

IT



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 2.6.2003
COM(2003) 311 definitivo

-

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Programma di azione europeo per la sicurezza stradale

**Dimezzare il numero di vittime della strada
nell'Unione europea entro il 2010:
una responsabilità condivisa**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Programma di azione europeo per la sicurezza stradale

Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa

INDICE

RIASSUNTO	4
1. Le sfide da raccogliere	6
2. Fissare un obiettivo di riduzione del numero di vittime	9
2.1. Un obiettivo mobilitatore	9
2.2. Garantire il monitoraggio dell'obiettivo	10
2.2.1. Stabilimento di indicatori di prestazione	10
2.2.2. Tracciare un bilancio intermedio	10
3. Un impegno a tutti i livelli per migliorare la sicurezza stradale	11
3.1. Il ruolo dell'Unione europea	11
3.2. Tutti i soggetti del sistema di trasporto sono interessati	11
3.3. Mobilitare i soggetti mediante una carta europea sulla sicurezza stradale	12
4. I mezzi di azione dell'Unione europea.....	13
5. I principali settori di azione	15
5.1. Incoraggiare gli utenti ad un migliore comportamento.....	15
5.1.1. Rispetto delle norme fondamentali della sicurezza stradale da parte degli utenti	15
5.1.2. Patente di guida e formazione.....	19
5.1.3. Uso del casco.....	21
5.2. Sfruttare il progresso tecnico per rendere i veicoli più sicuri	21
5.2.1. Progressi compiuti nella concezione dei veicoli	21
5.2.2. Informazione dei consumatori: il programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili (EuroNCAP).....	22
5.2.3. Protezione in caso di incidente o sicurezza passiva.....	23
5.2.4. Prevenzione degli incidenti o sicurezza attiva	25
5.2.5. Controllo tecnico periodico.....	29

5.3.	Incoraggiare il miglioramento delle infrastrutture stradali	29
5.3.1.	Dati del problema	29
5.3.2.	Elaborazione di guide tecniche in materia di sicurezza delle infrastrutture.....	30
5.3.3.	Rete stradale transeuropea (TEN)	31
5.3.4.	Sicurezza dei tunnel	32
5.3.5.	Nuovo concetto di strada intelligente e GALILEO.....	32
5.4.	Sicurezza del trasporto professionale di merci e di passeggeri.....	33
5.5.	Soccorso e cure alle vittime della strada	37
5.6.	Raccolta, analisi e diffusione dei dati sugli incidenti.....	37
5.6.1.	Dati del problema	37
5.6.2.	Cause degli incidenti	38
5.6.3.	Circostanze degli incidenti	39
5.6.4.	Conseguenze degli incidenti	40
5.6.5.	Osservatorio europeo della sicurezza stradale	40
ALLEGATO 1 - Incidenti stradali - evoluzione del numero di morti per milione di abitanti, 1991-2001 Situazione di ogni Stato membro (+ media UE-15).....		42
ALLEGATO 2 - Carta europea della sicurezza stradale.....		47

RIASSUNTO

- La sicurezza stradale riguarda direttamente la totalità del territorio dell'Unione europea e dei suoi abitanti: nell'Europa dei Quindici, 375 milioni di utenti della strada, di cui 200 milioni sono detentori di patente di guida, utilizzano 200 milioni di veicoli su 4 milioni di chilometri di strade.

La crescente mobilità si paga cara poiché, ogni anno, 1 300 000 incidenti causano più di 40 000 morti e 1 700 000 feriti. Il costo, diretto o indiretto, di quest'ecatombe è stato valutato a 160 miliardi di euro, cioè il 2% del PNL dell'UE.

- Anche se globalmente il livello di sicurezza migliora lentamente e costantemente (in 30 anni, in tutti i paesi che formano oggi l'UE, il volume globale del traffico stradale è triplicato, mentre il numero di morti sulla strada si è dimezzato), la situazione resta socialmente inaccettabile e difficilmente giustificabile per il cittadino.
- La Commissione ha quindi proposto, nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti¹, che l'Unione europea si fissi l'obiettivo di **dimezzare il numero di morti entro il 2010**. Benché la Comunità abbia contribuito da lunga data alla sicurezza stradale, in particolare con più di cinquanta direttive di normalizzazione tecnica, e anche se il trattato di Maastricht ha indicato i mezzi giuridici offerti alla Comunità per fissare un quadro e adottare misure², permane però una forte riserva degli Stati membri ad un'azione a livello comunitario, come ad esempio l'armonizzazione dell'alcolemia massima in discussione da dodici anni.
- La Commissione proporrà di uniformare le norme relative al **controllo** per le infrazioni più gravi e per il rispetto delle norme sociali.
- In una proposta sulle infrastrutture stradali la Commissione proporrà il **trattamento dei punti particolarmente pericolosi**. Un'altra proposta riguarderà la rifusione della direttiva relativa alla **patente di guida**.
- La presente comunicazione descrive anche alcune misure dirette e di accompagnamento che la Commissione intende attuare per valorizzare le attività intraprese dall'Unione europea, in particolare lo sviluppo di **nuove tecnologie di sicurezza** nell'ambito dei programmi quadro di ricerca per apportare un valore aggiunto agli sforzi fatti negli Stati membri.

Questo programma di azione mira a:

- incoraggiare gli **utenti** ad un migliore comportamento, in particolare tramite una migliore osservanza della legislazione vigente, la formazione iniziale e continua dei conducenti privati e professionali e mediante la prosecuzione degli sforzi per lottare contro le pratiche pericolose;
- rendere i **veicoli** più sicuri, in particolare tramite l'armonizzazione tecnica e il sostegno al progresso tecnico; gli aspetti concernenti le tecnologie elettroniche

¹ “La politica europea dei trasporti fino al 2010: Il momento delle scelte” (COM(2001) 370 def. del 12 settembre 2001).

² Articolo 71 del trattato che istituisce la Comunità europea.

(e-Safety) saranno precisati in una prossima comunicazione della Commissione "Tecnologie di informazione e comunicazione per i veicoli intelligenti".

- migliorare le **infrastrutture stradali**, in particolare tramite l'individuazione e la diffusione a livello locale delle migliori pratiche e l'eliminazione dei punti pericolosi.
- Enumera misure concrete in modo da stabilire un quadro metodologico per l'individuazione delle migliori pratiche e la loro diffusione, attraverso la **redazione di guide tecniche**, migliorare la **raccolta e l'analisi dei dati relativi agli incidenti** e ai danni corporali e proseguire la ricerca e sviluppo per trovare nuove soluzioni.
- La Commissione auspica che questo programma incontri l'adesione e la cooperazione di tutti i soggetti interessati. A tal fine, propone un impegno solenne, mediante l'adesione ad una **carta europea sulla sicurezza stradale**, a tutti coloro che detengono un'autorità, un potere decisionale, un potere economico o sociale o un mandato di rappresentazione. Oltre al rispetto di principi universali, ogni firmatario si impegnerà ad attuare azioni specifiche. Gli impegni così assunti saranno resi pubblici e il loro rispetto sarà controllato.

1. LE SFIDE DA RACCOGLIERE

Ogni anno, più di 40 000 persone muoiono nell'Unione europea (UE-15) a seguito di incidenti stradali e 1 700 000 persone sono ferite. Questi incidenti sono la principale causa di mortalità delle persone di meno di 45 anni e riducono maggiormente la speranza di vita delle malattie cardiache o del cancro. Il loro costo totale per la società è stato stimato a più di 160 miliardi di euro l'anno, cosa che corrisponde al 2% del PNL dell'Unione – un prezzo esorbitante da pagare – mentre non si sfruttano soluzioni poco costose e accettabili da parte del pubblico.

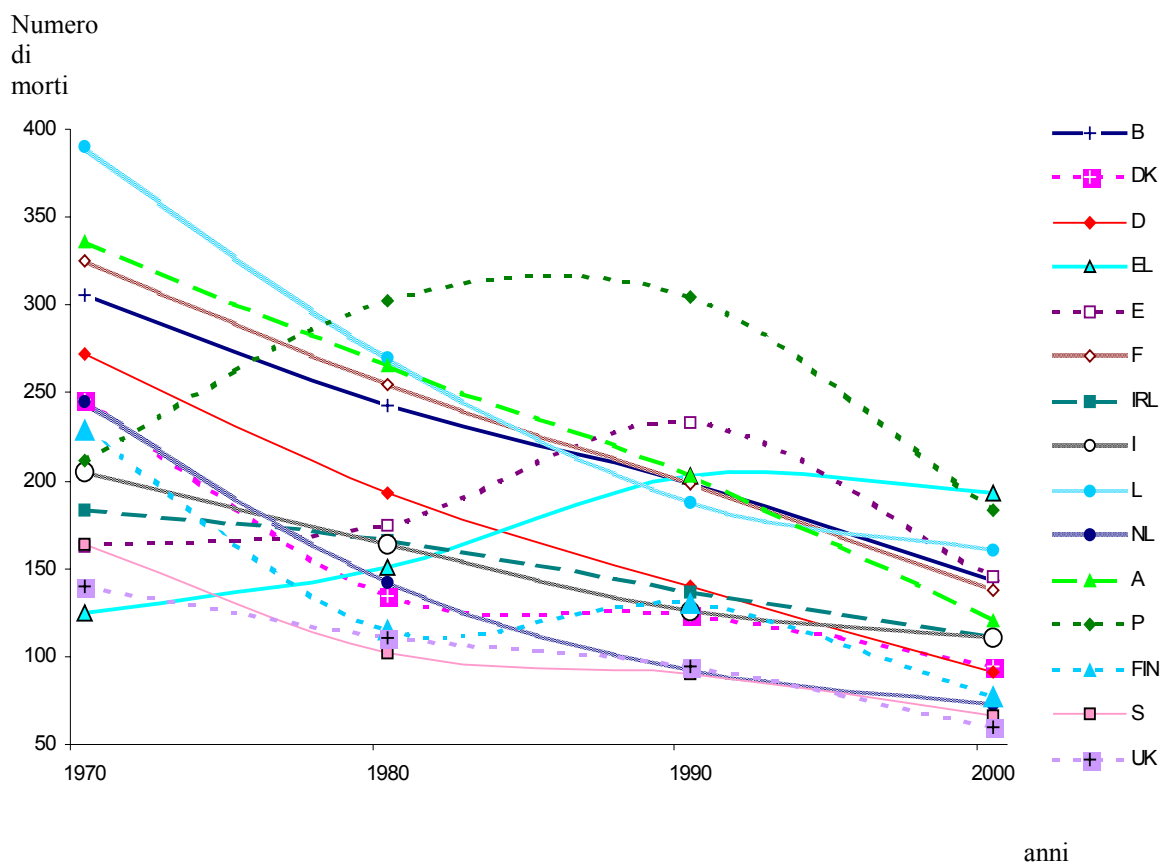


Figura 1 a: incidenti stradali, numero di morti per milione di abitanti in ogni Stato membro, evoluzione 1970-2000

(Per dati più dettagliati sull'ultimo decennio, cfr. allegato 1)

Fonti: CARE e dati nazionali

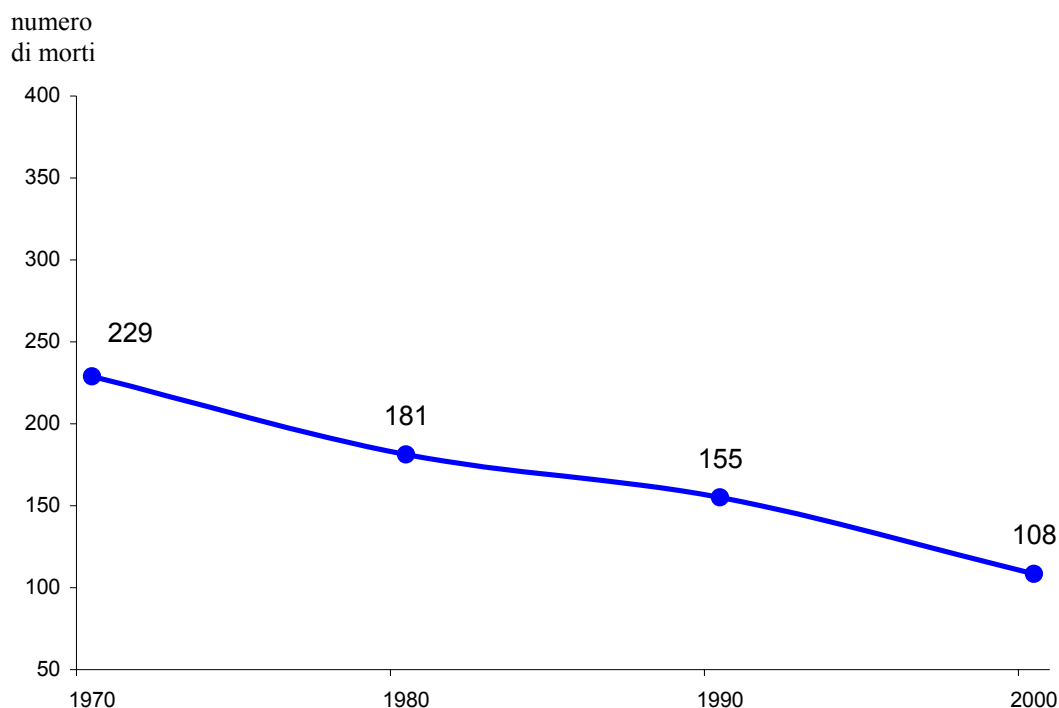


Figura 1 b: incidenti stradali, numero di morti per milione di abitanti, UE-15, evoluzione 1970-2000

Comprensibilmente il miglioramento della sicurezza stradale costituisce una delle maggiori aspettative dei cittadini europei e la Commissione ha pertanto annunciato nel suo Libro bianco del 12 settembre 2001³ il lancio di un programma di azione mirato con un insieme di misure da attuare entro il 2010.

Per essere efficaci queste misure devono essere coerenti e coordinate con quelle intraprese ad altri livelli di responsabilità. Per individuare le misure che offrono le migliori prospettive di risultati, la Commissione ha consultato le parti interessate. Le consultazioni hanno mostrato l'esistenza di un'ampia corrente a favore dell'elaborazione di un programma di azione europeo. Nelle risoluzioni adottate nel 2000 e nel 2001⁴, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno anche affermato l'importanza di adottare misure ambiziose sul piano europeo per lottare contro il flagello degli incidenti stradali.

In passato si è potuta osservare una grande differenza tra le dichiarazioni di intenti ambiziose e le disposizioni troppo modeste realmente approvate e applicate dagli Stati membri che invocavano troppo spesso il principio di sussidiarietà nei confronti di misure concrete a livello europeo. La Commissione intende applicare in modo rigoroso il principio di sussidiarietà perché ciascuno, a vari livelli, possa avere un ambito di azione chiaramente identificato che gli permette di svolgere interamente il suo ruolo.

³ "La politica europea dei trasporti fino al 2010: Il momento delle scelte" (COM(2001) 370 def. del 12 settembre 2001).

⁴ Risoluzione del Consiglio, del 26 giugno 2000, sul rafforzamento della sicurezza stradale (GU C 218 del 31.7.2000, pag. 1); risoluzione del Parlamento europeo, del 18 gennaio 2001, sulla sicurezza stradale (relazione Hedkvist-Petersen, GU C 262 del 18.9.2001, pag. 236).

