Verso uno spazio europeo della **sicurezza stradale**

ORIENTAMENTI 2011-2020 PER LA SICUREZZA STRADALE

ON THE **MOVE**
Per strade più sicure in Europa

COMMISSIONE
EUROPEA

Sintesi per i cittadini
Orientamenti UE 2011-2020 per la sicurezza stradale

IL CONTESTO

Nonostante il successo dei precedenti programmi dell'UE, le strade europee non sono ancora completamente sicure: solo nel 2009, gli incidenti stradali hanno causato **35 000 morti** e oltre **1,7 milioni di feriti**.

QUALI SONO IN VANTAGGI DELL'INIZIATIVA?

L'obiettivo dei nuovi orientamenti per la sicurezza stradale è **dimezzare** il numero dei decessi entro il 2020, puntando a rafforzare la **sicurezza a livello di utenti, vetture e infrastrutture** attraverso una combinazione di misure: cooperazione, condivisione delle migliori pratiche, ricerca e studi, campagne di sensibilizzazione e, ove opportuno, misure normative.

In particolare si tratta di:

- insegnare agli utenti a guidare con maggiore cautela, mediante una **strategia europea di educazione e formazione in materia di sicurezza stradale**;
- attuare una normativa europea, per far sì che **tutti i cittadini dell'UE siano sanzionati allo stesso modo** in caso di violazione delle norme stradali;
- incoraggiare i paesi dell'UE ad **applicare anche alle strade rurali le norme** che sono già in vigore sulla rete viaria principale e nei tunnel;
- promuovere il **riconoscimento delle revisioni** in tutti i paesi europei (il certificato di revisione rilasciato in Italia sarebbe automaticamente valido negli altri paesi dell'UE);
- accrescere la sicurezza delle **categorie di conducenti più vulnerabili (in particolare i motociclisti)**, migliorando la comunicazione tra le autorità e gli utenti stradali e introducendo revisioni periodiche per le motociclette, i motorini, ecc.;
- perfezionare gli strumenti per la **registrazione e analisi degli incidenti** al fine di controllare meglio i progressi compiuti a livello di sicurezza stradale e fornire dati precisi per lo sviluppo di nuove misure preventive.

PERCHÉ UN INTERVENTO DELL'UE?

- Per **consolidare il successo delle iniziative precedenti**: il programma europeo 2001-2010 per la sicurezza stradale ha **salvato oltre 78 000 vite umane**.
- Il **problema della sicurezza stradale interessa tutti i paesi dell'Unione** e l'UE può aiutare i governi a collaborare e a scambiare dati.

QUANDO ENTRERANNO IN VIGORE GLI ORIENTAMENTI UE?

Tra il **2011** e il **2020**.

COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 20.7.2010
COM(2010) 389 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale

{SEC(2010) 903}

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale

INTRODUZIONE

La sicurezza stradale è una questione di importanza fondamentale per la società. Nel 2009, sulle strade dell'Unione europea sono morte più di 35 000 persone (l'equivalente di una città di medie dimensioni) e i feriti sono stati non meno di 1 500 000. Il costo per la società è altissimo: nel 2009 ammontava a circa 130 miliardi di euro[1].

Nella comunicazione "Europa 2020 – Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva"[2], la Commissione ha posto l'accento sul valore della coesione sociale, di un'economia più verde, dell'istruzione e dell'innovazione, sottolineandone l'importanza per l'Europa. Questi obiettivi devono essere integrati nei vari elementi della politica europea dei trasporti, che deve essere diretta a garantire una mobilità sostenibile per tutti i cittadini, "decarbonizzare" i trasporti e sfruttare tutte le potenzialità offerte dai progressi tecnologici. La sicurezza stradale avrà grande risalto nell'imminente Libro bianco sulla politica dei trasporti per il periodo 2010-2020, giacché per migliorare l'efficienza complessiva del sistema dei trasporti e rispondere alle necessità e alle aspettative dei cittadini e delle aziende è essenziale ridurre il numero di morti e feriti tra gli utenti della strada.

Pertanto, è necessario un approccio coerente, olistico e integrato che tenga conto delle sinergie con le finalità delle altre politiche: le politiche per la sicurezza stradale a livello locale, nazionale, europeo o internazionale devono integrare gli obiettivi pertinenti delle altre politiche pubbliche e viceversa.

Gli orientamenti proposti tengono pienamente conto dei risultati ottenuti durante il terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale 2001-2010, a dimostrazione del fatto che nonostante gli importanti progressi effettuati in materia di sicurezza stradale, occorre portare avanti e intensificare ulteriormente l'impegno in questo ambito.

Gli orientamenti europei per la sicurezza stradale nell'orizzonte temporale fino al 2020 intendono definire un quadro di governance generale e obiettivi ambiziosi che servano a orientare le strategie nazionali o locali. Nel rispetto del principio di sussidiarietà, le azioni descritte devono essere attuate al livello e nei modi più opportuni.

Nel quadro di tali orientamenti, la Commissione ritiene che le tre azioni seguenti debbano essere intraprese in via prioritaria:

---

1 In base al valore di una vita statistica calcolato dallo studio HEATCO (Sesto programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico).

