Tuttavia il dato economico rimane enorme: nel 2007 il costo sociale degli incidenti (230.871) è stato di oltre 30 miliardi di euro, pari al 2% del PIL.

European Road Safety Atlas

Measuring and mapping the safety of Europe's roads

In the last 10 years, 2 million people have been killed or seriously injured in road crashes across Europe, worth 2% of European GDP (€100 billion) annually.

The worst toll of 200,000 deaths and serious injuries will continue if effective action is not taken on safe road design, particularly on roads outside major towns where two-thirds of European road deaths occur.

Concentrated on main national or regional roads, road deaths can be easily targeted.

EuroRAP is revealing hundreds of roads across Europe where death and serious injury is routine and predictable – and avoidable with changes to road design and layout.

This EuroRAP risk map, based on actual crash histories and traffic flows, shows the changing risk of death and serious injury that road users face across 140,000km of the major road network of 15 countries.

For more information visit www.eurorap.org
and www.saferoadsigns.eu



STRADA	DA KM	A KM	CASELLO DI RIFERIMENTO	RISCHIO DI INCIDENTE PER MILIONE DI VEICOLI IN TRANSITO
A1 - Milano-Napoli	740,8	753	Allacciamento A16	14,913
A5 - Torino-Aosta	0	37,1	Allacciamento A4	14,695
SS53 - Postumia	23	59	-	11,768
SS7 - via Appia	40	73	-	11,759
A21 - Torino-Brescia	114	164,7	Allacciamento A1	11,632
SS1 - via Aurelia	28	55	-	11,335
A1 - Milano-Napoli	222,8	280	Firenze Nord	10,790
A4 - Torino-Trieste	0	55,4	Portogruaro	9,987
A21 - Torino-Brescia	65,8	114	Casteggio	9,513
A15 - Parma-La Spezia	42,1	91,3	Aulla	8,622
A20 - Messina-Palermo	38	84,1	Brolo	7,992
A20 - Messina-Palermo	0	20,6	Villafranca	7,687
A14 - Bologna-Taranto	602,7	672,2	Bari Nord	7,659
A14 - Bologna-Taranto	672,2	743,4	Taranto Nord	7,453
SS53 - Postumia	59	86	-	6,952
A14 - Bologna-Taranto	143,9	213,5	Ancona Nord	6,801
A14 - Bologna-Taranto	477	554,1	Foggia	6,658

Fonte: EuroRAP-ACI, 2009

cidente. Cifre alte ma inferiori, ad esempio, a quelle americane, che invece registrano una media di 122 morti sulla strada per milione di abitanti.

In Europa le strade più sicure sono risultate essere quelle di Svezia, Olanda, Gran Bretagna e Svizzera, dove la media delle vittime è di 50 ogni milione di abitanti.

Vale la pena aprire una parentesi sulla Svezia il cui Parlamento, dal 1997, ha deciso di assumere "Visione Zero" quale futura politica della sicurezza stradale. Il Parlamento svedese, ha

dichiarato fermamente che la responsabilità primaria, per quanto concerne l'incolumità e la salute delle persone, appartiene all'autorità ed è quindi compito dell'autorità decidere quali strategie mettere in campo per ottenere un ambiente vivibile e sano per tutti.

In Svezia, la campagna "Visione Zero" ha avuto una risonanza tale che ha quasi sorpassato quelle che c'è stata nel 1967, quando il senso di marcia è cambiato dall'inglese all'europea, cioè da sinistra a destra.

"Visione Zero" significa non accettare più

Primo Atlante Europeo sulla Sicurezza Stradale, predisposto in collaborazione con EuroRap, associazione internazionale no-profit con sede a Bruxelles (nata dalla collaborazione tra Automobile Club internazionali e istituzioni europee per promuovere e stimolare il miglioramento degli standard di sicurezza delle strade). Le strade italiane coperte dall'analisi sono ancora poche, ma l'avvio di questa iniziativa consente di affrontare il problema del miglioramento della sicurezza stradale in un'ottica a 360°, controllando e monitorando le prestazioni della rete stradale nel tempo e paragonandole a quelle degli altri Paesi Europei. L'approccio seguito consente inoltre di ragionare a livello di analisi di rischio del trasporto stradale.