Tutti gli Stati membri sono confrontati agli stessi problemi di sicurezza stradale. Le cause principali degli incidenti sono ben individuate:

- velocità eccessiva e inadatta, all’origine di circa un terzo degli incidenti mortali e gravi, fattore determinante della gravità delle ferite;
- consumo d’alcool, di droghe o stanchezza. I conducenti con un tasso d’alcolemia eccessivo sono responsabili di circa 10 000 decessi ogni anno. Il problema della guida sotto l’influenza di droghe e quello della stanchezza tendono anche a peggiorare;
- mancato uso delle cinture di sicurezza o del casco protettivo, fattore aggravante importante per incidenti. Se il tasso di uso della cintura di sicurezza raggiungesse ovunque il migliore tasso osservato su scala internazionale, quasi 7 000 vite sarebbero salvate ogni anno;
- insufficienza di protezione offerta dai veicoli in caso d’urto. L’analisi degli incidenti mostra che se tutte le automobili fossero concepite per offrire, in caso di incidente, una protezione equivalente a quella offerta dalle migliori della loro categoria, la metà delle lesioni mortali e invalidanti potrebbero essere evitate;
- punti ad alto rischio di incidenti (*black points*). La concezione delle strade e dell’attrezzatura stradale ha anche un ruolo essenziale per ridurre le lesioni in caso di scontro e può influenzare in modo positivo i comportamenti;
- inosservanza dei tempi di guida e di riposo per il trasporto professionale;
- cattiva visibilità degli altri utenti o campo di visione del conducente insufficiente. L’assenza di visibilità nell’angolo cieco verso il retro è, da sola, all’origine di 500 morti ogni anno.

Buona parte dell’obiettivo di miglioramento della sicurezza stradale proposto dalla Commissione⁵ potrebbe quindi essere raggiunta semplicemente rispettando le regole esistenti.

Alcune fasce della popolazione sono particolarmente colpite dall’insicurezza stradale: giovani di età compresa tra 15 e 24 anni⁶; utenti vulnerabili⁷ e persone anziane⁸.

Occorre citare anche le sfide legate al **prossimo allargamento** dell’UE. Nella maggior parte dei nuovi Stati membri la sicurezza stradale ha avuto un’evoluzione atipica, a causa degli sconvolgimenti politici, sociali ed economici agli inizi del decennio scorso. Oggigiorno, di norma, la situazione in termini di sicurezza stradale nei nuovi Stati membri è meno buona che nell’attuale Europa dei Quindici. Riportato alla popolazione, il numero di morti e di feriti non è maggiore, ma questi rapporti ingannano perché non tengono conto né del tasso di

⁵ Cfr. paragrafo 2.1.

⁶ Circa 10 000 morti all’anno - in questa classe d’età, la mortalità sulla strada è la principale causa di decessi.

⁷ Nell’Unione europea, pedoni, ciclisti, e motociclisti (ciclomotori compresi) rappresentano più di un terzo dei decessi stradali: 7 061 pedoni, 3 673 motociclisti, 2 477 conducenti di ciclomotori e 1 818 ciclisti nel 2000 (fonti: CARE e pubblicazioni nazionali). Il numero di motociclisti morti è anche in aumento in diversi Stati membri.

⁸ Il rischio di ferita grave o mortale in caso di incidente è particolarmente elevato per le persone anziane, e occorre tener conto dell’invecchiamento della popolazione nel corso del prossimo decennio.

motorizzazione né del volume di traffico, significativamente minori. I fattori di esposizione al rischio sono quindi più importanti. La situazione va seguita attentamente e le prospettive di aumento del parco di veicoli e della circolazione nei prossimi anni in questi paesi richiederanno misure drastiche per non tradursi automaticamente in un aumento del numero delle vittime della strada.

2. FISSARE UN OBIETTIVO DI RIDUZIONE DEL NUMERO DI VITTIME

2.1. Un obiettivo mobilitatore

La Commissione ha proposto nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti che l'Unione europea si fissi un obiettivo ambizioso, ossia **dimezzare il numero di morti entro il 2010**. La Commissione è pienamente consapevole che questo obiettivo impone di accordare una priorità maggiore all'applicazione delle misure più efficaci, a livello comunitario, nazionale e locale.

Tuttavia, solo il Parlamento europeo ha finora approvato questo obiettivo, poiché il Consiglio non si è impegnato.

Tale obiettivo costituisce un impegno collettivo serio a ridurre il numero di decessi piuttosto che un requisito legale. Considerata infatti la ripartizione di responsabilità per i diversi aspetti della sicurezza stradale a vari livelli di governo, non è possibile fare affidamento unicamente sulle attività avviate a livello dell'Unione europea per raggiungere questo obiettivo. L'obiettivo principale perseguito è motivare il lancio di azioni condivise e stimolare queste a tutti i livelli d'intervento.

Gli Stati membri che hanno i migliori risultati in termini di sicurezza stradale, come la Svezia, il Regno Unito e i Paesi Bassi, sono quelli che si sono fissati da lungo tempo obiettivi quantificati di riduzione del numero di vittime per sfruttare pienamente i miglioramenti potenziali della sicurezza stradale che offrono l'evoluzione delle conoscenze, l'accumulo di esperienza e il progresso tecnico. In gran parte si riconosce che programmi di sicurezza stradale mirati apportano maggiori guadagni in termini di efficacia delle azioni, uso razionale delle risorse pubbliche e riduzione del numero di morti e di feriti che programmi non mirati.

2.2. Garantire il monitoraggio dell'obiettivo

2.2.1. Stabilimento di indicatori di prestazione

L'obiettivo dovrà essere oggetto di una sorveglianza periodica per verificare i progressi compiuti e dovrà essere rivisto in occasione dell'adesione di nuovi Stati membri.

L'uso di indicatori di prestazione permette azioni sistematicamente mirate in settori essenziali e il loro controllo. Le azioni possono riguardare gruppi particolari di utenti della strada, come i bambini, i conducenti principianti o gli autisti professionali, o riguardare il rispetto di norme di sicurezza importanti come l'uso della cintura di sicurezza, o ancora zone specifiche come la rete urbana, le strade rurali o la rete transeuropea. Indicatori di prestazione sulla velocità, il consumo d'alcool al volante, l'uso dei sistemi di ritenuta e dei dispositivi di sicurezza, il numero dei controlli stradali sono già utilizzati in alcuni Stati membri e potrebbero quindi essere utilizzati per primi. La tappa seguente richiederà l'adozione di indicatori nei settori

della gestione della qualità delle reti stradali, dei parchi di veicoli e dei servizi di emergenza, per controllare i progressi realizzati.

2.2.2. *Tracciare un bilancio intermedio*

Una relazione statistica sarà elaborata regolarmente per le istituzioni europee e il pubblico, basata sulle statistiche e sugli indicatori di prestazione e permetterà di seguire i progressi realizzati nell'attuazione del presente programma di azione e analizzare le tendenze che caratterizzano i livelli di sicurezza.

La Commissione farà un bilancio intermedio nel 2005 sulla base delle conclusioni del suo gruppo di monitoraggio. Valuterà in tale occasione le implicazioni dell'allargamento dell'Unione europea in termini di sicurezza stradale. La Commissione si riserva, sulla base di questo bilancio, di proporre misure normative.

- Ridurre del 50% il numero di decessi entro il 2010.
- Valutare i progressi realizzati rispetto all'obiettivo mediante indicatori di prestazione adeguati, a livello comunitario e nazionale.
- Riferire nel 2005 sul controllo dell'obiettivo, sulle azioni intraprese e sugli adattamenti resi necessari dall'allargamento e proporre eventualmente nuove misure.

3. UN IMPEGNO A TUTTI I LIVELLI PER MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE

3.1. Il ruolo dell'Unione europea

In un mercato unico del trasporto, con spostamenti stradali in piena espansione, occorre un "approccio sistematico" per ridurre i costi elevati inerenti agli incidenti stradali e le diseguglianze tra Stati membri. Questo approccio implica un'azione coordinata, orientata verso obiettivi comuni, a livello locale, regionale, nazionale e comunitario. Un'azione concertata è giustificata per trattare i problemi di sicurezza stradale comuni, ottenere una migliore sensibilizzazione e attuare le misure più efficaci ai vari livelli.

La maggior parte degli incidenti è dovuta all'errore umano, all'inosservanza delle norme di guida, ad una cattiva valutazione o ad un controllo insufficiente del veicolo. Partendo dall'ipotesi che l'errore umano è un fenomeno frequente e inevitabile, il sistema infrastrutture/veicoli/conducenti dovrebbe essere gradualmente adattato per proteggere meglio gli utenti contro le loro debolezze. Tale approccio è quello in vigore negli altri modi di trasporto e nel campo della sicurezza del lavoro. L'inosservanza delle norme di guida deve essere combattuta introducendo migliori controlli e l'applicazione di sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive a livello dell'Unione europea e sviluppando tecniche che rendono più difficili, o impossibili, le infrazioni alle norme di guida più gravi.

Il Libro bianco, già menzionato, ha sottolineato due punti essenziali quanto al ruolo della Comunità in materia di sicurezza stradale:

- il suo contributo di lunga data, nel contesto della realizzazione del grande mercato interno, senza concorrenza sleale;
- i mezzi giuridici offerti dal trattato di Maastricht che le permettono di fissare un quadro e adottare misure.

Migliorare la sicurezza degli spostamenti delle persone e dei beni è una delle missioni essenziali dell'Unione europea. Un programma di sicurezza stradale europeo che rispetta il principio di sussidiarietà offrirà un quadro di azione chiaro per tutti i partner e orienterà l'azione dell'Unione europea in settori in cui essa può apportare un forte valore aggiunto.

L'incoraggiamento di una maggiore consapevolezza e comprensione – fra i cittadini, le istanze decisionali politiche e i mass media – delle condizioni che permetteranno un uso più sicuro della strada e del sistema di trasporto deve essere nel cuore della politica di sicurezza stradale della Comunità.

3.2. Tutti i soggetti del sistema di trasporto sono interessati

Per raccogliere la sfida dell'insicurezza stradale, tutti i responsabili del sistema di trasporto, e anche gli utenti, devono cambiare mentalità sul modo di utilizzare l'infrastruttura stradale e le condizioni da rispettare per utilizzarla senza rischi.

L'azione a favore della cintura di sicurezza illustra bene l'interdipendenza tra le varie misure e soggetti e la necessità di un'interazione a tutti i livelli di governo (locale, regionale, nazionale o comunitario), senza dimenticare il settore privato, per garantire una protezione efficace (cfr. tabella 1 infra).

Unione europea	<ul style="list-style-type: none"> - norme riguardanti l'obbligo di installazione e l'uso delle apparecchiature - norme che migliorano il controllo e l'applicazione delle sanzioni per gli automobilisti - norme di prestazioni per le cinture di sicurezza e i dispositivi di ritenuta - sostegno al lancio di un programma europeo di valutazione dei sistemi di ritenuta sul mercato - quadro e sostegno delle campagne di promozione dell'uso della cintura di sicurezza - controllo del recepimento della legislazione comunitaria da parte degli Stati membri
Livello nazionale	<ul style="list-style-type: none"> - attuazione delle norme comunitarie - definizione di deroghe - fissazione di obiettivi di messa in conformità a livello nazionale - garantire la messa in conformità prevedendo le risorse necessarie per i controlli di polizia - informazione nazionale mirata - monitoraggio dell'uso della cintura di sicurezza - sostegno delle azioni a favore dell'uso della cintura di sicurezza nei settori pubblici e privati - appoggio ai sistemi di prestito di dispositivi di ritenuta per bambini
Livello regionale/locale	<ul style="list-style-type: none"> - attuazione dei controlli di polizia e campagne pubblicitarie - informazione nelle scuole sulla cintura di sicurezza - sostegno dei sistemi di prestito di dispositivi di ritenuta per bambini, nel quadro delle strutture locali del settore sanitario - esecuzione di indagini sull'uso della cintura di sicurezza - organizzazione di club locali di vittime di incidenti che sono sopravvissuti grazie alla cintura di sicurezza
Settore privato	<ul style="list-style-type: none"> - innovazione e iniziative - sviluppo e immissione sul mercato di sistemi di ritenuta più efficaci, in reazione alle campagne di valutazione - installazione di dispositivi di ritenuta non obbligatori - premi di assicurazioni ridotti per gli utenti di veicolo che ne sono forniti - campagne di sensibilizzazione organizzate dalle società private all'attenzione del loro personale.

Tabella 1: Azioni necessarie per rafforzare l'uso della cintura di sicurezza

Occorrerà del tempo e un approccio graduale per motivare tutti i soggetti della sicurezza stradale nel quadro di un piano ambizioso. Un'azione concertata resterà necessaria ben oltre il 2010. Essa dovrà comprendere misure collaudate ed essere capace di imprimere a tutte le parti interessate un nuovo slancio.

3.3. Mobilitare i soggetti mediante una carta europea sulla sicurezza stradale

Oltre alla sussidiarietà, per dinamizzare e rendere coerente l'azione politica e per stimolare l'emergere di progetti, sarebbe auspicabile che tutte le parti interessate (imprese di trasporti, produttori di veicoli e produttori di sistemi elettrici, società di assicurazione e esercenti di infrastrutture, comunità locali e regionali) si impegnino formalmente a cooperare e ricercare, collettivamente e individualmente, la maggiore efficacia sottoscrivendo una carta europea sulla sicurezza stradale⁹.

La carta comporta una parte comune, ma dovrà essere completata da impegni specifici per ogni firmatario. Il loro nome e gli impegni specifici che assumeranno a titolo della carta saranno resi pubblici¹⁰. Di una validità iniziale di tre anni, potrà essere ricondotta al termine di questo periodo.

Gli impegni dovranno essere rispettati scrupolosamente e in modo continuo. I firmatari dovranno riferire sul modo in cui li hanno rispettati e accettare di essere controllati a tal fine per il periodo di validità della carta.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Invitare tutte le parti interessate a firmare una carta europea sulla sicurezza stradale.• Controllare il rispetto degli impegni sottoscritti dai firmatari. |
|---|

4. I MEZZI DI AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA

L'Unione europea dispone di diverse possibilità per agire in materia di sicurezza stradale.

- Il trattato CE, con l'articolo 71, permette all'Unione europea di **legiferare** per adottare le misure che permettono di migliorare la sicurezza dei trasporti, nei limiti della sussidiarietà. Possiede competenze riconosciute in molti settori come l'uso della cintura di sicurezza nelle automobili, controllo tecnico periodico dei veicoli a motore, controlli stradali, tachigrafi, limitatori di velocità, pesi e dimensioni dei veicoli, trasporto di merci pericolose, patente di guida e alcuni aspetti della formazione del conducente. L'Unione europea dispone inoltre di una competenza in alcuni settori, come l'armonizzazione tecnica delle norme relative ai veicoli, dove deve garantire un livello di protezione elevato (articolo 95 del trattato CE). Può fissare esigenze di sicurezza per la rete stradale transeuropea¹¹. Le legislazioni dovranno essere adattate sia per raggiungere l'obiettivo comunitario di sicurezza stradale, che per tenere conto dei progressi della tecnica nei

⁹ Il testo della carta europea sulla sicurezza stradale figura nell'allegato 2.

¹⁰ In particolare nel sito Internet "Europa".

¹¹ Conformemente alla decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1).

diversi settori interessati¹². Gli articoli 151 e 152 (protezione della salute e dei consumatori) permettono anche all'Unione europea di prendere misure in materia.