2 COM(2010) 2020.

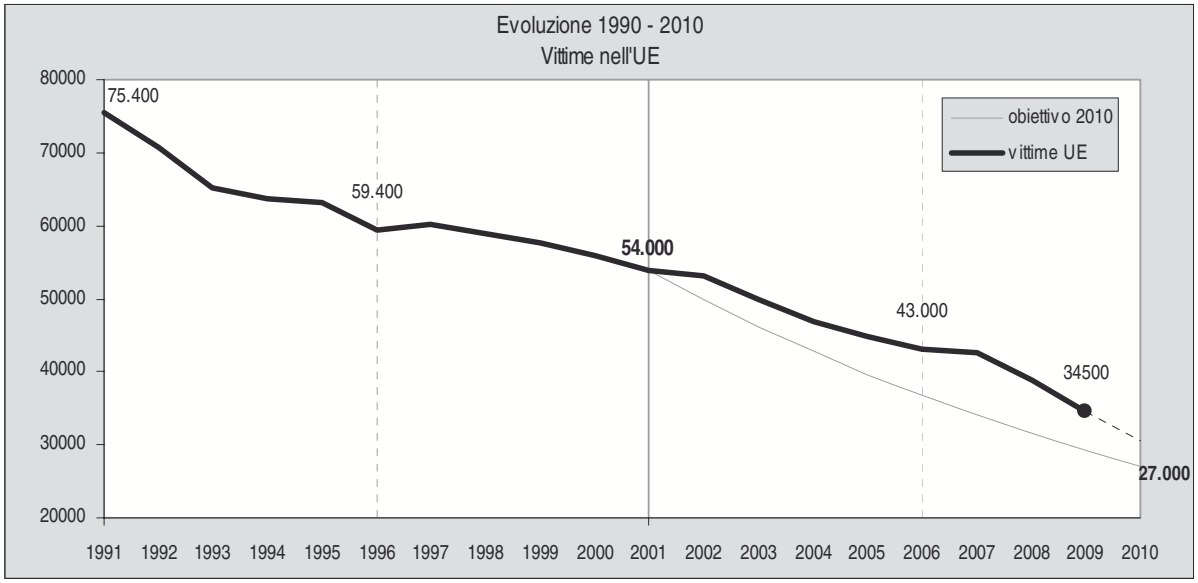
– creazione di un quadro strutturato e coerente di cooperazione basato sulle migliori pratiche diffuse tra gli Stati membri, condizione necessaria per un'attuazione efficace degli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale;

– elaborazione di una strategia per i feriti e gli interventi di primo soccorso, per dare una risposta alla necessità sempre più pressante di ridurre il numero di feriti sulle strade;

– miglioramento della sicurezza degli utenti vulnerabili della strada e in particolare dei motociclisti, che alla luce delle statistiche sull'incidentalità destano particolare preoccupazione.

2. VALUTAZIONE EX-POST DEL TERZO PROGRAMMA DI AZIONE EUROPEO PER LA SICUREZZA STRADALE

Il terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale adottato dalla Commissione il 2 giugno 2003 fissava un obiettivo ambizioso, ossia il dimezzamento del numero di vittime della strada entro il 2010, e conteneva 62 proposte di azioni concrete nel campo della sicurezza dei veicoli, delle infrastrutture e degli utenti. Per analizzare l'impatto, il livello di applicazione e l'efficacia del programma, è stata effettuata una valutazione ex post, disponibile all'indirizzo http://ec.europa.eu/roadsafety. Sebbene il conseguimento dell'obiettivo iniziale entro la fine del 2010 appaia poco probabile, il programma di azione europeo ha avuto un forte effetto catalizzatore sugli sforzi compiuti dagli Stati membri per migliorare la sicurezza stradale.



3. PRINCIPI E OBIETTIVO

3.1. Principi

Favorire l'adozione dei più severi standard di sicurezza stradale in tutta Europa

La politica per la sicurezza stradale deve porre i cittadini al centro della sua azione, inducendoli a farsi carico della sicurezza propria e altrui. La politica per la sicurezza stradale dell'UE si prefigge di aumentare il livello della sicurezza stradale e garantire una mobilità

sicura e rispettosa dell'ambiente per i cittadini di tutta Europa; essa dovrà favorire l'equità tra gli utenti della strada attraverso azioni mirate finalizzate al miglioramento della sicurezza degli utenti più vulnerabili.

Un approccio integrato alla sicurezza stradale

La futura politica per la sicurezza stradale dovrà essere tenuta in considerazione dalle altre politiche dell'UE e a sua volta dovrà tenere conto degli obiettivi di tali politiche. Sono molti, infatti, i punti di contatto tra la sicurezza stradale e le politiche in materia di energia, ambiente, occupazione, istruzione, giovani, salute pubblica, ricerca, innovazione e tecnologia, giustizia, assicurazioni[3], commercio e affari esteri, tra le altre.

Sussidiarietà, proporzionalità e responsabilità condivise

La questione della governance è essenziale: in applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, che nell'ambito della sicurezza stradale si traducono nel concetto di responsabilità condivisa, le autorità europee, gli Stati membri, gli enti regionali e locali e le parti interessate nella società civile dovranno assumersi impegni e avviare azioni concrete, a seconda delle necessità, ognuno nella propria sfera di competenza. La Carta europea della sicurezza stradale è un buon esempio degli impegni assunti dalle parti interessate.

3.2. Obiettivo

Per riuscire nell'intento di creare uno spazio comune della sicurezza stradale, la Commissione propone di confermare l'obiettivo del **dimezzamento del numero totale di vittime della strada nell'Unione nel 2020** a partire dal 2010[4]. Visti i progressi già realizzati nell'ultimo decennio da diversi Stati membri, oggi questo obiettivo comune appare decisamente più ambizioso rispetto a quello, non raggiunto, fissato dal piano d'azione attuale e darà un chiaro segnale dell'impegno europeo per la sicurezza stradale.

Gli Stati membri sono invitati a contribuire al conseguimento dell'obiettivo comune attraverso le strategie nazionali per la sicurezza stradale, tenendo conto delle rispettive necessità e condizioni specifiche e del punto da cui partono. A questo riguardo, è opportuno concentrare gli sforzi nelle aree in cui i risultati ottenuti sono meno soddisfacenti, usando come parametro di confronto i risultati migliori ottenuti nelle stesse aree dagli altri Stati membri; in questo modo si potranno fissare obiettivi nazionali specifici, ad esempio il non superamento di un determinato numero di morti sulle strade per milione di abitanti. Un'impostazione di questo tipo ridurrebbe le disparità tra Stati membri e assicurerebbe ai cittadini un livello più uniforme di sicurezza stradale nel territorio dell'UE.