La presentazione dell'Atlante rientra tra le iniziative della Campagna europea "Progettiamo Strade Sicure", alla quale aderisce anche l'Automobile Club d'Italia, che sollecita l'Unione Europea a promuovere un programma di messa in sicurezza delle strade più pericolose, in grado di salvare 50.000 vite ogni anno. Lo studio EuroRap evidenzia che il 28% della rete europea è talmente pericolosa da far registrare un rischio di incidente 40 volte superiore alle strade giudicate sicure.



morti e feriti gravi nella circolazione stradale, perché è eticamente ed economicamente improponibile. La Visione ha come prima finalità la migioria della rete stradale, della tecnica dei veicoli e della segnaletica. L'essere umano, in quanto tale, non sarà mai esonerato da errori, anche se tartassato da miriadi di leggi restrittive. Obiettivo di questa nuova politica di sicurezza stradale è quello di far sì che l'errore umano non possa causare feriti gravi e morti, mantenendo un buono standard della mobilità.

A questa Visione, che per ragioni di spazio è stata qui brevemente riassunta, hanno aderito anche Svizzera, Germania e Austria, assumendo quindi un impegno più gravoso e un obiettivo ben più prestigioso di quanto richiesto dalla UE.

Con il 2010, la Commissione Europea dovrà riprendere l'impegno nei confronti della sicurezza stradale; molti risultati sono stati raggiunti ma la strada è ancora lunga per poter garantire un medesimo livello elevato di sicurezza in tutta l'Unione e d'altra parte è ancora prematura una completa armonizzazione legislativa senza prima appianare differenze culturali, ostacoli burocratici e difficoltà organizzative.

In futuro, la Commissione dovrà rispettare il principio di proporzionalità, già più volte reclamato dai governi dei più recenti stati membri, ovvero il principio per il quale bisogna trovare un giusto equilibrio fra due aspetti: da un lato proporre metodi efficaci per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali limitando i costi amministrativi, dall'altro rispettare i diversi usi e strumenti utilizzati dagli stati membri.

Prestare attenzione a questa richiesta è un atto inevitabile, anche se probabilmente nel breve periodo causerà qualche difficoltà nel gestire obiettivi di sicurezza diversi con metodologie differenti da Stato a Stato, soprattutto per quei Paesi che più recentemente hanno aderito alla UE.

Si dovranno pertanto limitare le esigenze ad un insieme minimo di azioni necessarie a rafforzare la sicurezza e generalizzare le misure più efficaci, senza dettare inutilmente nuove norme tecniche ma lasciando gli Stati membri liberi di mantenere le procedure esistenti, se compatibili.

Tutto questo potrà sembrare un rallentamento rispetto all'obiettivo, ma questa è la strada da seguire; senza una metodologia vincolante ed un impegno giuridico in tutta l'Unione,

gli Stati membri da soli non sarebbero in grado di garantire un livello elevato di sicurezza, come è attestato dalla situazione disparata che si trova nei diversi paesi.

Solo un sistema fondato sull'analisi puntuale e approfondita degli incidenti, sulla revisione dei programmi di educazione stradale e sulla messa in opera di misure correttive efficaci, può essere utile a perseguire l'obiettivo della riduzione massiccia del numero di vittime della strada.

L'Italia "Sulla Buona Strada"

"Sulla Buona Strada" è la nuova campagna promossa, nell'estate del 2009, dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, proposta che va a sommarsi a quella dell'ACI (con il supporto della FIA) denominata "Strade sicure" e presentata al recente Summit di Mosca.

Oltre a queste iniziative delle quali si vedranno i frutti nei prossimi anni e per le quali sono già stati stanziati importanti finanziamenti, l'Italia ha proposto alla Commissione UE la creazione di un'Agenzia Europea per la Sicurezza Stradale.

Esistono infatti già: l'Agenzia europea per la sicurezza del trasporto ferroviario, l'Agenzia europea per la sicurezza del trasporto aereo ed una per la sicurezza del trasporto marittimo, che complessivamente non gestiscono più del 20% della mobilità generale. Quello che resta – l'80 per cento – è il trasporto su gomma e non esiste un'analogia Agenzia per la sicurezza del trasporto stradale.

La nascita di questa Agenzia potrebbe portare finalmente alla realizzazione di un unico Codice della strada europeo, un unico testo in grado di uniformare i comportamenti degli utenti della strada troppo spesso soggetti a regole diverse e contraddittorie da Paese a Paese.

L'Italia quindi, alle soglie del 2010, si presenta come un paese fermamente convinto nell'azione intrapresa e che, con importanti e concrete proposte, aderisce pienamente all'impegno ratificato a Mosca, per proclamare il periodo 2011-2020 "Decennio d'Azione per la Sicurezza Stradale".