La realizzazione del mercato interno ha permesso di sviluppare, in particolare attraverso la normalizzazione tecnica, parti di automobili sicure, grazie a più di cinquanta direttive: disposizioni che generalizzano la dotazione dei veicoli di parabrezza in vetro stratificato, installazione di cinture di sicurezza per tutti i passeggeri, protezioni laterali e anteriori normalizzate, normalizzazione dei sistemi di frenata.

L'Unione europea ha anche varato normative in materia di uso obbligatorio delle cinture di sicurezza, trasporto di merci pericolose, uso di limitatori di velocità per gli automezzi pesanti, patenti di guida normalizzate e controllo tecnico per tutti i veicoli.

- L'Unione europea dispone di **mezzi finanziari** che permettono di sostenere, tramite inviti mirati a presentare proposte, iniziative per sensibilizzare maggiormente le istanze decisionali, i professionisti e il grande pubblico ai principali problemi di sicurezza e alle loro soluzioni. Può ad esempio assegnare un aiuto finanziario a programmi di informazione dei consumatori come il programma EuroNCAP¹³.
- L'Unione europea ha svolto finora un ruolo importante nella **determinazione e diffusione delle migliori pratiche** (ad esempio per la generalizzazione delle targhe d'immatricolazione riflettenti o la messa a punto di barriere di protezione lungo la strada meno pericolose per i motociclisti) e si prevede di estendere ancora quest'attività. Per sistematizzare le azioni intraprese a tutti i settori, la Commissione stabilirà un quadro di riferimento per promuovere le migliori pratiche presso i professionisti della sicurezza. L'obiettivo sarà di individuare e di sintetizzare queste migliori pratiche e presentarle sotto forma di guide d'orientamento elaborate da professionisti per professionisti, da utilizzare su base volontaria, accompagnandole da studi di caso dettagliati. Le guide potranno essere realizzate nei settori della pianificazione della sicurezza stradale, della sicurezza delle infrastrutture o dell'informazione, dell'ancoraggio dei carichi pesanti o dei metodi di controllo stradale. Successivamente, la Comunità sosterrà progetti di dimostrazione che metteranno in pratica i metodi individuati nel quadro dell'elaborazione delle guide di orientamenti.
- La **raccolta e l'analisi dei dati relativi agli incidenti** e ai danni corporali sono indispensabili per valutare obiettivamente i problemi di sicurezza stradale, determinare i settori di azione prioritari e sorvegliare gli effetti delle misure. In una fase successiva, esse dovranno permettere di quantificare i vantaggi apportati dalle tecnologie nuove. L'Unione europea ha svolto un ruolo attivo nella definizione di metodi di indagine sugli incidenti (progetto STAIRS) e la creazione della base di dati CARE¹⁴. Occorre ora aumentare e approfondire queste attività per rispondere alle varie aspettative (cfr. paragrafo 5.6).
- Definire e valutare la politica futura richiede uno sforzo di **ricerca e sviluppo tecnologico** considerevole e sostenuto, in un contesto di cambiamento tecnologico e sociale permanente. Parallelamente, occorre tradurre le conoscenze che derivano dalle ricerche precedenti in azioni che salveranno vite umane. Occorrerà rafforzare le attività di ricerca nel settore della sicurezza stradale, in particolare nel contesto del Sesto programma quadro

¹² Cfr. capitolo 5.

¹³ Cfr. paragrafo 5.2.2.

¹⁴ Decisione 93/704/CE del Consiglio, del 30 novembre 1993, relativa alla creazione di una banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali (GU L 329 del 30.12.1993, pag. 63).

di ricerca, come pure **gli studi di base, compresi gli studi socioeconomici e i progetti di dimostrazione**.

- La Commissione ritiene che **agevolazioni fiscali** possano costituire un mezzo importante per incoraggiare l'investimento dei privati e delle imprese e promuovere la concezione di infrastrutture e di veicoli più sicuri. Le agevolazioni devono riguardare determinate categorie di apparecchiature la cui efficacia sulla sicurezza è provata e che troverebbero difficilmente sbocchi in mancanza di agevolazioni. Come ha già fatto per le norme di emissioni inquinanti dei veicoli, la Commissione, in caso di bisogno, fornirà un quadro armonizzato per chiarire le condizioni perché possano essere introdotte dagli Stati membri. In ogni caso, le agevolazioni fiscali devono rispettare le norme del mercato interno.
- Analizzando le esperienze realizzate a livello nazionale, la Commissione esaminerà come incoraggiare l'introduzione di **esigenze di sicurezza negli appalti pubblici**. La Commissione proporrà criteri armonizzati nelle gare d'appalto degli appalti pubblici.

Nel 1997 la Svezia ha adottato un programma di sicurezza stradale che mira ad associare gli sforzi dello Stato, delle regioni, delle città, del settore privato e dei cittadini per tendere verso l'obiettivo: zero morti e zero feriti gravi sulla strada.

In questo contesto, molte città svedesi hanno integrato esigenze di sicurezza negli appalti pubblici, in particolare per gli acquisti di veicoli dell'amministrazione e la fornitura di servizi di trasporto.

- Infine, fattore non meno importante, occorre collaborare con il settore europeo delle assicurazioni per trovare nuovi mezzi per migliorare la sicurezza stradale, in particolare **ripartendo i costi dei rischi legati agli incidenti corporali** in modo più giusto, con l'adeguamento dei premi di assicurazione.

Occorre sottolineare l'importanza degli aspetti socioeconomici della sicurezza stradale. A livello puramente contabile, tutte le misure non presentano chiaramente lo stesso rapporto costi/efficacia, ma quelle più costose hanno il rapporto più favorevole. Un'analisi più sistematica condurrà, infatti, a riconoscere l'efficacia di un'ampia gamma di misure a favore della sicurezza stradale e aumentare gli investimenti. Le misure adottate dall'Unione europea saranno fondate su un'analisi quantitativa **del loro impatto in termini di costi e di vantaggi**.

- Proporre l'introduzione di criteri armonizzati di sicurezza stradale nel quadro degli appalti pubblici.
- Studiare, con il settore europeo delle assicurazioni, le misure supplementari che gli assicuratori possono adottare per imputare più direttamente il costo dei rischi di incidenti.

5. I PRINCIPALI SETTORI DI AZIONE

5.1. Incoraggiare gli utenti ad un migliore comportamento

5.1.1. Rispetto delle norme fondamentali della sicurezza stradale da parte degli utenti

- La guida pericolosa è peraltro un flagello assimilabile alla criminalità e la Commissione intende prendere iniziative nel quadro della politica comunitaria in materia di giustizia non soltanto per gli autisti stradali, ma anche per tutti gli automobilisti.

L'inosservanza da parte degli utenti della legislazione di base in materia di sicurezza stradale (alcool al volante, uso della cintura di sicurezza o del casco, eccesso di velocità) è la prima causa degli incidenti gravi. Un'azione mirata su questi tre fattori potrebbe permettere di raggiungere più della metà dell'obiettivo di riduzione globale del 50% del numero di morti. Una guida razionale contribuisce inoltre a ridurre significativamente il consumo di carburante e le emissioni associate.

Gli studi e le ricerche effettuati al riguardo¹⁵ hanno mostrato che per migliorare sensibilmente il rispetto delle norme da parte degli utenti della strada, è necessario adottare un approccio globale che combini da un lato i **controlli di polizia** e, dall'altro, **l'educazione e la sensibilizzazione degli utenti**.

A breve o medio termine l'innovazione tecnologica, concernente i veicoli stessi o le apparecchiature di controllo, contribuirà anche ad una migliore applicazione delle norme di sicurezza. Le ricerche corrispondenti sugli aspetti tecnologici e istituzionali saranno sostenute dal Sesto programma quadro di ricerca dell'UE.

Secondo uno studio del Transport Research Laboratory del Regno Unito, una riduzione di 3 km/h della velocità media permetterebbe di salvare da 5 000 a 6 000 vite ogni anno in Europa, e eviterebbe da 120 000 a 140 000 incidenti, con un'economia di 20 miliardi di euro. Secondo le osservazioni del Regno Unito, l'installazione di videocamere di sorveglianza automatiche ha portato ad una riduzione di 9 km/h della velocità media, cosa che permetterebbe, se il loro uso fosse generalizzato a livello dell'Unione europea, di eliminare un terzo degli incidenti e dimezzare il numero di morti sulle strade.

Seminario "Killing speeds, Saving lives" della presidenza belga dell'Unione europea, Bruxelles, 8 novembre 2001.

- Gli Stati membri che hanno i migliori risultati in termini di sicurezza stradale hanno anche un sistema di **controllo** fra i più efficienti; questa constatazione rende ulteriormente più deplorabile la situazione che prevale in altri Stati membri, soprattutto con riferimento alle aspettative dei cittadini in materia.

Effettivamente i controlli variano parecchio da uno Stato membro all'altro. Gli automobilisti e gli autisti sanno che devono "ritirare il piede dall'acceleratore" in alcuni paesi e possono invece circolare quasi impunemente in altri. Questa constatazione colpisce nella misura in cui tutti possono guidare facilmente in molti paesi, e questa situazione crea distorsioni concorrenziali nel trasporto professionale.

Per rimediare a questa situazione, la Commissione proporrà, inizialmente, nel 2003, misure sul controllo per migliorare da un lato l'applicazione delle norme riguardanti le infrazioni più gravi e, dall'altro, l'applicazione delle norme sociali esistenti per il trasporto commerciale¹⁶.

¹⁵ Ad esempio i progetti GADGET e ESCAPE.

¹⁶ Quest'ultima proposta mira a modificare la direttiva 88/599/CEE del Consiglio, del 23 novembre 1988, sulle procedure uniformi concernenti l'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e del regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada.

Per valutare l'impatto delle proposte sopra citate, la Commissione ha recentemente avviato studi per raccogliere le informazioni di base sulle norme di circolazione stradale, il loro controllo e la loro applicazione nell'Unione europea, e analizzare i costi e i vantaggi delle proposte. Per alcune misure è evidenziato un rapporto costo-benefici di 1 a 10.

In questo contesto, la Commissione ha anche stabilito le cooperazioni necessarie con gli Stati membri e le forze di polizia (come TISPOL, rete europea della polizia stradale) e di ispezione (in particolare con *Euro Contrôle Route*, l'organizzazione europea degli ispettori di trasporto).

Nelle materie già disciplinate dalla legislazione comunitaria, esistono importanti differenze tra le incriminazioni e le **sanzioni** applicate per le infrazioni al codice stradale previste nella legislazione dell'Unione europea, in particolare per il ritiro della patente di guida. La Commissione ritiene che gli Stati membri dovrebbero accelerare l'applicazione della convenzione di Vienna del 1998 relativa al ritiro della patente di guida¹⁷. Per contribuirvi, la Commissione ha l'intenzione di favorire la realizzazione di una rete di informazione tra le amministrazioni nazionali competenti in materia di patente di guida. Più generalmente, sarebbe utile comparare i diversi meccanismi di sanzioni in vigore, il modo in cui sono applicati e la loro efficacia ("*benchmarking*").

Per **le campagne di educazione e sensibilizzazione**, sul modello del sostegno portato nel 2001 e nel 2002 per estendere la campagna belga "BOB" o del "conducente designato" ad altri Stati membri, l'Unione europea può sostenere campagne di informazione su scala europea principalmente destinate a fare prendere coscienza delle conseguenze che derivano dall'inosservanza delle norme di sicurezza stradale e dell'esistenza di controlli. A titolo di valore aggiunto, la Commissione darà la precedenza alle campagne paneuropee che si iscrivono nel quadro degli obiettivi fissati dal presente programma e che si articolano su un'attività nazionale esistente garantita dalla polizia o da altri organismi. Queste azioni riguarderanno in particolare gli utenti vulnerabili, i giovani conducenti e le persone anziane.

Il Belgio conduce da numerosi anni una campagna che mira ad incoraggiare le persone che partecipano ad una festa a designare una persona, il "BOB", che dovrà restare sobria per ricondurle senza rischi. Questa campagna ha creato una grande emulazione, con la mobilitazione di soggetti sempre più numerosi, accompagnatori disinteressati, locali che offrono bevande non alcoliche al BOB, servizi pubblici speciali ecc. Nel 2002 sette paesi hanno ottenuto un sostegno della Commissione per la realizzazione di una campagna congiunta, fondata sul capitolato d'oneri stabilito per la campagna belga. Questo mostra l'interesse crescente degli Stati membri di applicare le pratiche il cui successo è stato messo in evidenza negli altri Stati membri, se del caso adattandoli alla loro situazione.

In appoggio al pacchetto di controlli sopra citato, la Commissione sosterrà anche campagne specifiche per sensibilizzare gli utenti alle tre cause principali di mortalità stradale (velocità, alcool e mancato uso della cintura di sicurezza).

¹⁷ Atto del Consiglio del 17 giugno 1998 che stabilisce la convenzione relativa alle decisioni di ritiro della patente di guida (GU C 216 del 10.7.1998, pag. 1). Fino ad oggi, un solo Stato membro (Spagna) ha firmato e ratificato la convenzione.

Nel 2002 l'ufficio europeo della Croce Rossa, organismo costituito dalle "società nazionali" della Croce Rossa aventi sede negli Stati membri, ha condotto, con il contributo finanziario della Comunità, una campagna di sensibilizzazione alla sicurezza stradale destinata in modo specifico ai giovani di età compresa tra 15 e 24 anni. La valutazione indipendente effettuata alla fine della campagna l'ha giudicata efficace e l'ha considerata un successo.

- L'uso di **droghe illecite** e di alcune **medicines**, è un fattore di incidente sempre più preoccupante così come la tendenza più recente al policonsumo, ossia assunzione di droghe associato al consumo di alcool. Se nessuna misura è adottata rapidamente, gli incidenti stradali imputabili alle droghe potrebbero essere più di quelli dovuti all'alcool. Si dovranno adottare diverse misure per lottare contro questo flagello, come una procedura armonizzata per individuare le droghe illecite in tutti i conducenti implicati in incidenti mortali, la messa a punto di apparecchi di rilevamento, una formazione adeguata dei corpi di polizia stradale, e la messa in comune dei risultati in materia di prevalenza, controllo e riabilitazione. Queste misure saranno oggetto di iniziative a livello europeo. Nel 2002 la Commissione ha lanciato, di concerto con l'amministrazione americana, uno studio¹⁸ per valutare le prestazioni e le modalità d'uso di dispositivi di rilevamento del consumo di droghe dei conducenti di veicoli, utilizzabili nei controlli stradali. I risultati di questo studio dovrebbero essere disponibili entro il 2005. Inoltre si dovranno coinvolgere i medici e i farmacisti affinché informino i pazienti sugli effetti dell'assunzione di farmaci sull'idoneità alla guida. La Commissione esaminerà l'opportunità di generalizzare l'uso di simboli adatti e armonizzati sulle confezioni dei farmaci, basati su una classificazione europea delle medicine in funzione dei loro effetti.

I giovani conducenti, di età compresa tra 15 e 24 anni, pagano un tributo pesante agli incidenti stradali. All'origine vi è una combinazione di molti fattori sfavorevoli: un'esperienza insufficiente della guida, un gusto del rischio più pronunciato, un atteggiamento meno rispettoso delle norme di guida. Altri fattori (stanchezza, guida notturna, uso di sostanze psicotrope legali e illegali, fenomeni di gruppo) fanno sì che in alcuni Stati membri, gli incidenti automobilistici del venerdì sera o del sabato sera sono diventati la prima causa di mortalità dei giovani (cfr. figura 2).