Quanto alla proposta di fissare un obiettivo di riduzione dei feriti della strada con lesioni gravi, che è stata avanzata nel corso della consultazione pubblica[5], la Commissione lo

---

[3] Il settore delle assicurazioni può contribuire alla sicurezza stradale mediante azioni di formazione e interventi sulle polizze assicurative; ad esempio, l'offerta di polizze "a consumo" o "Pay-As-You-Drive" (PAYD), in cui l'entità del premio varia in funzione del chilometraggio percorso, può tradursi in risparmi significativi sui costi legati agli incidenti e in una riduzione delle emissioni di CO_2 di origine veicolare.

[4] Poiché i livelli del 2010 non sono ancora noti, si farà riferimento alle proiezioni dei dati disponibili per il 2009.

[5] La consultazione pubblica per la preparazione dei prossimi orientamenti in materia di sicurezza stradale si è svolta da luglio a dicembre 2009. La consultazione prevedeva una serie di laboratori tematici, una

considera un suggerimento interessante. In questa fase, in mancanza di una definizione comune di feriti gravi e feriti lievi, non è ancora possibile stabilire un obiettivo a livello europeo. Non appena si saranno compiuti passi avanti sufficienti in quest'area, la Commissione proporrà di aggiungere un "obiettivo comune di riduzione dei feriti" agli orientamenti per la sicurezza stradale nell'orizzonte temporale fino al 2020.

4. OBIETTIVI STRATEGICI

L'utente della strada è il primo anello della catena della sicurezza stradale. Quali che siano le misure tecniche poste in atto, l'efficacia di una politica per la sicurezza stradale dipende in primo luogo dal comportamento degli utenti. Per questo motivo, **l'educazione stradale, la formazione e l'applicazione delle leggi** rivestono un'importanza essenziale. Tuttavia, il sistema di sicurezza stradale deve tenere conto anche dell'errore umano e dei comportamenti inappropriati e correggerli nella misura del possibile: il rischio zero non esiste. Tutti i componenti, in particolare i **veicoli** e le **infrastrutture**, devono pertanto presentare un certo grado di "tolleranza" così da evitare e limitare le conseguenze per gli utenti, in particolare gli utenti più vulnerabili.

Per il prossimo decennio sono stati individuati sette obiettivi; per ciascuno di questi obiettivi, saranno proposte azioni a livello nazionale e dell'UE. La Commissione assicurerà la continuità con il terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale, in particolare quando occorrerà portare avanti le azioni individuate nel corso della valutazione ex-post.

Obiettivo n. 1: miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada

Durante il terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale, sono state emanate importanti norme riguardanti le patenti di guida e la preparazione dei conducenti professionali. Gli effetti di queste misure recenti si potranno misurare nei prossimi anni; tuttavia, nel corso della consultazione, il pubblico e gli esperti hanno comunque posto l'accento sulla necessità di un miglioramento qualitativo del sistema di rilascio delle patenti e sulla formazione, in particolare per i principianti.

L'approccio attuale in materia di formazione dei conducenti rimane troppo frammentario e specializzato. La Commissione propone di promuovere un approccio di più ampia portata e di considerare l'educazione stradale e la formazione come un processo globale, un "continuum formativo" che si sviluppa lungo tutto l'arco della vita. A questo riguardo, occorre promuovere l'uso di metodi interattivi e l'acquisizione di autonomia, tenendo nella dovuta considerazione la necessità di mantenere il costo della patente a un livello ragionevole.

- **Preparazione pre-esame**

L'obiettivo è favorire le esercitazioni pratiche prima dell'esame in condizioni di massima sicurezza. La Commissione rifletterà su varie opzioni, in particolare sull'inserimento della guida accompagnata nel processo di preparazione in vista del rilascio della patente. Per le persone che intervengono nel processo di formazione, ad esempio accompagnatori e istruttori, sarà valutata l'introduzione di requisiti minimi armonizzati.

---

consultazione su internet e una conferenza delle parti interessate. Sono pervenuti, via internet o in forma scritta, circa 550 contributi.

- **L'esame per il rilascio della patente di guida**

L'esame per il rilascio della patente di guida non deve limitarsi ad appurare che il candidato conosca il Codice della strada o sia in grado di eseguire le varie manovre. La Commissione esaminerà in che modo ampliare le capacità di guida richieste, o anche l'introduzione di una valutazione dei valori e dei comportamenti legati alla sicurezza stradale (consapevolezza dei rischi), così come la guida difensiva e la guida finalizzata al contenimento dei consumi di carburante (rafforzamento degli elementi essenziali della guida a basso impatto ambientale nei programmi di preparazione agli esami di teoria e di pratica).

- **Formazione post-patente**

L'ipotesi di una formazione continua post-patente dei conducenti non professionali merita un approfondimento, anche perché, con l'invecchiamento della popolazione europea, la questione del mantenimento dell'attitudine alla guida negli anziani assumerà un peso sempre maggiore. Le possibili azioni in quest'area dovranno tenere conto del diritto alla mobilità degli anziani e delle persone con disabilità e prevedere l'adozione di soluzioni alternative.

Azione:

In cooperazione con gli Stati membri, la Commissione lavorerà nei modi opportuni all'elaborazione di una strategia comune di formazione ed educazione alla sicurezza stradale che preveda in particolare l'integrazione del praticantato nella preparazione in vista del rilascio della patente di guida, nonché requisiti minimi comuni per gli istruttori di guida.

Obiettivo n. 2: rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale

In base a quanto emerso dalla valutazione ex post del terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale, l'applicazione della normativa resta un presupposto essenziale per ottenere una riduzione consistente del numero di morti e feriti, in particolare quando viene realizzata con determinazione e ampiamente pubblicizzata. Anche la consultazione pubblica ha confermato che tale aspetto deve avere un peso rilevante nei nuovi orientamenti per la sicurezza stradale. Le potenzialità di una strategia europea per l'applicazione della normativa non sono state sfruttate fino in fondo nel programma precedente, in particolare perché non sono stati compiuti progressi riguardo alla proposta della Commissione sulla repressione transfrontaliera delle infrazioni.