Questa ecatombe corrisponde a più di 2 000 morti all'anno (UE-15). Tuttavia, l'esempio del Regno Unito mostra che non si tratta di una fatalità.

¹⁸ Progetto ROSITA - *Evaluation of roadside oral fluid tests for the detection of drivers under the influence of drugs.*

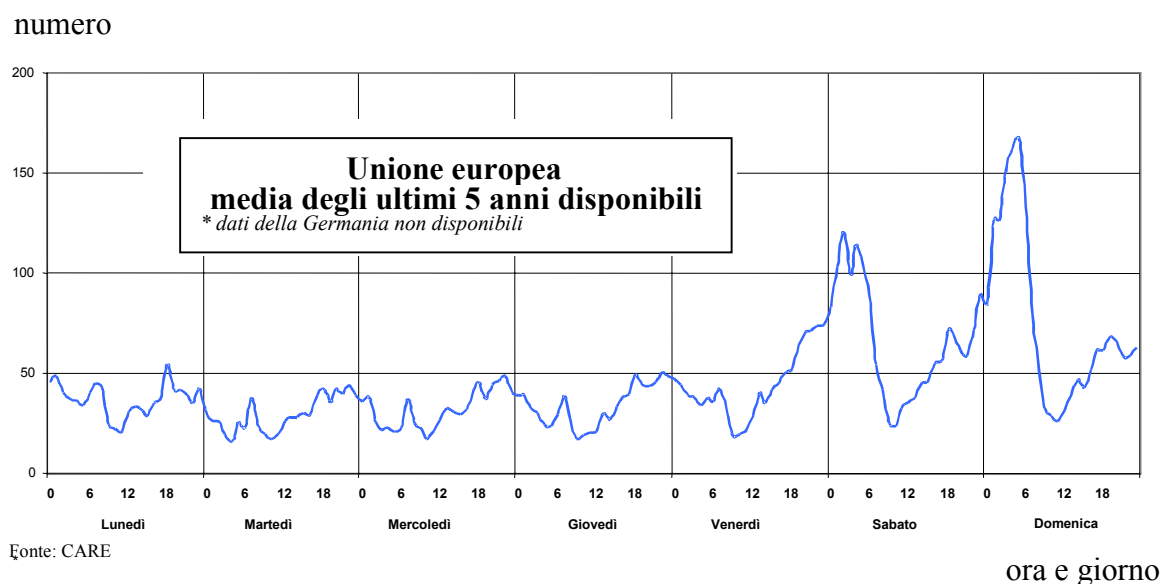


Figura 2: mortalità stradale dei giovani adulti

(numero di persone di età compresa tra 18 e 25 anni morte in incidenti stradali, per ora e giorno - media annua)

- Proporre misure per rafforzare i controlli e la buona applicazione delle norme di sicurezza più importanti.
- Elaborare orientamenti sulle migliori pratiche in materia di controlli di polizia; raccogliere, comparare e pubblicare le informazioni sui codici stradali nazionali, sulle infrazioni constatate e sulle sanzioni applicate nei diversi paesi.
- Partecipare a campagne di sensibilizzazione sull'alcool, la cintura di sicurezza, la velocità e la stanchezza, possibilmente in congiunzione con azioni della polizia a livello nazionale.
- Incoraggiare la messa in pratica della raccomandazione relativa al tasso d'alcolemia massimo, proseguire i lavori sugli effetti di droghe e medicine.

- Stabilire una classificazione e un'etichettatura adeguate per le medicine che hanno un effetto sull'idoneità alla guida.
- Armonizzare, entro un determinato periodo, le sanzioni per le infrazioni principali alle norme di guida per il trasporto commerciale internazionale.

5.1.2. Patente di guida e formazione

Garantire la sicurezza degli utenti della strada è un obiettivo essenziale delle politiche relative al rilascio delle patenti di guida in Europa. La formazione e l'informazione degli utenti della strada nel corso della loro vita per insegnare loro i rischi associati agli incidenti stradali, le conseguenze di un comportamento pericoloso, le disposizioni di controllo, il rispetto delle fondamentali norme di sicurezza e l'interesse di un atteggiamento positivo in relazione a misure correttive efficaci costituiscono un aspetto essenziale dei lavori riguardanti la sicurezza stradale.

La legislazione in materia di patente di guida facilita la libera circolazione delle persone e permette di migliorare su alcuni punti il comportamento dei conducenti, in particolare attraverso le prove durante l'esame della patente di guida le cui esigenze minime sono state ridefinite sensibilmente verso l'alto¹⁹. La Commissione esaminerà come perfezionare il sistema d'accesso progressivo alle varie categorie di patente, evitare le possibilità di frode troppo ovvie generate dal numero molto elevato di modelli di patente valida sul territorio dell'Unione europea e controllare il mantenimento dell'idoneità alla guida dei conducenti.

La Commissione renderà anche più omogenei i requisiti minimi di idoneità fisica e mentale e le modalità per permettere alle autorità competenti di applicare tolleranze o restrizioni per i conducenti che seguono un trattamento a lungo termine tale da ridurre l'idoneità alla guida.

In Spagna e nei Paesi Bassi si constata in occasione dei controlli medici che un conducente su dieci all'età di 50 anni e un conducente su sei all'età di 70 anni guida con una visione non debitamente corretta.

È anche fondamentale tener meglio conto dei problemi specifici dei giovani conducenti e delle persone anziane nel quadro della patente di guida e dell'educazione stradale. Diversi Stati membri hanno introdotto con successo un regime di accesso progressivo, fin dall'età scolastica, alle varie categorie di patente, abbinato a disposizioni particolari e ad una formazione permanente. La Commissione valuterà le possibilità di trasporre queste misure a livello dell'Unione europea, per ridurre in particolare il rischio di incidenti troppo elevato tra i giovani conducenti inesperti. Molti studi sono stati avviati in questo campo con il sostegno della Commissione²⁰. I loro risultati permetteranno alla Commissione di redigere a breve scadenza una raccomandazione sul funzionamento effettivo delle patenti provvisorie e delle guide d'orientamento in questi campi.

Bisogna parallelamente proseguire i lavori sulla riabilitazione degli autori di infrazioni gravi al codice stradale e sui punti sollevati dalla convenzione del 1998 sul riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida (già citata). Uno studio sui programmi di riabilitazione organizzati in alcuni Stati membri²¹ mostra che alcuni programmi sono molto

¹⁹ Direttiva 2000/56/CE della Commissione, del 14 settembre 2000, che modifica la direttiva 91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida (GU L 237 del 21.9.2000, pag. 45).

²⁰ Progetti DAN, ADVANCED e NOV-EN.

²¹ Progetto ANDREA.

efficaci e riducono del 50% il tasso di recidiva. Sembra quindi promettente legare un sistema di patente di prova o a punti, a corsi di riabilitazione che condizionano la restituzione della patente dopo il ritiro. Inoltre, la realizzazione di una rete di comunicazione informatica tra autorità competenti dei registri nazionali di patente di guida dovrebbe contribuire a ridurre le possibilità di frode e attuare la convenzione del 1998.

La mancanza di controlli sul rilascio della patente di guida porta chiaramente a vari tipi di frodi a livello individuale – in particolare con la domanda di duplicato o ripresentandosi all’esame di guida in un altro Stato membro – come pure a livello organizzato, in particolare falsificando o imitando i modelli a volte molto vecchi di patente ancora in circolazione, privi di dispositivi anticounterfeiting. Oltre a quest’ultimo aspetto di frode organizzata che dovrà essere anche valutato dal punto di vista della sicurezza, i frodatori sono anche gli automobilisti che commettono più frequentemente maggiori infrazioni al codice stradale.

In questo stesso contesto, la Commissione intende anche presentare a tempo debito una proposta per normalizzare in tutta l’Unione europea, le qualificazioni richieste per gli istruttori e gli ispettori, a fini di sicurezza e libera circolazione dei servizi di educazione e formazione.

Saranno infine valutati i vantaggi presentati dagli sviluppi promettenti in corso sulla messa a punto di una patente di guida elettronica o dall’uso di simulatori per l’apprendistato e il perfezionamento della guida.

- Modificare la direttiva 91/439/CEE sulla patente di guida per introdurre in particolare norme minime per gli esaminatori e un accesso progressivo ai veicoli motorizzati per ridurre il rischio di incidente tra i conducenti inesperti.
- Proseguire i lavori per rivedere alla luce del progresso scientifico le norme minime concernenti l’idoneità fisica e mentale alla guida e studiare l’impatto degli esami medici sulla sicurezza stradale.
- Facilitare un approccio scientifico dell’apprendistato alla guida e della formazione alla sicurezza stradale, fin dall’età scolastica.
- Proseguire i lavori specifici sui giovani conducenti e sui metodi di riabilitazione destinati a ridurre la percentuale di recidiva.

5.1.3. *Uso del casco*

Le ricerche mostrano che l’uso del casco di protezione da parte degli utenti di veicoli motorizzati a due ruote riduce di metà il rischio di traumatismo cranico mortale o grave. In base alle statistiche, si ritiene che il rispetto della legislazione sull’uso del casco permetterebbe di salvare fino a 1 000 vite circa in tutta l’Unione europea. La Commissione sosterrà le iniziative nazionali per aumentare la percentuale di uso del casco.

L’uso del casco di protezione per il gruppo ad alto rischio che costituiscono i ciclisti è anche incoraggiato in molti Stati membri. La Commissione intende effettuare uno studio statistico sull’uso del casco da parte dei ciclisti nell’Unione europea e sulla sua efficacia a ridurre i rischi di traumatismo cranico, in particolare nella fascia di età da 10 a 14 anni, il gruppo più a rischio.

Per gli utenti di ciclomotori, l'uso del casco rimane un problema serio, a causa dell'insufficienza delle norme, del loro rispetto o anche a causa dell'inefficienza delle sanzioni. Alla luce delle conclusioni di uno studio comparativo dei codici stradali e della loro applicazione, lanciato alla fine del 2002, la Commissione potrà prendere un'iniziativa al riguardo.

- Incoraggiare l'uso generalizzato del casco dagli utenti di tutti i veicoli motorizzati a due ruote.
- Studiare l'efficacia dell'uso del casco da parte dei ciclisti delle varie fasce di età e la sua incidenza sull'uso della bicicletta e le misure da adottare, se necessario, a livello dell'UE.

5.2. Sfruttare il progresso tecnico per rendere i veicoli più sicuri

5.2.1. Progressi compiuti nella concezione dei veicoli

Le norme di costruzione dei veicoli permettono di fissare livelli di protezione minima per evitare gli incidenti e proteggere gli utenti contro le ferite. La protezione di cui usufruiscono gli occupanti di un veicolo in tutti gli Stati membri continua a migliorare sensibilmente grazie al progresso tecnologico.

L'omologazione completa delle automobili e dei veicoli motorizzati a due ruote è ormai di competenza esclusiva dell'Unione europea. Questa procedura (uno strumento molto importante per migliorare la sicurezza stradale) sarà prossimamente estesa ai veicoli commerciali e ai loro rimorchi, ai pullman e agli autobus. Il perfezionamento permanente dei veicoli è garantito dall'adattamento progressivo dei requisiti tecnici figuranti nelle direttive che disciplinano le procedure di omologazione. Grazie alle direttive relative agli urti laterali e frontali²² e all'informazione dei consumatori assicurata dal programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili (cfr. paragrafo seguente) l'Europa ha registrato i progressi più rapidi sul piano della tutela degli occupanti di automobili. Con l'adesione agli accordi di Ginevra del 1958 e del 1998²³, l'Unione europea può svolgere un ruolo di primo piano in materia a livello mondiale.

Poiché gli occupanti di automobili rappresentano il 57% delle vittime di incidenti mortali, è imperativo continuare questi progressi. Dato che la maggioranza dei pedoni e dei ciclisti muoiono o sono feriti dopo essere stati urtati da un veicolo a motore, una protezione si impone anche per ridurre i rischi elevati di ferita cui sono esposti questi utenti vulnerabili. Allo stesso tempo, i rischi gravi legati all'uso di motociclette e ciclomotori e il costo sociale elevato che rappresentano le lesioni invalidanti giustificano nuovi sforzi per determinare le

²² Direttive 96/27/CE e 96/79/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 1996 e del 16 dicembre 1996, sulla protezione degli occupanti dei veicoli a motore in caso di urto laterale e frontale e che modificano la direttiva 70/156/CEE (GU L 169 dell'8.7.1996, pag. 1 e GU L 18 del 21.1.1997, pag. 7).

²³ Accordo concernente l'accettazione di prescrizioni tecniche uniformi per i veicoli a ruote, gli equipaggiamenti e i pezzi che possono essere installati o usati in veicoli a ruote, nonché le condizioni per il riconoscimento reciproco di omologazioni, rilasciate sulla base di tali prescrizioni [Titolo precedente: Accordo del 20 marzo 1958 concernente l'accettazione di condizioni uniformi d'omologazione e il riconoscimento reciproco dell'omologazione degli equipaggiamenti e dei pezzi di veicoli a motore, Ginevra 20 marzo 1958]. (Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, 5 ottobre 1995). Accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore, Ginevra 25 giugno 1998.

misure da prendere nella progettazione di queste categorie di veicoli in modo da rafforzare la protezione in caso di incidente.

È possibile andare molto più lontano, ad esempio applicando a breve termine i risultati della ricerca e sviluppo che permetteranno di migliorare altri aspetti di sicurezza passiva dei veicoli. Il Sesto programma quadro di ricerca continuerà ad incoraggiare la costituzione di gruppi pluridisciplinari di ricercatori (medici e biomeccanici, ingegneri, statistici e psicologi) di estrazione universitaria e industriale.

D'altra parte, è in atto una rivoluzione della tecnologia automobilistica che potrebbe aprire ampi orizzonti nel settore della sicurezza attiva o della prevenzione degli incidenti. Si tende a dotare il veicolo con dispositivi elettronici ultramoderni, capaci di comandare le funzioni di sicurezza del veicolo. Queste tecnologie permettono di prevedere un salto qualitativo nel settore della sicurezza stradale, grazie a sistemi intelligenti di sicurezza attiva e passiva che garantiscono un migliore rispetto delle norme di guida, in particolare in materia d'eccesso di velocità e di diminuzione delle facoltà del conducente, e forniscono una protezione intelligente in caso di incidente. È tuttavia poco probabile che queste tecnologie possano correggere tutti i difetti di comportamento che dovrebbero, per il periodo di riferimento, restare la prima causa degli incidenti.

Senza attendere le future tecnologie, basterebbe attuare fin d'ora, con un'azione armonizzata, le tecnologie già disponibili in materia di sicurezza dei veicoli e di apparecchiature di protezione per realizzare gran parte dell'obiettivo di riduzione, in particolare per i veicoli commerciali.

5.2.2. Informazione dei consumatori: il programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili (EuroNCAP)

Gli acquirenti di automobili nuove hanno bisogno di informazioni oggettive sul livello di sicurezza dei veicoli. Le informazioni disponibili hanno un'incidenza sulle decisioni d'acquisto e incoraggiano i produttori di automobili ad innovare nel settore della sicurezza e immettere sul mercato soluzioni di sicurezza senza attendere l'entrata in vigore delle norme legislative.