Una siffatta strategia dovrebbe fondarsi sui seguenti assi:

- **Scambio transfrontaliero di informazioni in materia di sicurezza stradale**

Prosegue il lavoro avviato nel 2008 per l'elaborazione di una proposta di direttiva che agevoli l'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale. Il testo proposto si prefigge di agevolare lo scambio di informazioni sulle infrazioni che hanno ripercussioni sulla sicurezza stradale[6] ed è un passo avanti verso una maggiore parità di trattamento dei trasgressori.

- **Campagne per l'applicazione della normativa**

[6] Nel rispetto della legislazione UE in materia di protezione dei dati personali.

Il rafforzamento del coordinamento e la condivisione delle migliori pratiche contribuiscono a rendere decisamente più efficienti l'applicazione e i controlli. Il principio delle campagne di controllo mirate già organizzate in diversi Stati membri e in collaborazione tra loro deve essere appoggiato e generalizzato. Inoltre, l'esperienza dimostra che i risultati più efficaci si ottengono associando politiche di controllo da una parte e informazione degli utenti dall'altra. La Commissione continuerà quindi a dare il proprio sostegno alle azioni volte a promuovere l'informazione e la sensibilizzazione, in particolare tra i giovani.

- **Tecnologia sui veicoli a supporto dell'applicazione delle norme**

Gli sviluppi tecnologici, ad esempio i sistemi di bordo che forniscono informazioni in tempo reale sui limiti di velocità esistenti, possono contribuire a migliorare il rispetto dei limiti di velocità. Poiché i veicoli commerciali leggeri sono sempre più numerosi sulla strada, aumenta anche il rischio che restino coinvolti in incidenti, pertanto è opportuno valutare la possibilità di installare su tali veicoli dei limitatori di velocità, secondo le modalità già individuate dalla Commissione[7] e tenendo conto dei vantaggi che ne deriverebbero anche per l'ambiente e per il clima. Quanto alla guida sotto l'effetto di alcol, le sanzioni devono essere accompagnate da misure di prevenzione. Pertanto, la Commissione valuterà l'opportunità di misure che rendano obbligatoria l'installazione sui veicoli di dispositivi di tipo alcolock per impedire l'accensione del veicolo al superamento di un tasso di alcolemia prestabilito, ad esempio nel settore del trasporto professionale per veicoli quali gli scuolabus.

- **Obiettivi nazionali in materia di applicazione della normativa**

L'efficacia delle politiche per la sicurezza stradale dipende in larga misura dall'intensità dei controlli sul rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza. La Commissione incoraggia la fissazione di obiettivi nazionali di controllo, da integrare nei "piani nazionali di attuazione"[8].

Azioni:

- **La Commissione lavorerà insieme al Parlamento europeo e al Consiglio per organizzare uno scambio transfrontaliero di informazioni in materia di sicurezza stradale.**

- **La Commissione si adopererà per elaborare una strategia comune per l'applicazione della normativa sulla sicurezza stradale che preveda:**

    1. ***la possibilità di introdurre i limitatori di velocità sui veicoli commerciali leggeri e di rendere obbligatorio l'uso degli alcolock in casi specifici;***

    2. ***l'elaborazione di piani nazionali di attuazione.***

Obiettivo n. 3: miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali

Il maggior numero di decessi si registra sulle strade rurali e urbane (rispettivamente il 56% e il 44% nel 2008, rispetto al 6% di vittime sulle autostrade); pertanto, è necessario trovare il

---

7 COM(2009) 593 definitivo.

8 Cfr. la raccomandazione della Commissione 2004/345/CE relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale (GU L 111 del 17.4.2004, pag. 75).

modo di estendere gradualmente i pertinenti principi della gestione sicura delle infrastrutture alla rete viaria secondaria degli Stati membri, tenendo conto del principio di sussidiarietà.

La Commissione si accerterà che nelle richieste di finanziamento di infrastrutture stradali negli Stati membri con fondi UE sia assicurato il rispetto dei requisiti di sicurezza. Verrà valutata anche l'opportunità di estendere questo principio agli aiuti esterni.

Azioni:

La Commissione:

1. ***si assicurerà che i finanziamenti europei siano erogati unicamente a infrastrutture conformi alle prescrizioni delle direttive sulla sicurezza stradale e sulla sicurezza delle gallerie;***

2. ***promuoverà l'applicazione dei rilevanti principi in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture alle strade secondarie degli Stati membri, in particolare tramite lo scambio di buone pratiche.***

Obiettivo n. 4: miglioramento della sicurezza dei veicoli

Nel periodo di applicazione del terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale, sono stati compiuti grandi passi avanti nel campo della sicurezza dei veicoli. La sicurezza delle autovetture è migliorata, grazie anche alla diffusione di dispositivi di sicurezza passiva quali le cinture di sicurezza e gli airbag e all'utilizzo di sistemi di sicurezza elettronici; non altrettanto è stato fatto per altri veicoli, in particolare le motociclette. Inoltre, con la diffusione dei veicoli che utilizzano sistemi di propulsione alternativi, nei prossimi anni si dovranno affrontare nuovi problemi in materia di sicurezza.

- **Veicoli attuali**

Numerose norme e prescrizioni tecniche sulla sicurezza dei veicoli sono state adottate in questi ultimi anni o sono in fase di elaborazione[9]. I loro effetti si potranno apprezzare per intero solo nel prossimo decennio.

Una volta immessi sul mercato, i veicoli devono continuare a rispettare le norme di sicurezza in ogni fase del ciclo di vita. La Commissione valuterà e proporrà nei modi opportuni, dopo una valutazione d'impatto, azioni specifiche nell'area dell'armonizzazione e del progressivo rafforzamento della normativa UE relativa al controllo tecnico[10] e ai controlli tecnici su strada[11]. L'obiettivo ultimo potrebbe essere il mutuo riconoscimento dei controlli dei veicoli da parte degli Stati membri.

Per il momento, i dati relativi ai veicoli (omologazione, immatricolazione, risultati dei controlli ecc.) sono raccolti dai vari Stati membri nelle forme più disparate. La Commissione studierà l'istituzione di una piattaforma elettronica europea con l'obiettivo di agevolare lo scambio di queste informazioni.

---

9 Ad esempio, la sicurezza dei motocicli sarà oggetto di una proposta di regolamento riguardante l'omologazione dei veicoli a due e tre ruote e dei quadricicli.

10 GU L 141 del 6.6.2009, pag.12.

11 GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1.

- **Veicoli futuri**

Come ha sottolineato la Commissione nella comunicazione "Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico"[12], lo sviluppo e la diffusione di veicoli con sistemi di propulsione alternativi rappresentano un obiettivo prioritario per il prossimo decennio ai fini della riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti stradali. Tuttavia, alcuni di questi veicoli hanno caratteristiche che li rendono radicalmente diversi dai veicoli tradizionali e che possono avere delle ricadute in termini di sicurezza. Pertanto, è necessario un approccio integrato e coordinato che permetta di identificare chiaramente l'impatto di tutti i fattori (ad esempio l'infrastruttura e gli utenti vulnerabili) e le soluzioni da mettere a punto (ricerca, standardizzazione ecc.)

Un altro contributo importante alla sicurezza stradale dovrebbe venire dalla diffusione dei cosiddetti "sistemi cooperativi", che consentono ai veicoli di scambiare dati e interagire con l'infrastruttura e con gli altri veicoli presenti nelle vicinanze, garantendo un'informazione ottimale dei conducenti, riducendo i rischi in caso di incidente e rendendo più scorrevole il traffico.

Azioni:

La Commissione:

1. ***presenterà proposte volte a migliorare la sicurezza attiva e passiva dei veicoli quali motocicli e veicoli elettrici;***

2. ***presenterà proposte volte ad assicurare un'armonizzazione e un rafforzamento progressivi del controllo tecnico e dei controlli tecnici su strada;***

3. ***valuterà ulteriormente gli effetti e i benefici dei sistemi cooperativi per individuare le applicazioni più utili e raccomanderà opportune misure per una loro adozione sincronizzata.***

Obiettivo n. 5: promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale

Nel periodo di applicazione del terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale, sono stati eseguiti vari studi e ricerche sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS). Si tratta di sistemi che possono contribuire in misura rilevante al miglioramento della sicurezza del traffico, ad esempio attraverso l'adozione di dispositivi per il rilevamento degli incidenti e supervisione del traffico in grado di fornire informazioni in tempo reale agli utenti della strada.

Nel quadro dell'attuazione del Piano d'azione per i sistemi di trasporto intelligenti[13] e della proposta di direttiva sugli ITS[14], la Commissione proporrà in particolare le specifiche tecniche necessarie per lo scambio di dati e informazioni tra veicolo e veicolo (V2V), tra veicolo e infrastruttura (V2I) e tra infrastruttura e infrastruttura (I2I). Parimenti, dovrà essere ulteriormente valutata l'ipotesi di un ampliamento della diffusione dei sistemi avanzati di

---

12 COM(2010) 186.
13 COM(2008) 886.
14 COM(2008) 887.

assistenza alla guida (*Advanced Driver Assistance Systems*, ADAS) quali il sistema di segnalazione di uscita di corsia, il sistema anticollisione o il sistema di riconoscimento dei pedoni, mediante il montaggio su veicoli commerciali e/o privati già esistenti. Per poter sfruttare fino in fondo le potenzialità di queste applicazioni, sarà necessario promuoverne un'introduzione accelerata e un'ampia diffusione sul mercato.

Nei prossimi sette anni, gli ITS e in particolare l'adozione di eCall, il sistema paneuropeo di chiamata di emergenza montato sui veicoli[15], dovrebbero contribuire in modo determinante a migliorare l'efficacia e la tempestività dei soccorsi. Dovranno essere valutati l'impatto e la possibilità di ampliamento dell'uso di eCall, in particolare nell'obiettivo di migliorare i soccorsi a motociclisti, veicoli pesanti e autobus.

In conclusione, gli ITS e in particolare i sistemi di bordo e i dispositivi nomadi offrono un contributo positivo sicurezza stradale, ma destano qualche preoccupazione dal punto di vista della sicurezza (distrazione, impatto sulla formazione ecc.) e quindi meritano ulteriori riflessioni.

Azioni:

Nel quadro dell'attuazione del piano d'azione per gli ITS e della proposta di direttiva sugli ITS, la Commissione coopererà con gli Stati membri per:

1. ***valutare la fattibilità dell'integrazione dei sistemi avanzati di assistenza alla guida sui veicoli commerciali e sulle autovetture private già esistenti;***

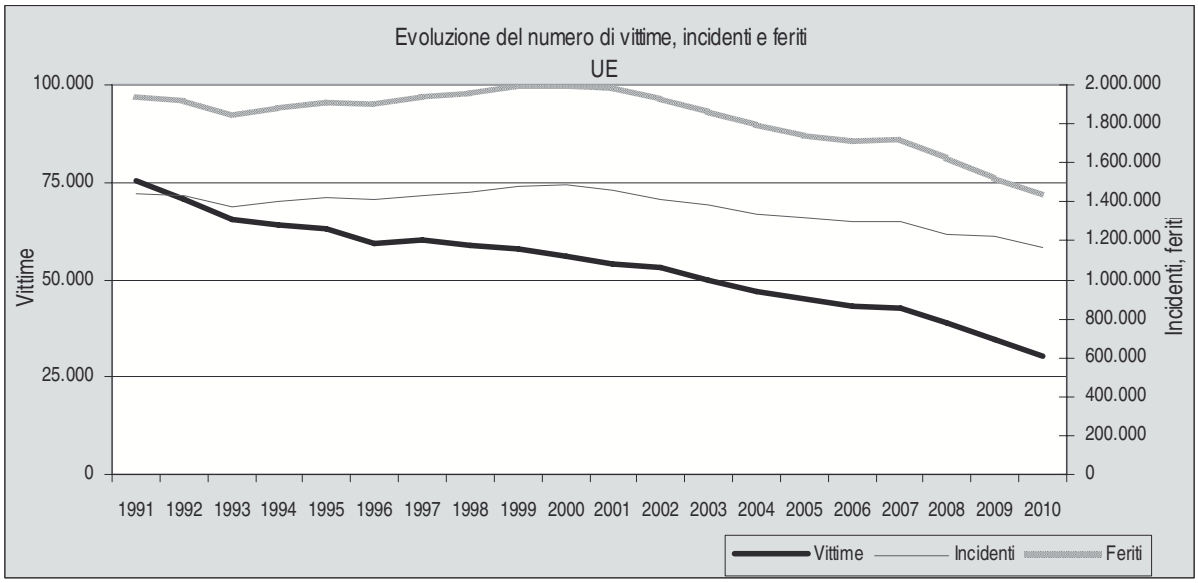
2. ***accelerare la diffusione del servizio eCall e valutare l'opportunità di estenderne l'uso ad altri veicoli.***