Oltre al regime di omologazione comunitaria dei veicoli, il programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili (EuroNCAP) testa la sicurezza dei modelli di automobili nuove più diffusi secondo protocolli di prova armonizzati, in condizioni rappresentative di diversi tipi di urto che generano ferite gravi per gli occupanti e in un eventuale scontro con un pedone. Questo programma valorizza gli sforzi dell'industria pubblicando i risultati delle prove per informare i consumatori delle caratteristiche di sicurezza delle automobili nuove e ha trasformato l'Europa in un mercato di punta in materia di sicurezza. La Commissione europea apporta un aiuto finanziario e partecipa alle decisioni tecniche.

Uno studio realizzato con il sostegno della Commissione²⁴ ha concluso che ogni stella assegnata secondo i criteri del programma EuroNCAP può essere associata ad una riduzione di quasi il 10% dei rischi di incidente mortale per gli occupanti. È stato dimostrato che le automobili quotate cinque stelle (un modello nel 2001, sei modelli nel 2002) presentano un rischio intrinseco di incidente mortale inferiore del 36% rispetto ai veicoli semplicemente conformi a livello legale.

²⁴ “Quality Criteria for the Safety Assessment of cars Based on Real-World Crashes” (SARAC).

Si constata recentemente che le “5 stelle EuroNCAP” tendono a diventare un argomento commerciale valorizzato dall’industria automobilistica.

I prossimi sviluppi del programma EuroNCAP permetteranno di incorporare altri aspetti di sicurezza passiva, come la protezione contro il traumatismo cervicale di contraccolpo, la compatibilità dei veicoli in caso di urto frontale e aspetti di sicurezza attiva.

- La Commissione continuerà a apportare il suo sostegno a EuroNCAP onde consentire nuovi progressi, sensibilizzare e informare i consumatori e rafforzare la rappresentazione degli Stati membri.

5.2.3. Protezione in caso di incidente o sicurezza passiva

Sono attualmente in corso dei lavori per stabilire una specifica applicabile ai dispositivi di segnalazione visiva o acustica per rammentare l’**uso della cintura di sicurezza** a bordo dei veicoli. Questi dispositivi sono già inclusi nella valutazione dei veicoli nel quadro del programma EuroNCAP, e lo EEVC²⁵ stabilirà una norma per valutarne le prestazioni. La diffusione di questi dispositivi potrebbe costituire un mezzo relativamente economico ed efficace per aumentare il tasso di uso della cintura. Secondo stime realizzate in Svezia, l’installazione di dispositivi efficaci che ricordano di allacciare la cintura di sicurezza permetterebbe di ridurre di circa il 20% il numero di decessi fra gli occupanti di automobili. Riportata all’insieme dell’Unione europea, questa percentuale si tradurrebbe in più di 4 000 vite salvate ogni anno. La legislazione comunitaria sui dispositivi di ritenuta per bambini, è stata recentemente rafforzata²⁶. Un accordo dovrebbe anche intervenire nell’ambito della Commissione economica per l’Europa delle Nazioni Unite su un sistema di fissazione universale per i dispositivi di ritenuta per bambini. Questo accordo dovrebbe facilitare e rendere sicuri i sedili per bambini nei veicoli e contribuire a risolvere un problema molto spesso denunciato dai genitori.

In Svezia dove si registra il tasso di uso della cintura di sicurezza più elevato in Europa (95%), la metà delle persone morte in incidenti non portava la cintura. Ciò mostra il forte potenziale rappresentato da ogni misura che permette di aumentare ulteriormente il tasso di uso della cintura, e in particolare i dispositivi che rammentano di allacciare la cintura a tutti gli occupanti.

La realizzazione di **parti anteriori di automobili meno pericolose per i pedoni e i ciclisti** è una priorità di azione dell’Unione europea. La Commissione ha recentemente adottato una proposta legislativa in questo senso²⁷. L’attuazione sistematica di progettazioni rispondenti ai quattro test di prestazione come quelli raccomandati dalla EEVC permetterà di salvare ogni anno fino a 2 000 vite tra pedoni e ciclisti.

²⁵ European Enhanced Vehicle-Safety Committee, che beneficia di un finanziamento comunitario.

²⁶ Direttiva 2003/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’8 aprile 2003, che modifica la direttiva 91/671/CEE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all’uso obbligatorio delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate (GU L 115 del 9.5.2003, pag. 63). La direttiva 91/671/CEE così modificata è d’ora in avanti «relativa all’uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli».

²⁷ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla protezione dei pedoni e di altri utenti della strada vulnerabili in caso di urto con un veicolo a motore e che modifica la direttiva 70/156/CEE (COM(2003) 67 def. del 19.2.2003).

Per quanto riguarda gli **urti tra automezzi pesanti e automobili**, la legislazione comunitaria fissa già prescrizioni riguardanti la parte posteriore, la fiancata laterale e la parte anteriore degli automezzi pesanti in modo da limitare l'incastro delle automobili²⁸, e si può ottenere una migliore protezione degli occupanti introducendo criteri di assorbimento di energia. Per quanto riguarda gli **urti tra automobili**, esiste anche un potenziale di miglioramento della compatibilità dei veicoli. Entro un determinato periodo la legislazione dovrà essere modificata in modo da introdurre tali criteri.

Si potrebbero inoltre migliorare notevolmente la sicurezza passiva dei **motocicli** e l'**interazione tra veicoli stradali e infrastruttura**.

Tutti questi aspetti costituiscono priorità a breve termine. La Commissione continuerà ad utilizzare tutti gli strumenti atti a migliorare la sicurezza passiva dei veicoli. Essa esaminerà in particolare gli effetti sulla sicurezza stradale della proliferazione di veicoli di tipo "4x4", "SUV" o "MPV" (*sports utility vehicle* e *multipurpose vehicles*) che, come negli Stati Uniti destano crescente preoccupazione.

- Elaborare una specifica armonizzata per l'installazione di dispositivi sonori o visivi che rammentino di allacciare la cintura di sicurezza a bordo dei veicoli e promuovere la loro generalizzazione con un accordo volontario.
- Generalizzare i sistemi di fissazione universali per i dispositivi di ritenuta per bambini.
- Migliorare le automobili in modo da ridurre la gravità degli incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti.
- Studiare le cause e i mezzi per prevenire le lesioni consecutive al traumatismo cervicale di contraccolpo.
- Sostenere la messa a punto di dispositivi di ritenuta intelligenti.
- Adattare al progresso tecnico le direttive relative agli urti frontali, laterali e posteriori degli automezzi pesanti per limitare l'incastro dei veicoli, e introdurre criteri d'assorbimento d'energia.
- Rafforzare la compatibilità dei veicoli.
- Esaminare l'impatto sulla sicurezza stradale della proliferazione di "4x4", *sports utility vehicles* e *multipurpose vehicles*.

²⁸ Direttiva 70/221/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai serbatoi di carburante liquido e ai dispositivi di protezione posteriori dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 76 del 6.4.1970, pag. 23), modificata da ultimo dalla direttiva 2000/8/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 marzo 2000 (GU L 106 del 3.5.2000, pag. 23); direttiva 89/297/CEE del Consiglio, del 13 aprile 1989, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla protezione laterale di taluni veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 124 del 5.5.1989, pag. 1); direttiva 2000/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi di protezione anticastro anteriori dei veicoli a motore che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio (GU L 203 del 10.8.2000, pag. 9).

5.2.4. Prevenzione degli incidenti o sicurezza attiva

Le nuove tecnologie nei settori dell'informazione e della comunicazione (*intelligent transport systems* - ITS) applicabili ai veicoli possono ridurre notevolmente il numero delle vittime. I radar installati a bordo possono individuare una situazione di incidente e attivare gli impianti di sicurezza ancora prima dell'impatto, evitando così l'incidente o riducendo sensibilmente le conseguenze. Lo sviluppo di sensori, attuatori e computer ha già permesso la generalizzazione di dispositivi ABS e di sistemi che rafforzano la stabilità dei veicoli come i dispositivi ESP (*Electronic Stability Program*), che aiutano il conducente a conservare il controllo del veicolo in condizioni estreme. Nuove generazioni di impianti di sicurezza attiva e d'assistenza al conducente (*Advanced Driver-Assistance Systems* - ADAS) dovrebbero essere disponibili prossimamente. Si tratta, da un lato, di sistemi di sicurezza autonomi capaci di integrare non soltanto i parametri legati al veicolo e al conducente, ma anche i dati legati all'ambiente del veicolo, dall'altro, di sistemi interattivi che permettono lo scambio di informazioni di sicurezza tra veicoli.

Analizzando le informazioni che provengono dall'ambiente del veicolo, questi sistemi potranno valutare il rischio che un incidente si produca. Potranno informare il conducente e avviare prontamente gli interventi per evitarlo. Se l'incidente è inevitabile, il sistema potrà ottimizzare il funzionamento dei dispositivi di protezione passiva. Altri sistemi daranno l'allarme automaticamente ai servizi di soccorso.

L'Unione europea, gli Stati membri e l'industria devono cercare di introdurre un approccio integrato che permetterà una maggiore efficacia di queste nuove tecnologie di sicurezza. L'**iniziativa eSafety** avviata nel 2002 dalla Commissione e dall'industria automobilistica²⁹, nella logica del piano eEurope lanciato dai capi di Stato al Consiglio europeo di Feira nel giugno 2001, formula raccomandazioni e varie azioni a livello comunitario che saranno prossimamente presentate dalla Commissione nella sua comunicazione relativa alle "tecnologie di informazione e di comunicazione per i veicoli intelligenti". Queste azioni possono essere considerate come uno degli aspetti, particolarmente importante, del presente programma di azione.

Oltre alle azioni condotte soprattutto dall'industria automobilistica che appaiono in questa comunicazione, l'Unione europea stabilirà un piano in materia di sistemi intelligenti di gestione del traffico stabiliti dalle autorità governative e che presentano un interesse per la sicurezza stradale, in modo da trarre i massimi vantaggi per la Comunità.

Fra le attività di sviluppo a lungo termine, occorre privilegiare i sistemi che offrono le migliori prospettive³⁰. Con l'aumento del volume del traffico, migliorare la gestione della velocità dei veicoli è un imperativo di sicurezza che deve permettere di lottare contro la congestione. Oltre a vantaggi in materia di sicurezza stradale, il rispetto delle limitazioni di velocità avrà anche un impatto significativo in termini di riduzione dei gas a effetto serra. Per valutare le condizioni che permettono il funzionamento dei sistemi di adattamento della velocità, sarà necessario esplorare le sperimentazioni in molti paesi, Svezia, Paesi Bassi, Regno Unito, Belgio, Francia e Germania.

²⁹ Per maggiori informazioni, consultare il sito www.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm

³⁰ Come i limitatori e segnalatori di velocità, compresi i sistemi di adattamento della velocità (*Intelligent Speed Adaptation* - ISA); i dispositivi di allarme di collisione e quelli di mantenimento del veicolo in linea; gli adattori di velocità di crociera (*Adaptive Cruise Control* - ACC); i dispositivi di individuazione degli incroci.

Occorrerà anche, nel rispetto della legislazione sulla protezione dei dati e del diritto alla mobilità, continuare a studiare tecnologie promettenti, come:

- i sistemi anti-avviamento di veicoli in caso d'alcolemia eccessiva (“*alcolocks*”). Entro un determinato periodo questi sistemi potrebbero essere inclusi nell'arsenale delle misure applicabili ai contravventori alla legislazione sull'alcolemia dei conducenti;
- i dispositivi di gestione della velocità per il controllo dinamico dei veicoli, per ridurre gli spazi di frenata, aumentare la stabilità e prevenire gli incidenti di ribaltamento, in particolare per gli automezzi pesanti;
- l'individuazione (in modo non intrusivo) della stanchezza del conducente o di un'alterazione delle sue prestazioni di guida, in modo da dargli l'allarme;
- i dispositivi specifici capaci di allertare il conducente di un rischio di collisione con un pedone o un altro utente vulnerabile. Benché sia soltanto in fase di ricerca, questo tipo di dispositivi è molto promettente soprattutto per migliorare la sicurezza nelle città e gli sforzi di ricerca devono essere proseguiti e sostenuti;
- l'individuazione elettronica dei veicoli (*Electronic Vehicle Identification* - EVI).

La Commissione presenterà un quadro dettagliato di attività nel contesto della comunicazione "Tecnologie di informazione e comunicazione per i veicoli intelligenti" già citata.

Le tecnologie evolvono e quindi l'Unione europea deve monitorare sistematicamente la sicurezza di questi sistemi e stabilire norme di qualità. In particolare, l'interfaccia dei sistemi di informazione e di comunicazione installati a bordo del veicolo deve essere organizzata in modo da non potere né compromettere la sicurezza di funzionamento del veicolo, né restringere inutilmente l'uso di questi sistemi. Inizialmente la Commissione ha adottato, nel dicembre 1999, una raccomandazione che invita l'industria ad accettare una dichiarazione di principi concernenti l'interfaccia persona/macchina³¹. I mezzi per garantire il rispetto di questi principi rimangono da definire.

D'altra parte, le ricerche hanno mostrato che i mezzi di sicurezza attiva non sono sempre attuati opportunamente dai conducenti. Occorrono quindi studi di comportamento prima di prevedere la generalizzazione di eventuali mezzi di questo tipo. Ad esempio, l'uso di sistemi di adeguamento automatico della velocità del veicolo (*Automatic Cruise Control* - ACC), di controllo della velocità di crociera e della distanza del veicolo che precede in traffico non scorrevole (“*Stop and Go Control*”) richiederà un processo di apprendimento. Poiché la responsabilità della guida resterà interamente a carico del conducente, l'uso di queste tecnologie può richiedere, inoltre, un'informazione adeguata. Ricerche complementari sono inoltre necessarie per studiare i comportamenti dei conducenti e i limiti mentali indotti dalle nuove tecnologie.

L'impatto delle nuove tecnologie sulla sicurezza può essere sia positivo che negativo. Anche se i telefoni portatili non sono, stricto sensu, un accessorio dei veicoli, la loro massiccia diffusione e il cui uso da parte dei conducenti moltiplica per cinque il rischio di incidente

³¹ Raccomandazione 2000/53/CE della Commissione, del 21 dicembre 1999, relativa ai sistemi sicuri e efficienti di informazione e comunicazione di bordo e che garantiscono una sicurezza ottimale: principi europei in materia di interfaccia persona-macchina [notificata con il numero C(1999) 4786] (GU L 19 del 25.1.2000, pag. 64).

mortale³², illustra questi nuovi rischi e la necessità di portarvi rimedio. Essi per altro possono migliorare la sicurezza in quanto consentono di chiamare più rapidamente i servizi di soccorso (cfr. paragrafo 5.5).

Bisogna quindi trovare un quadro adeguato per incoraggiare l'uso di tecnologie efficaci pur evitando la creazione di nuovi rischi.

Il miglioramento della **visibilità dei veicoli**, il miglioramento della **visione notturna o in condizioni difficili** sono i fattori di prevenzione che offrono le prospettive più incoraggianti. Attualmente, la presenza e l'uso dei fari di giorno sono considerati elementi molto positivi per la visibilità dei veicoli. Alcuni Stati membri restano però scettici circa questa misura, soprattutto con riferimento al costo energetico e la Commissione riesaminerà la questione prima di presentare, se necessario, un'eventuale proposta.