Obiettivo n. 6: miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente

Sebbene il numero dei morti sulle strade sia diminuito tra il 2001 e il 2010, il numero dei feriti è ancora molto alto, come si evince dal grafico che segue. Come hanno ripetutamente evidenziato le parti interessate durante la consultazione pubblica, la riduzione del numero di feriti deve essere una delle azioni prioritarie dell'Europa nel prossimo decennio. I feriti della strada sono considerati un serio problema di salute pubblica anche a livello internazionale, in particolare dall'Organizzazione mondiale della sanità[16], e nel quadro del Decennio di azione per la sicurezza stradale indetto dall'ONU.

[15] Cfr. COM(2009) 434.

[16] *World Report on Road Traffic Injury Prevention*, OMS, 2004.



Per ridurre la gravità delle lesioni causate dagli incidenti stradali è necessario introdurre un ventaglio di azioni diverse, riguardanti ad esempio la sicurezza dei veicoli e dell'infrastruttura, gli ITS, la disponibilità di soccorsi di emergenza, la velocità e il coordinamento degli interventi, l'efficienza degli interventi di primo soccorso e riabilitazione ecc.

Pertanto la Commissione, assistita da una Task Force composta da soggetti interessati, rappresentanti di organizzazioni internazionali e non governative, esperti governativi e rappresentanti della Commissione stessa, definirà gli elementi di una strategia di azione globale riguardante i feriti della strada e il primo soccorso.

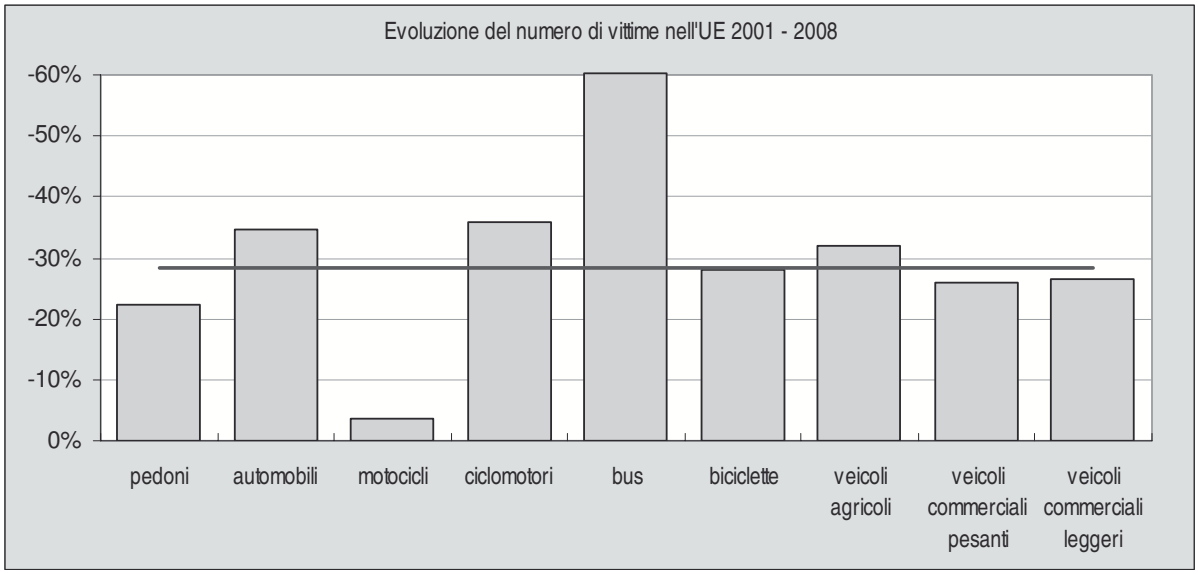
Innanzitutto, cercherà di raggiungere un accordo su definizioni e concetti riguardanti i feriti e di individuare linee d'azione per migliorare la prevenzione e gli interventi, tenendo conto anche del loro impatto socioeconomico. Partendo da queste basi, si potranno individuare azioni precise come ad esempio lo scambio di buone pratiche, l'elaborazione di guide di intervento, un approccio comune per la definizione delle lesioni gravi e di quelle non gravi, la promozione della creazione di unità di soccorso miste tra Stati membri ecc.

Azione

In collaborazione con gli Stati membri e con altri soggetti coinvolti nell'ambito della sicurezza stradale, la Commissione proporrà l'istituzione di una strategia di azione globale riguardante i feriti della strada e il primo soccorso.

Obiettivo n. 7: protezione degli utenti vulnerabili della strada

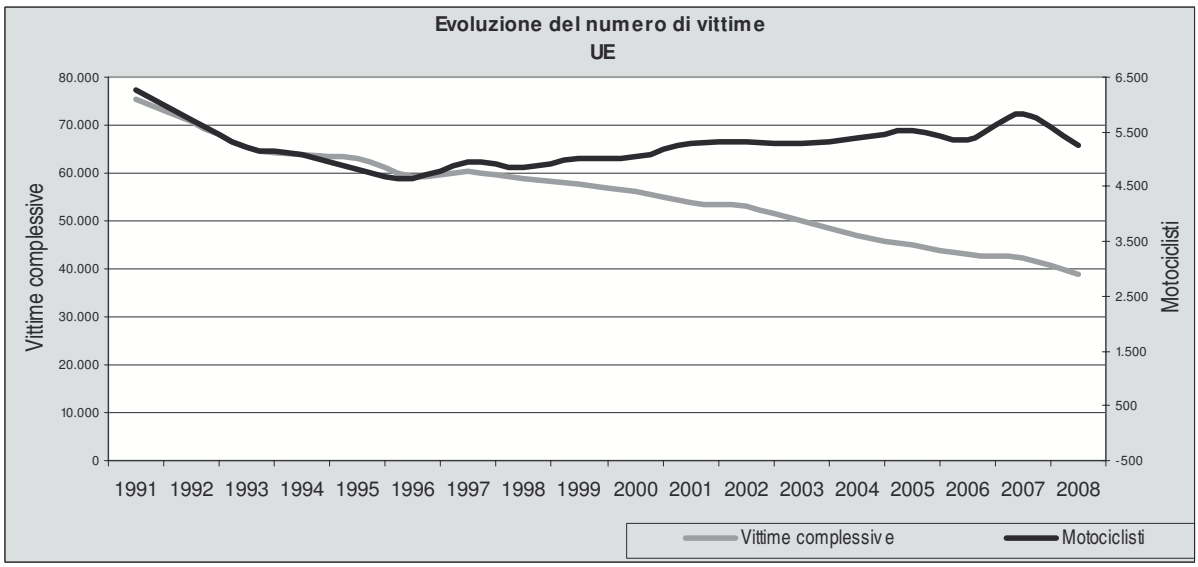
Il numero di morti e feriti gravi che si registra tra gli utenti vulnerabili della strada, quali ad esempio i conducenti di motociclette e ciclomotori, i ciclisti e i pedoni, è elevato e in alcuni Stati europei continua ad aumentare. Nel 2008, gli utenti vulnerabili della strada rappresentavano il 45% del totale dei morti sulle strade e le statistiche (si veda il grafico seguente) mostrano che fino ad ora non hanno ricevuto sufficiente attenzione.



Esistono poi altri utenti che, indipendentemente dal ruolo nel traffico (pedone, conducente, passeggero), sono per loro stessa natura "fragili", ad esempio gli anziani, i bambini, i disabili. La loro vulnerabilità risulta particolarmente elevata nelle aree urbane[17].

- **Veicoli a due ruote a motore**

Questo gruppo di utenti, sempre più numeroso, è quello in cui è più difficile ottenere una riduzione significativa del numero di incidenti e di vittime. In particolare, come mostra il grafico seguente, il tasso di riduzione della mortalità è più basso tra i motociclisti che tra gli altri utenti della strada[18].



17 Le persone di età superiore a 65 anni rappresentavano nel 2008 il 28% delle vittime della strada nelle aree urbane.

18 Ad esempio, tra il 2001 e il 2008, il tasso di riduzione della mortalità stradale tra i conducenti di veicoli a due ruote a motore è stato solo del 4%, contro il 35% registrato tra gli occupanti e i conducenti di autovetture.

Il problema della sicurezza dei motociclisti deve essere affrontato attraverso l'adozione di un ventaglio di azioni finalizzate a:

1. rendere più percepibile dagli altri utenti dalla strada la presenza dei conducenti di veicoli a due ruote a motore;

2. incoraggiare la ricerca e gli sviluppi tecnici volti a migliorare la sicurezza dei conducenti di veicoli a due ruote a motore e a ridurre le conseguenze degli incidenti, promuovendo ad esempio l'emanazione di norme sui dispositivi di protezione individuale, gli airbag, l'uso di applicazioni ITS quali eCall e l'installazione progressiva di sistemi di frenatura avanzata, opportune misure antimanomissione ecc. La Commissione proporrà di estendere ai veicoli a due ruote a motore la normativa UE vigente in materia di controllo tecnico. Infine, devono proseguire gli sforzi per l'adeguamento dell'infrastruttura stradale ai veicoli a due ruote a motore (ad es. introduzione di guardrail più sicuri);

3. incoraggiare gli Stati membri a intensificare i controlli sul rispetto della normativa in materia di velocità, guida sotto l'effetto di alcool, uso del casco, manomissione dei veicoli e guida di mezzi a due ruote a motore senza regolare patente.

- **Pedoni e ciclisti**

Nel 2008, ciclisti e pedoni rappresentavano il 27% dei morti sulle strade (e il 47% nelle aree urbane). Per molti potenziali ciclisti i rischi, reali o percepiti, legati alla sicurezza stradale rimangono un ostacolo determinante. Poiché i governi nazionali e locali promuovono sempre più attivamente gli spostamenti in bicicletta e a piedi, sarà necessario considerare con attenzione crescente le questioni legate alla sicurezza stradale.

Dal 2003, nell'UE è stata introdotta una normativa finalizzata alla riduzione dei rischi di lesioni (ad es. frontali vettura ad assorbimento di energia, sistemi di frenatura avanzata, specchi senza angoli ciechi ecc.); ulteriori azioni dovranno essere valutate (ad es. miglioramento della visibilità, gestione della velocità, infrastrutture adeguate per i trasporti non motorizzati, separazione del traffico misto pericoloso ecc.). Poiché il problema è legato prevalentemente all'ambiente urbano, la maggior parte delle azioni dovrà essere intrapresa a livello locale, nel rispetto del piano d'azione della Commissione sulla mobilità urbana[19]. Dati i notevoli vantaggi dell'uso della bicicletta per l'ambiente, il clima, il traffico e la salute pubblica, vale la pena riflettere sulla possibilità di intervenire maggiormente in quest'area.

- **Anziani e persone con disabilità**

Nel 2008, gli anziani rappresentavano il 20% dei morti sulle strade (e per il 40% erano costituiti da pedoni). L'invecchiamento della popolazione richiede una valutazione urgente della vulnerabilità degli anziani nel traffico. Anche le persone con disabilità corrono rischi significativi. Le conoscenze in questo campo sono ancora molto scarse e saranno necessarie ricerche mirate, che riguardino tra le altre cose i criteri medici per la valutazione dell'idoneità alla guida.

Azioni

[19] COM(2009) 490.