Nel febbraio 2002 la Commissione ha presentato una proposta legislativa **eliminare l'angolo cieco** verso il retro nei veicoli nuovi³³, che presenta anche un grande potenziale di riduzione del numero delle vittime. Alla luce dei risultati di uno studio, prevede un'altra proposta legislativa per equipaggiare a posteriori gli automezzi pesanti già in circolazione.

Gli sviluppi tecnologici nel settore dei **pneumatici** (riduzione degli schizzi d'acqua per i pneumatici di automezzi pesanti, miglioramento dell'aderenza su carreggiate sdruciolevoli, sistema d'allarme in caso di gonfiatura insufficiente) dovrebbero permettere a breve termine di ridurre il consumo di carburante e ridurre il rumore di marcia, pur mantenendo un livello di sicurezza elevato. Si prevede una riduzione del 10% del consumo di carburante e di circa mille morti all'anno. La Commissione valuterà le misure necessarie per trarre rapidamente vantaggio da questo progresso.

I **motocicli** costituiscono di gran lunga il modo di trasporto che presenta maggiori rischi. Esiste la possibilità tecnica di ridurre i rischi di incidenti, ad esempio la generalizzazione di dispositivi antibloccaggio delle ruote in caso di frenata. La Commissione proseguirà l'esame degli aspetti tecnici di sicurezza dei motocicli in concertazione con le organizzazioni competenti, allo scopo di migliorare le prescrizioni normative.

Un altro aspetto è l'accesso alla guida delle **persone con mobilità ridotta**. Dal 1989 la Commissione ha avviato vari studi che hanno condotto all'adozione di un elenco di codici comunitari da inserire nella patente di guida³⁴ e che facilitano la libera circolazione di queste persone che conducono veicoli con adattamenti spesso molto sofisticati. Attualmente, lo studio QUAVADIS analizza gli aspetti quantitativi, procedurali e di sicurezza dei prodotti d'adattamento. I risultati di questi lavori dovranno permettere di adottare a medio termine guide d'orientamento e promuovere la mobilità delle persone che necessitano di adattamenti del loro veicolo.

³² Cfr. ad esempio lo studio "Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit" (Bundesanstalt für Strassenwesen [BAST], Bergisch Gladbach, Germania, novembre 1997).

³³ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione degli specchi e dei sistemi supplementari per la visione indiretta e dei veicoli muniti di tali dispositivi, che modifica la direttiva 70/156/CEE (COM(2001) 811 def. del 7 gennaio 2002, GU C 126 E del 28.5.2002, pag. 125).

³⁴ Direttiva 97/26/CE del Consiglio, del 2 giugno 1997, che modifica la direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida (GU L 150 del 7.6.1997, pag. 41). L'elenco in questione è stato modificato dalla direttiva 2000/56/CE della Commissione, del 14 settembre 2000 (GU L 237 del 21.9.2000, pag. 45).

D'altra parte, ricerche hanno mostrato che i mezzi di sicurezza attiva non sono sempre opportunamente attuati dai conducenti e sono quindi necessari degli **studi sul comportamento** prima di prevedere la generalizzazione di eventuali mezzi di questo tipo.

- Studiare l'impatto dell'uso generalizzato dei fari di giorno su tutti i veicoli.
- Migliorare la visibilità degli automezzi pesanti.
- Eliminare gli angoli ciechi verso il retro per i conducenti di automezzi pesanti.
- Valutare le misure che permettono di ridurre gli incidenti legati ai pneumatici.
- Studiare i dispositivi di individuazione delle debolezze del conducente, come la prova di alcolemia anti-avviamento e i rivelatori di stanchezza.
- Considerare le sperimentazioni nazionali sui dispositivi di adattamento intelligente della velocità e valutare la loro accettabilità da parte dell'opinione pubblica.
- Migliorare la sicurezza dei motocicli mediante la legislazione o accordi volontari con l'industria.
- Studiare i vantaggi di armonizzare l'omologazione degli adattamenti apportati ai veicoli destinati alle persone con mobilità ridotta.
- Stabilire un piano a lungo termine concernente i sistemi di informazione e di comunicazione nel settore della sicurezza stradale e stabilire il quadro normativo necessario all'attuazione di questi sistemi, in particolare per le procedure di autorizzazione, le caratteristiche necessarie e l'esistenza di frequenze radiofoniche in sufficienza.
- Designare gli assi prioritari di attuazione e sviluppo di norme di qualità per ottimizzare l'interfaccia persona/macchina e le possibilità di miglioramento della sicurezza stradale grazie alle applicazioni telematiche. Vigilare sul rispetto della dichiarazione di principio relativa all'interfaccia persona/macchina.

5.2.5. *Controllo tecnico periodico*

I guasti meccanici svolgono ora un ruolo secondario negli incidenti stradali grazie alla generalizzazione del controllo tecnico le cui condizioni di esecuzione, dall'automobile privata all'automezzo pesante, sono stabilite dalla legislazione comunitaria³⁵. Tuttavia si dovranno adeguare i controlli per tenere conto della crescente complessità delle tecnologie a bordo dei veicoli e dei loro modi operativi, in modo da garantirne il funzionamento regolare nel corso della vita del veicolo.

La Commissione esaminerà l'opportunità di includere altre categorie di veicoli nel controllo tecnico nonché la promozione di metodi alternativi che garantiscano un risultato equivalente.

³⁵ Direttiva 96/96/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 46 del 17.2.1997, pag. 1) – ultimo adeguamento al progresso tecnico con la direttiva 2001/9/CE della Commissione, del 12 febbraio 2001 (GU L 48 del 17.2.2001, pag. 18); direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità (GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1).

La Commissione esamina altresì sua adesione agli accordi internazionali del 1997³⁶ in vista di un'armonizzazione internazionale delle norme minimali di controllo.

- Studiare con gli Stati membri se occorre includere nel controllo tecnico i nuovi sistemi elettronici installati a bordo.
- Determinare e incoraggiare le migliori pratiche in modo da migliorare l'efficacia dei controlli periodici obbligatori al minor costo.

5.3. Incoraggiare il miglioramento delle infrastrutture stradali

5.3.1. Dati del problema

I miglioramenti dell'infrastruttura stradale e la realizzazione di procedure possono contribuire sensibilmente a ridurre la frequenza e la gravità degli incidenti stradali. Dando alla strada una configurazione esplicita, i progettisti possono influenzare il comportamento degli utenti della strada. L'attuazione del concetto di strada con precise indicazioni permetterà un miglioramento dei comportamenti dei conducenti con una migliore informazione sulle velocità adeguate. Inoltre, la realizzazione di infrastrutture stradali "clementi" (in particolare barriere laterali e banchine delle strade), dove l'errore umano non conduce necessariamente alla morte o a lesioni gravi, dovrebbe contribuire a rendere le strade più sicure.

Varie volte il Parlamento europeo ha chiesto di realizzare uno studio sistematico dell'impatto sulla sicurezza delle nuove infrastrutture finanziate con fondi europei e di stabilire orientamenti europei per l'applicazione delle misure di sicurezza stradale a basso costo e per la realizzazione dei controlli di sicurezza.

Come segnalato nel Libro bianco già citato, in caso di nuovi progetti stradali bisogna effettuare uno studio di impatto sulla sicurezza per verificare che i progetti non abbiano effetti negativi sulla sicurezza nella zona considerata. Occorre stabilire una metodologia comunitaria per realizzare questi studi di impatto. Successivamente si devono prevedere controlli di sicurezza per verificare le sistemazioni effettive in occasione delle varie fasi del progetto stradale.

I miglioramenti stradali salvano vite e la Comunità riveste un ruolo importante per incoraggiarle. Dispone a tal fine di due grandi mezzi: da un lato, l'elaborazione di guide tecniche a livello dell'Unione europea che possono essere utilizzate su una base volontaria dai professionisti della sicurezza e, dall'altro, l'armonizzazione di procedure, norme e installazioni di sicurezza sulla rete stradale transeuropea.

In attesa che siano apportati i miglioramenti necessari alla rete esistente, la Commissione ha intrapreso lavori volti ad armonizzare i criteri che permettono di individuare i punti pericolosi e i mezzi per segnalarli agli utenti non familiari dei luoghi. In base a questi lavori – come annunciato nel Libro bianco – la Commissione, nel quadro di una proposta legislativa riguardante la sicurezza delle infrastrutture stradali, intende introdurre, nel 2003, una definizione armonizzata dei punti pericolosi, una segnaletica comunitaria, l'informazione degli automobilisti e misure correttive.

³⁶ Accordo concernente l'adozione di condizioni uniformi applicabili al controllo tecnico periodico dei veicoli a motore e al riconoscimento reciproco dei controlli. Vienna, 13 novembre 1997 (Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite).

Anche programmi europei di valutazione delle strade per informare meglio gli utenti sui rischi e sensibilizzarli alla necessità di investire nel loro miglioramento meritano riflessione. Le strade che presentano protezioni insufficienti in caso d'urto o le cui limitazioni di velocità sono inadeguate o sono mal segnalate. Questo meccanismo, abbinato ad un sistema di stelle che informano sul rischio di incidente legato alla strada in questione, dovrebbe indurre gli utenti a guidare con più prudenza. L'obiettivo a lungo termine è ridurre la percentuale di strade e tunnel europei che presentano un rischio elevato.

Associazioni di automobilisti hanno lanciato un programma di valutazione delle strade, battezzato EuroRAP (European Road Assessment Programme). L'idea è fornire agli automobilisti di tutta Europa informazioni oggettive sul livello di sicurezza delle principali strade che utilizzano. La Commissione apporta il suo sostegno a questo nuovo progetto.

5.3.2. Elaborazione di guide tecniche in materia di sicurezza delle infrastrutture

L'esistenza di linee direttive nazionali è risultata utile in alcuni Stati membri. Nello stesso ordine di idee, occorrerebbe stabilire guide tecniche in materia di sicurezza delle infrastrutture che ricordino principi universali illustrandoli con studi di caso, per aiutare i professionisti associati, a livello locale e regionale, alla specifica e all'applicazione di misure di sicurezza stradale. La Commissione ha già sottolineato nel Libro bianco l'importanza di azioni come il ravvicinamento delle caratteristiche tecniche delle infrastrutture e l'armonizzazione di base della segnaletica stradale, tra cui segnali a messaggio variabile.

Nel quadro della proposta di direttiva sopra citata, la Commissione proporrà lo stabilimento di guide per la sicurezza delle infrastrutture e l'informazione dei conducenti. I settori prioritari sono in particolare: le misure a basso costo (nei siti ad alto rischio, lungo alcune sezioni stradali o a livello di una zona geografica), l'audit di sicurezza, la gestione della sicurezza in ambiente urbano, la riduzione della velocità e le infrastrutture stradali "clementi". Queste guide potranno evolvere e fare parte dei capitolati d'onere europei nelle gare d'appalto per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture stradali. Ciò favorirà l'aumento della concorrenza sopranazionale migliorando le offerte in termini di qualità e di prezzo e contribuirà anche a semplificare e standardizzare le pratiche amministrative.

La Commissione faciliterà la raccolta e la diffusione delle informazioni sulle migliori pratiche in materia di audit e studio sull'impatto delle strade. Sosterrà progetti di dimostrazione che applicano gli orientamenti comunitari in materia di sicurezza delle infrastrutture, in particolare nel Sesto programma quadro di ricerca e, a tempo debito, in campi come l'audit di sicurezza, la gestione della sicurezza in ambiente urbano e la valutazione delle incidenze sulla sicurezza, subordinerà l'ottenimento di un finanziamento per tutti i progetti di infrastruttura finanziati dall'Unione europea, compresa la rete stradale transeuropea, all'applicazione di questi orientamenti.

Ogni anno più di 330 persone muoiono a passaggi a livello ferroviari nell'Unione europea, per ignoranza o inosservanza delle norme di circolazione. Incoscienti delle conseguenze dei loro atti, alcuni conducenti hanno un comportamento irresponsabile. I problemi istituzionali tra gli operatori stradali e ferroviari e l'eterogeneità della segnaletica peggiorano la situazione.

In concertazione con gli operatori stradali e ferroviari, la Commissione intende elaborare linee direttive di buona condotta per individuare le soluzioni efficaci in grado di ridurre sostanzialmente questa ecatombe.

5.3.3. Rete stradale transeuropea (TEN)

Nel 1996 il Consiglio ha incaricato l'Unione europea di garantire agli utenti delle reti transeuropee un livello di servizio, di comfort e di sicurezza elevato e omogeneo³⁷. Quest'obbligo giuridico, combinato con la crescita considerevole del trasporto internazionale negli ultimi anni, impone di migliorare la sicurezza della rete stradale transeuropea.

Uno studio sarà lanciato per determinare il potenziale di riduzione del numero di vittime, grazie a una migliore armonizzazione delle norme di sicurezza e della segnaletica stradale e delle norme d'ingegneria industriale per le strade e l'attrezzatura stradale (tenendo conto di altri lavori internazionali, come quelli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite).

Sono già state adottate molte norme europee, in particolare in materia di apparecchiature di sicurezza stradale che devono essere progressivamente migliorate in modo da essere fondate su criteri di prestazione.

Le azioni concernenti la sicurezza stradale su questa parte della rete stradale assumeranno particolare rilevanza nel contesto dell'**allargamento**, poiché i paesi interessati devono, molto più dei Quindici, investire massicciamente per migliorare la loro parte della rete stradale transeuropea.

La Commissione fisserà linee direttive onde stabilire un legame tra il finanziamento comunitario di questa rete e il miglioramento della sicurezza.

5.3.4. Sicurezza dei tunnel

Molte infrastrutture stradali, fra cui i tunnel, sono stati costruiti molti decenni fa, in un'epoca in cui l'intensità del traffico e le caratteristiche dei veicoli erano diverse da quelle di oggi. A seguito di incidenti recenti in tunnel, la Commissione ha proposto, nel dicembre 2002, una direttiva relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea³⁸.

Le misure proposte riguardano l'organizzazione e le apparecchiature tecniche. Per tenere conto della diversità dei tunnel, tanto su un piano funzionale che sul piano della loro sicurezza, dovranno entrare in vigore in modo progressivo. I tunnel ad alto rischio, cioè alcuni fra i più vecchi o quelli che sono stati concepiti per un volume di traffico inferiore al traffico attuale o previsto, dovrebbero essere oggetto di lavori di riabilitazione in modo prioritario.

La Commissione sarà anche attenta ai mezzi di sicurezza previsti nei progetti di infrastruttura che comprendono sezioni di tunnel e che beneficiano di un contributo finanziario comunitario, in particolare a titolo del bilancio dedicato alla rete transeuropea di trasporto.

Come nel 2002, essa intende ancora sostenere progetti di informazione degli utenti sulla sicurezza nei tunnel.

³⁷ Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1).

³⁸ COM(2002) 769 def. del 30.12.2002.

5.3.5. Nuovo concetto di strada intelligente e GALILEO

L'individuazione anticipata delle condizioni anormali di circolazione e la trasmissione dei dati pertinenti al conducente contribuiranno a migliorare sensibilmente la sicurezza stradale.

L'individuazione delle situazioni anormali di circolazione potrà essere migliorata nei prossimi anni utilizzando i veicoli stessi come sensori e centralizzando i dati in centri di controllo della circolazione stradale grazie ai modi multipli di comunicazione disponibili. Una cooperazione più ampia tra i settori pubblici e privati in questo settore dovrebbe permettere di realizzare più rapidamente procedure armonizzate più efficaci e a basso costo, ad esempio dando l'accesso al settore privato ai dati di circolazione, e stabilendo un quadro giuridico e operativo rigoroso per lo sviluppo di servizi di informazione sul traffico³⁹.