- ***La Commissione presenterà proposte finalizzate a:***

    1. ***monitorare e sviluppare ulteriormente la normativa tecnica per la protezione degli utenti vulnerabili della strada;***

    2. ***estendere i controlli tecnici ai veicoli a due ruote a motore;***

    3. ***aumentare la sicurezza dei ciclisti e di altri utenti della strada vulnerabili, ad esempio incoraggiando la creazione di infrastrutture adeguate.***

- ***Gli Stati membri devono promuovere l'informazione, la comunicazione e il dialogo tra utenti della strada e autorità competenti. La Commissione contribuirà agli sforzi degli Stati membri.***

5. ATTUAZIONE DEGLI ORIENTAMENTI 2011-2020 PER LA SICUREZZA STRADALE

5.1 Miglioramento dell'impegno di tutte le parti interessate attraverso un rafforzamento della governance

- **Priorità all'applicazione dell'*acquis* UE in materia di sicurezza stradale**

Con oltre una dozzina di strumenti legislativi, l'*acquis* UE in materia di sicurezza stradale è in buona misura già formato. La Commissione intende dare priorità al controllo della sua piena e corretta applicazione da parte degli Stati membri.

- **Creazione di un quadro di cooperazione aperta tra gli Stati membri e la Commissione**

Per dare applicazione alla politica UE in materia di sicurezza stradale e controllare i progressi realizzati, è importante istituire un quadro strutturato che favorisca una cooperazione aperta tra gli Stati membri e la Commissione. Tale quadro deve prevedere:

– l'elaborazione di piani nazionali per la sicurezza stradale da parte degli Stati membri. Tali piani devono descrivere i sistemi da porre in atto per conseguire l'obiettivo comune, definire un calendario dei tempi e pubblicizzare i dettagli degli strumenti nazionali. Tenuto conto delle situazioni specifiche, i piani potrebbero anche comprendere particolari obiettivi nazionali;

– una stretta cooperazione tra la Commissione e gli Stati membri finalizzata al controllo dei progressi compiuti verso l'obiettivo comune nonché al miglioramento dell'acquisizione dei dati, alla condivisione delle esperienze, ai gemellaggi e allo scambio delle migliori pratiche.

5.2 Strumenti comuni per il controllo e la valutazione dell'efficienza delle politiche per la sicurezza stradale

- **Miglioramento dei controlli attraverso l'acquisizione e l'analisi dei dati**

In virtù di una decisione del Consiglio del 1993[20], gli Stati membri hanno l'obbligo di comunicare alla Commissione i dati sugli incidenti stradali con morti o feriti avvenuti sul loro territorio ai fini della creazione della banca dati comunitaria CARE.

La qualità e la comparabilità dei dati di CARE sono nel complesso soddisfacenti, fatta eccezione per la comparabilità dei dati sui feriti. Peraltro, molto rimane da fare riguardo agli indicatori di esposizione al rischio e di prestazione.

I dati e le conoscenze disponibili sulla sicurezza stradale in Europa sono stati integrati e resi pubblici su Internet tramite l'Osservatorio europeo della sicurezza stradale. Un siffatto strumento integrato è essenziale per esercitare un controllo continuo sull'applicazione delle politiche per la sicurezza stradale, valutarne l'impatto e ideare nuove iniziative. Per questo, la Commissione darà il proprio sostegno all'ulteriore sviluppo dell'Osservatorio, promuovendo anche azioni orientate alla comunicazione e all'informazione dei cittadini sulle problematiche legate alla sicurezza stradale.

- **Migliorare le conoscenze in materia di incidenti e rischi**

Le indagini tecniche successive agli incidenti possono offrire indicazioni utili per il miglioramento futuro della sicurezza nei trasporti stradali. Per i trasporti aerei, ferroviari e marittimi, il quadro UE impone agli Stati membri la creazione di organismi di indagine tecnica indipendenti.

La Commissione valuterà in che misura sia possibile trasferire ai trasporti stradali i principi e i metodi applicati negli altri comparti del settore dei trasporti per le indagini tecniche successive agli incidenti, tenendo conto delle specificità del comparto stradale.

Sarà preso in considerazione, tenendo conto dell'impatto socioeconomico, il valore aggiunto dello sviluppo e dell'installazione, in particolare i veicoli professionali, di registratori di dati relativi ad eventi incidentali (le cosiddette "scatole nere"), già menzionati nel terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale.

Azioni:

- ***La Commissione coopererà con gli Stati membri con l'obiettivo di:***

    1. ***promuovere gemellaggi e altre forme di cooperazione per migliorare la sicurezza negli Stati membri;***

    2. ***migliorare la raccolta e l'analisi dei dati riguardanti gli incidenti ed ampliare la funzione dell'Osservatorio europeo per la sicurezza stradale.***

- ***La Commissione:***

    3. ***vigilerà con attenzione sulla corretta applicazione dell'acquis europeo in materia di sicurezza stradale;***

    4. ***valuterà la necessità di principi comuni applicabili alle indagini tecniche sugli incidenti stradali.***

---

[20] GU L 329 del 30.12.1993, pag. 63.

6. CONCLUSIONI

Gli orientamenti proposti costituiscono un piano di azioni ipotizzabili per il prossimo decennio. Le parti in causa hanno messo in risalto, in particolare durante la consultazione dei soggetti interessati, l'importanza del ruolo svolto dall'Europa, che definendo un quadro di azione e obiettivi ambiziosi ha stimolato gli sforzi a tutti i livelli e ha permesso di ottenere risultati importanti.

Gli orientamenti proposti creano un quadro generale all'interno del quale potranno essere attuate iniziative concrete a livello europeo, nazionale, regionale o locale. Le singole misure saranno oggetto di un'adeguata valutazione dell'impatto conformemente ai principi UE consolidati per il miglioramento della regolamentazione. Il ruolo della Commissione consisterà nella presentazione di proposte sulle materie che rientrano nelle competenze dell'UE; in tutti gli altri ambiti, la Commissione appoggerà le iniziative prese ai diversi livelli per favorire lo scambio di informazioni, individuare e promuovere i migliori risultati ottenuti e seguire con attenzione i progressi compiuti.