Ogni situazione anormale potrà essere trasmessa ai conducenti mediante i diversi modi disponibili: pannelli segnaletici a messaggio variabile, servizi radiofonici di informazione stradale, ecc.

L'introduzione di sistemi armonizzati di telepedaggio, recentemente oggetto di una proposta di direttiva da parte della Commissione⁴⁰, ridurrà la congestione, e quindi il rischio di incidenti ai caselli.

La messa in servizio del sistema europeo di posizionamento via satellite GALILEO svolgerà un ruolo importante a partire dal 2008, grazie alla precisione apportata da questo sistema e alla maggiore affidabilità delle informazioni trasmesse. Sistemi più precisi e più efficienti saranno messi a disposizione degli automobilisti e delle autorità nei settori seguenti:

- sistemi di navigazione e di orientamento, sulla base di una cartografia digitale, arricchita da informazioni di sicurezza trasmesse ai conducenti sui pericoli statici che incontrerà (punti pericolosi ecc.) e sui pericoli dinamici (ghiaccio, traffico intenso ecc.);
- informazioni sulla circolazione che potranno essere filtrate in modo da rispondere esattamente alle necessità e alla situazione del conducente;
- sistema d'allarme in caso di incidente, che trasmette automaticamente le informazioni essenziali al posto di soccorso più vicino;
- applicazioni "tracking", ad esempio il monitoraggio dei veicoli destinati al trasporto delle merci pericolose, dei veicoli rubati o dei veicoli implicati in attività criminali.

Questi aspetti saranno anche sviluppati nella comunicazione della Commissione (già citata) sul programma eSafety concernente la diffusione delle nuove tecnologie di sicurezza installate a bordo.

- Proporre una direttiva quadro riguardante la sicurezza delle infrastrutture stradali per introdurre un sistema di gestione armonizzato dei punti pericolosi e di audit di sicurezza stradale, per le strade della rete transeuropea (TEN).

³⁹ Raccomandazione della Commissione, del 4 luglio 2001, relativa all'elaborazione di un quadro giuridico e economico per la partecipazione del settore privato alla diffusione in Europa dei servizi telematici di informazione sulla viabilità e sui viaggi (TTI) (GU L 199 del 24.7.2001, pag. 20).

⁴⁰ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la generalizzazione e l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (COM(2003) 132 def. del 23.4.2003).

- Sviluppare guide tecniche in materia di infrastruttura, in particolare per le misure a debole costo, i metodi di controllo, la gestione della sicurezza in ambiente urbano, le tecniche di moderazione della velocità e bordi della strada “clementi”.
- Elaborare una guida di buona pratica per la sicurezza dei passaggi a livello.
- Valutare l’impatto sulla sicurezza dei progetti che sono oggetto di un finanziamento comunitario e riguardanti un’intera zona.
- Adeguare al progresso tecnico le norme comunitarie applicabili alle apparecchiature stradali e garantire un livello di protezione elevato, in particolare mediante sistemazioni per rendere i bordi delle strade meno pericolosi in caso di incidente.
- Realizzare progetti di ricerca e di dimostrazione sul tema delle “strade intelligenti”.
- Conseguire un livello elevato di sicurezza nei tunnel, in particolare, mediante normative e informazioni agli utenti.

5.4. Sicurezza del trasporto professionale di merci e di passeggeri

Nello scorso decennio il numero di automezzi pesanti in circolazione sulle strade europee è considerevolmente aumentato. Ridurre il numero di incidenti legati agli automezzi pesanti costituisce una sfida tanto per la società che, più direttamente, per il settore del trasporto di merci su strada. La guida di automezzi pesanti è una delle professioni più pericolose, e i conducenti professionali hanno diritto ad un ambiente di lavoro sicuro, che risponde alle norme più recenti in materia di condizioni di lavoro.

In questo contesto, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno successivamente adottato, per tutti i veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate e tutti quelli che trasportano 8 o più passeggeri:

- nel novembre 2002, una direttiva che generalizza il **limitatore di velocità**, a partire dal 2005 per i veicoli nuovi e entro il 2008 per i veicoli immatricolati dopo il 1° ottobre 2001⁴¹. La Commissione valuterà l’impatto di questa direttiva, in particolare per i veicoli più leggeri, di peso inferiore a 7,5 tonnellate e, se necessario, presenterà le proposte adeguate;
- nell’aprile 2003, una direttiva che impone l’**uso della cintura di sicurezza** ai conducenti e passeggeri seduti ai posti che ne sono forniti⁴². Per rafforzare l’efficacia della misura in oggetto, la Commissione proporrà, nel 2003, di generalizzare non appena possibile l’installazione di cinture di sicurezza a tutti i posti a sedere dei pullman⁴³. La Commissione inoltre ha avviato lavori volti ad individuare i problemi specifici posti dal **trasporto di bambini** allo scopo, se necessario, di introdurre norme di protezione per i veicoli destinati al trasporto scolastico.

⁴¹ Direttiva 2002/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che modifica la direttiva 92/6/CEE del Consiglio concernente il montaggio e l’uso di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità. La direttiva precedente riguardava soltanto gli automezzi pesanti (di peso superiore a 12 tonnellate) e i pullman di peso superiore a 10 tonnellate.

⁴² Direttiva 2003/20 del Parlamento europeo e del Consiglio (già citata al paragrafo 5.2.3)

⁴³ Gli autobus urbani non sono qui considerati.

La Commissione ha anche elaborato una proposta di direttiva relativa alla **formazione iniziale e continua dei conducenti professionali**⁴⁴; la sfida è determinante poiché si tratta di invertire la situazione attuale: attualmente, non più del 10% dei conducenti professionali hanno seguito una formazione oltre alla patente di guida. L'entrata in vigore della direttiva contribuirà a rafforzare il livello di sicurezza sia in fase di guida che a veicolo fermo e la qualità di servizio, favorirà l'inserimento professionale e rimedierà alle distorsioni della concorrenza in questo settore.

Una proposta legislativa per migliorare e rafforzare le norme in vigore sul controllo e il rispetto dei **tempi di guida e di riposo**⁴⁵ è all'esame del Parlamento e del Consiglio. Questa iniziativa ha lo scopo di promuovere l'efficacia e l'uniformità dell'interpretazione delle norme esistenti in questo settore. La proposta contiene anche disposizioni per determinare la responsabilità del datore di lavoro per alcune infrazioni commesse dal suo conducente e armonizzare le condizioni di immobilizzo dei veicoli. Un'altra proposta legislativa è in preparazione, in particolare una direttiva che fa parte di un pacchetto di controllo (cfr. paragrafo 5.1.1), con l'obiettivo di migliorare l'applicazione delle norme sociali in materia di tempo di guida, di riposo e di lavoro⁴⁶. Questa direttiva, che modificherà la direttiva 88/599/CE già citata, prevede tra altre misure, un aumento considerevole del numero di controlli che devono essere effettuati per verificare il rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti (finora è controllato l'1% dei giorni di lavoro). Altre disposizioni di questa proposta di direttiva mirano ad incoraggiare gli scambi di informazioni sistematiche, il coordinamento delle attività di controllo, soprattutto per il trasporto transfrontaliero, la concertazione periodica tra le amministrazioni nazionali e la formazione dei controllori per fare meglio rispettare le varie legislazioni.

L'introduzione del **tachigrafo digitale**⁴⁷, apparecchio che serve a registrare dati su un periodo più lungo di quanto può fare attualmente il tachigrafo meccanico, come la velocità e il tempo di guida, rappresenterà un progresso sostanziale nella prestazione dei mezzi di controllo.

La tabella 2 costituisce un altro esempio della ripartizione di responsabilità tra i diversi livelli interessati.

⁴⁴ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla formazione professionale per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci e passeggeri (COM(2001) 56 def. del 2.2.2001, GU C 154 E del 29.5.2001, pag. 258).

⁴⁵ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (COM(2001) 573 def. del 12.10.2001, GU C 51 E del 26.2.2002, pag. 234).

⁴⁶ L'orario di lavoro è disciplinato dalla direttiva 93/104/CE del Consiglio, del 23 novembre 1993 (GU L 307 del 13.12.1993), modificata dalla direttiva 2000/34/CE del 22 giugno 2000 (GU L 195 dell'1.8.2000, pag. 41), completate dalla direttiva settoriale 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11.3.2002, pubblicata nella GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

⁴⁷ Regolamento (CE) n. 2135/98 del Consiglio, del 24 settembre 1998, che modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e la direttiva 88/599/CEE concernente l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85; regolamento (CE) n. 1360/2002 della Commissione, del 13 giugno 2002, che adegua per la settima volta al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 207 del 5.8.2002, pag. 1).

Unione europea	<ul style="list-style-type: none"> - Regolamento (CEE) n. 3820/85 che armonizza gli orari di lavoro e di riposo - Regolamento (CEE) n. 3821/85 che impone i cronotachigrafi sugli automezzi pesanti - Direttiva 88/599/CEE che introduce una frequenza minima dei controlli stradali - Avvio delle cooperazione tra le polizie nazionali per il controllo dei trasporti internazionali - Controllo del recepimento e dell'applicazione della legislazione da parte degli Stati membri
Livello nazionale	<ul style="list-style-type: none"> - Omologazione dei cronotachigrafi dei veicoli che ne sono forniti - Organizzazione dei controlli e stabilimento delle sanzioni in caso di superamento degli orari di lavoro - Applicazione delle sanzioni
Livello regionale/ locale	<ul style="list-style-type: none"> - Rilascio dei documenti dei conducenti - Realizzazione dei controlli dei dischi di cronotachigrafo sulle strade e nelle imprese - Realizzazione di zone di riposo predisposte sulle autostrade
Settore privato	<ul style="list-style-type: none"> - Informazione e sensibilizzazione dei conducenti da parte dei datori di lavoro e pianificazione adeguata dei trasporti - Presa in considerazione del rispetto delle norme nella retribuzione - Abbuoni accordati dalle assicurazioni in caso di corretta applicazione della legislazione - Rispetto della regolamentazione da parte dei conducenti

Tabella 2: rispetto della legislazione sull'orario di lavoro e i riposi dei conducenti professionali

La perdita di carico degli automezzi pesanti per incorretto **stivaggio** provoca incidenti stradali, spesso molto gravi. Alcuni Stati membri hanno una legislazione completa al riguardo, ma l'assenza di armonizzazione a livello comunitario è un problema serio per i trasportatori internazionali. Per ovviare a questa situazione, la Commissione ha iniziato nel 2002 la redazione di una guida delle migliori pratiche.

Il **trasporto eccezionale**⁴⁸ che non è esente da rischi sul piano della sicurezza stradale è un'altra fonte di problemi per i trasportatori internazionali a causa della non armonizzazione delle regole, talvolta addirittura tra regioni di uno stesso Stato membro. Anche in questo campo la Commissione ha iniziato la redazione di una guida delle migliori pratiche.

La legislazione che disciplina le condizioni tecniche per il **trasporto di merci pericolose** su strada costituisce anche una sezione importante dell'*acquis* comunitario in materia di sicurezza stradale. Queste norme sono regolarmente riviste alla luce dei lavori internazionali, in particolare nel quadro dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci su strada (ADR). La necessità di tenere meglio conto dei rischi legati alle crescenti preoccupazioni in materia di sicurezza (protezione contro un uso dei veicoli con l'intenzione di nuocere) condurrà a rivalutare le clausole di questa legislazione

L'Unione europea attribuirà un'importanza particolare all'applicazione al settore del trasporto professionale delle misure descritte nei paragrafi precedenti, in particolare le misure tecniche, di formazione o lo sviluppo di nuove tecnologie di sicurezza o di gestione del traffico.

⁴⁸ Ossia il trasporto in deroga agli obblighi derivanti dalla direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9. 1996, pag. 59).

In un futuro prossimo, occorre anche vegliare alle conseguenze che potrebbe avere un uso crescente dei **piccoli veicoli commerciali e veicoli di società**. L'assenza di regolamentazione quanto alla formazione, il tempo di guida e di riposo o i limitatori di velocità possono avere incidenze in termini di sicurezza stradale.

- Adozione e recepimento di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla formazione dei conducenti professionali
- Rafforzare la regolamentazione (e il controllo della sua applicazione) sui tempi di riposo e di guida per il trasporto stradale commerciale
- Introduzione del tachigrafo digitale nei veicoli commerciali
- Elaborare orientamenti sulle migliori pratiche in materia di politiche imprenditoriali volte a ridurre il rischio di incidenti e di ferite e incoraggiare la presa in considerazione della sicurezza come clausola essenziale nei contratti di trasporto stradale.
- Stabilire guide delle migliori pratiche per lo stivaggio dei carichi e i trasporti eccezionali.
- Adattare al progresso tecnico la legislazione comunitaria sul trasporto di merci pericolose.
- Rendere obbligatorio l'uso della cintura di sicurezza nei pullman e automezzi pesanti.
- Introdurre norme di protezione per i veicoli adibiti al trasporto di bambini.
- Studiare l'impatto sulla sicurezza stradale del crescente uso di piccoli veicoli commerciali e veicoli di società.

5.5. Soccorso e cure alle vittime della strada

Molte migliaia di vite potrebbero essere salvate nell'Unione europea migliorando la rapidità d'intervento e di diagnosi al momento della presa in carico post-trauma in occasione di incidenti stradali. Inversamente, un'incorretta presa in carico post-trauma rischia di tradursi, in caso di sopravvivenza, in lesioni e handicap che avrebbero potuto essere evitati. Uno studio condotto nel Regno Unito ha permesso di valutare al 12% la proporzione di persone infortunate che, dopo avere subito un traumatismo grave allo scheletro, hanno conservato un handicap rilevante che avrebbe potuto essere evitato.

Occorrerebbe disporre di informazioni dettagliate sulla gravità delle ferite per comprendere meglio le possibilità di ridurre i danni degli interventi di primo soccorso appena dopo l'incidente. È necessario raccogliere dati a livello nazionale per misurare l'efficacia dei servizi medici di emergenza.

La presenza di dispositivi automatici di emergenza e di dispositivi di posizionamento tenderà a generalizzarsi a bordo delle automobili nuove. Per massimalizzare la loro utilità è importante che la richiesta di soccorso sia trasmessa direttamente ai servizi di emergenza. Bisognerebbe testare questo tipo di sistema nel quadro di un progetto pilota, inizialmente su automezzi pesanti destinati al trasporto internazionale.

Il Parlamento e il Consiglio hanno deciso di imporre agli operatori di reti telefoniche di fornire al servizio di pronto intervento le informazioni che permettono la localizzazione delle

chiamate di emergenza al **numero di emergenza 112**⁴⁹. Nel 2003 la Commissione adotterà una raccomandazione che indica gli orientamenti per attuare questa decisione. Sistemi di allarme automatici sono anche proposti dai produttori di macchine su modelli recenti di veicoli. Occorre, in questa fase, vegliare a che le informazioni raccolte e trasmesse per il tramite dei vari sistemi pervengano correttamente e immediatamente ai servizi di soccorso che dovranno intervenire in caso di incidente. Questi sistemi saranno precisati nella comunicazione "Tecnologie di informazione e comunicazione per veicoli intelligenti" (già citata).

- Studiare le migliori pratiche nel settore delle cure mediche post-incidente.
- Elaborare una specifica per dispositivi d'allarme in caso di incidente abbinati ad un sistema di posizionamento e realizzare progetti di dimostrazione, coinvolgendo tutta la catena degli aiuti.

5.6. Raccolta, analisi e diffusione dei dati sugli incidenti

5.6.1. Dati del problema

La definizione di un obiettivo comune di miglioramento della sicurezza stradale presuppone l'attuazione prioritaria delle misure più efficaci. Gli incidenti sono eventi imprevedibili, ma non sono una fatalità ed è necessario conoscerne le **cause**, le **circostanze** e le **conseguenze** per controllarli ed evitarli, o almeno attenuarne la gravità.

Le basi di dati sugli incidenti e i traumatismi sono strumenti indispensabili di valutazione oggettiva dei problemi di sicurezza stradale. Nello stesso ordine di idee, l'eventuale installazione a bordo dei veicoli stradali, come in altri modi di trasporto, di dispositivi installati a bordo ("scatole nere") destinati a registrare i parametri che permettono di spiegare le cause degli incidenti, renderà gli automobilisti più responsabili, accelererà le procedure giudiziarie dopo gli incidenti, ridurrà il costo delle azioni in giudizio e permetterà di adottare misure preventive più efficaci.

5.6.2. Cause degli incidenti

Si prevede di sviluppare indagini indipendenti sugli incidenti stradali, sul modello della regolamentazione europea esistente per l'aviazione civile. Tuttavia non è possibile condurre un'indagine dettagliata su ogni incidente della strada dato il loro molto grande numero; è più realistico concentrarsi, da un lato, sugli incidenti più gravi e, dall'altro, su un campione rappresentativo di incidenti "ordinari". Queste indagini, indipendenti da quelle condotte dalle autorità giudiziarie o dalle assicurazioni, devono essere orientate verso le cause degli incidenti piuttosto che le responsabilità e permettere di migliorare la legislazione e le pratiche in vigore. Devono essere svolte a livello nazionale sulla base di una metodologia europea e i loro risultati comunicati per valutazione ad un gruppo di esperti che si riuniscono presso la Commissione. Queste indagini, concernenti un numero limitato di incidenti, saranno completate da statistiche generali di incidenti stradali e da studi dettagliati di casi di incidenti,

⁴⁹ Pacchetto sulle nuove comunicazioni elettroniche costituito dalla direttiva 2002/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, che istituisce un quadro normativo comune per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (direttiva quadro) e la direttiva 2002/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica (direttiva servizio universale) (GU L 108 del 24.4.2002, pag. 33).

realizzati da gruppi pluridisciplinari. Le basi di dati così costituite saranno messe a disposizione dei ricercatori.

Un problema particolare si pone per lo sfruttamento indagini effettuate in occasione degli incidenti. Attualmente, le indagini sollecitate dalle autorità giudiziarie o le assicurazioni hanno come obiettivo principale la riparazione dei pregiudizi causati dagli incidenti e la determinazione delle responsabilità in applicazione di codici istituiti dal legislatore. Queste indagini non soddisfano però l'esigenza sempre più avvertita in Europa e negli Stati Uniti di indagini tecniche indipendenti i cui risultati sono orientati verso le cause degli incidenti e i mezzi per migliorare la legislazione.

Da molti anni la regolamentazione europea ha previsto questo tipo di indagini per l'aviazione civile⁵⁰. Un obbligo simile è ora previsto nella regolamentazione ferroviaria⁵¹. La Commissione prevede ora di proporre lo sviluppo di queste stesse indagini per il settore marittimo⁵² e a più lungo termine occorrerebbe farlo per gli incidenti stradali.

Queste indagini indipendenti devono essere condotte a livello nazionale ma secondo una metodologia europea. I risultati dovrebbero essere comunicati ad un gruppo di esperti indipendenti presso la Commissione, incaricato di migliorare la legislazione in vigore e di adattare la metodologia alle evoluzioni tecniche in particolare.

Come è stato detto alla terza conferenza sull'indagine degli incidenti organizzata dal Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (ETSC), "un'organizzazione indipendente permanente non garantisce soltanto l'indipendenza delle indagini ma permette anche di assicurarsi che le sue raccomandazioni siano seguite da effetti".

Qualsiasi nuova tecnologia può portare a fenomeni di compensazione da parte dei conducenti e sarà quindi necessario valutarne l'impatto (caso ad esempio dei dispositivi che rilevano la

⁵⁰ La direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14) costituisce un modello per gli altri tipi di trasporto. Questa direttiva stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile. Come complemento, la Commissione ha adottato, nel dicembre 2000, una proposta di direttiva sulle relazioni di eventi nell'aviazione civile. Completando la normativa comunitaria attuale, questa proposta riguarda l'analisi degli incidenti, eventi che costituiscono generalmente segni precursori di incidenti.

⁵¹ Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, che fa parte del "pacchetto ferroviario" adottato nel dicembre 2000, fa obbligo agli Stati membri di adottare le disposizioni affinché siano sistematicamente svolte indagini in caso di incidenti. La Commissione ha proposto nel 2002 una direttiva sulla sicurezza ferroviaria (COM(2002)21 def. GU C 126E del 28.5.2002, pag. 332) che fa obbligo agli Stati membri di realizzare, a livello nazionale, organismi completamente indipendenti, incaricati di effettuare le indagini sugli incidenti. Un meccanismo di cooperazione a livello comunitario sarà realizzato, eventualmente nel quadro della futura agenzia per la sicurezza ferroviaria.

⁵² La direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1) richiede, a decorrere dal 1° dicembre 2000, lo svolgimento di un'indagine oggettiva in caso di incidente per tutte le navi e macchine interessate che operano a destinazione o alla partenza di porti della Comunità. La Commissione prevede di proporre entro il 2004 un sistema armonizzato per tutti gli incidenti marittimi.

stanchezza dei conducenti, delle misure di riabilitazione, dei metodi di accesso progressivo alla guida).

L'installazione a lungo termine dei **registratori** ("scatole nere") in alcune categorie di veicoli stradali, come per gli altri modi di trasporto, permetterà di comprendere le cause tecniche di incidenti, responsabilizzerà gli automobilisti, accelererà le procedure giudiziarie, consecutive agli incidenti, ne ridurrà i costi e permetterà di adottare misure preventive più efficaci. Sarà prezioso raccogliere in modo centralizzato le informazioni registrate dal momento che esisterà una massa critica di apparecchi in servizio. Senza attendere questo momento, e per evitare eventuali incompatibilità tecniche, sarà utile elaborare una specifica tecnica.

5.6.3. *Circostanze degli incidenti*

L'UE si è dotata di CARE (già citata), i cui dati disaggregati sono alimentati dagli Stati membri e gestiti dai servizi della Commissione⁵³. Dal luglio 2002 diverse tabelle e grafici sono accessibili al pubblico mediante il sito Internet "Europa"⁵⁴ e si prevede di aumentare questo servizio regolarmente. D'altra parte, un numero limitato di utenti (due per Stato membro) ha un accesso diretto all'insieme dei dati di CARE. Un gruppo di organismi specializzati nella sicurezza stradale terminerà prima della fine del 2003 uno studio sullo sfruttamento pratico di CARE⁵⁵. Si dovranno anche realizzare studi sulla correlazione dei dati per valutare periodicamente gli errori di dichiarazione concernenti le vittime. A tal fine, occorrerà confrontare i dati degli ospedali con le statistiche nazionali.

La comparabilità della situazione tra Stati membri suppone che i dati di CARE siano confrontati a diverse variabili socioeconomiche, dette **variabili di esposizione al rischio**, come il parco di veicoli, la lunghezza delle reti o i vari volumi di traffico. Le variabili in questione devono essere conosciute a un livello di dettaglio compatibile con la tipologia di CARE ed essere misurate in modo comparabile.

A medio termine, CARE cela un potenziale considerevole di informazioni e di strumenti d'aiuto alla decisione e al controllo, per il grande pubblico, i ricercatori o le politiche.

5.6.4. *Conseguenze degli incidenti*

I prelievi sanguigni, studi radiologici e altre analisi cliniche sono indispensabili per conoscere le conseguenze di incidenti corporali, e la loro esecuzione dovrebbe essere codificata o armonizzata, in tutta l'Unione europea. Occorre mettere in valore a livello dell'Unione europea le esperienze riuscite, spesso condotte a livello locale e da gruppi pluridisciplinari dei specialisti dei traumatismi a seguito di incidenti stradali, favorendo gli scambi di informazioni tra gli specialisti e elaborando orientamenti riguardanti le migliori pratiche.

Nel contesto del Quinto programma quadro di ricerca, un progetto principale d'analisi dei traumatismi causati dagli incidenti stradali è stato lanciato nel 2002⁵⁶. Questo progetto riprende le raccomandazioni formulate in un progetto precedente⁵⁷ sulla codifica dei traumatismi. L'azione deve essere proseguita e amplificata, e l'incidentologia è stata presa in considerazione come uno dei temi di azione prioritari del Sesto programma quadro.

⁵³ Esiste anche la base di dati BICAR gestita dall'OCSE, ma i dati sono disponibili soltanto in forma aggregata.

⁵⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm

⁵⁵ Progetto ASTERYX.

⁵⁶ Progetto PENDANT.

⁵⁷ Progetto STAIRS (Quarto programma quadro).

5.6.5. Osservatorio europeo della sicurezza stradale

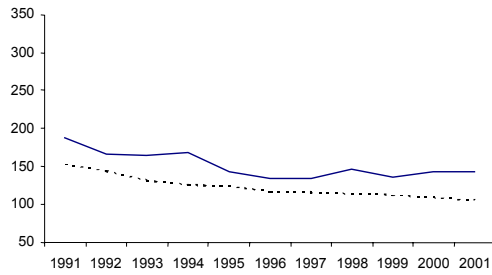
La Commissione intende infine istituire un osservatorio europeo della sicurezza stradale, come struttura interna della Commissione, sotto forma di progetti pilota e finanziato nel quadro del bilancio dell'Unione europea. Questo osservatorio coordinerà tutte le attività comunitarie nel settore della raccolta e dell'analisi dei dati relativi agli incidenti stradali e ai danni corporali e ospiterà il sistema di informazione CARE. Esso fungerà quindi da punto di collegamento nell'Unione europea per lo scambio di informazioni sulle migliori pratiche e sarà incaricato, in definitiva, di organizzare e gestire le attività attorno agli orientamenti comunitari riguardanti le migliori pratiche. L'osservatorio potrà anche trattare il miglioramento della diffusione dei risultati dei progetti di ricerca relativi alla sicurezza stradale, quelli finanziati dall'Unione europea e da altri programmi e garantire la diffusione delle informazioni.

- Sviluppare la base di dati CARE e ampliarne l'accesso, con un intento di trasparenza e di maggiore uso di essa.
- Completare CARE con le variabile da esposizione il rischio e le cause degli incidenti.
- Valutare e migliorare i sistemi che collegano i dati degli ospedali alle statistiche nazionali sugli incidenti stradali.
- Elaborare una specifica applicabile ai registratori di incidente installati a bordo e studiare le ripercussioni delle varie alternative per alcune categorie di veicoli.
- Istituire un osservatorio europeo della sicurezza stradale, come struttura interna della Commissione.
- Stabilire una metodologia europea per le indagini indipendenti sugli incidenti stradali e instaurare un gruppo di esperti indipendenti che si riuniscono presso la Commissione.

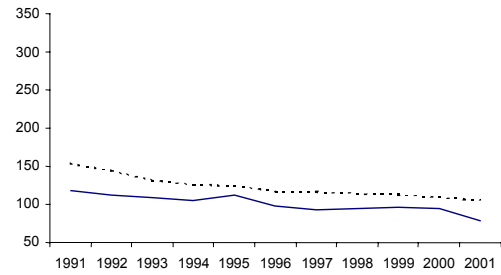
ALLEGATO 1

Incidenti stradali - evoluzione del numero di morti per milione di abitanti, 1991-2001 Situazione in ogni Stato membro (+ media UE-15)

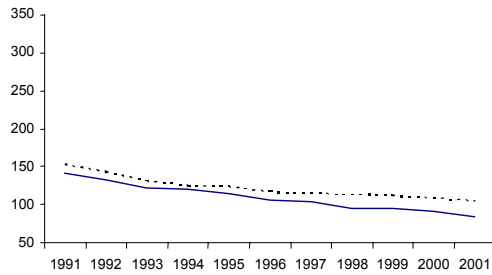
B



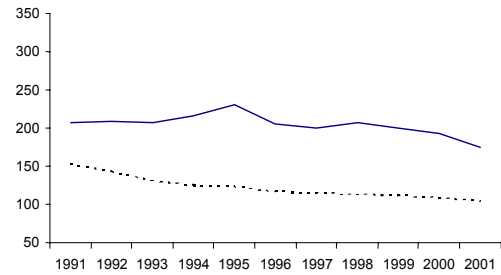
DK



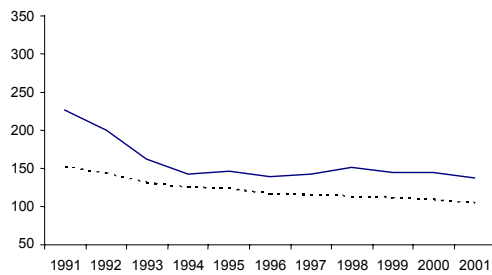
D



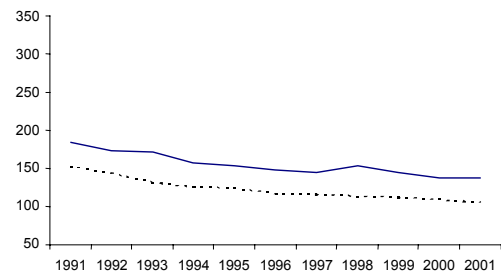
EL



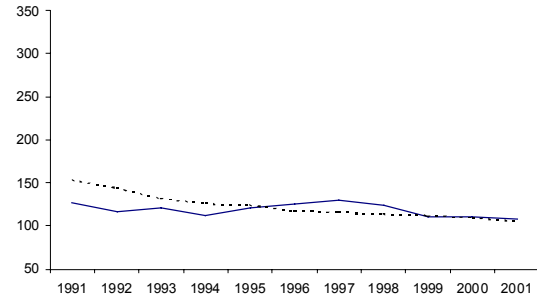
E



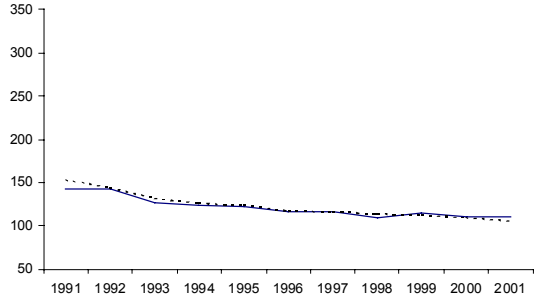
F



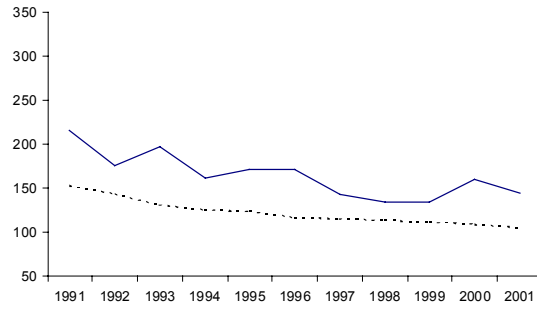
IRL



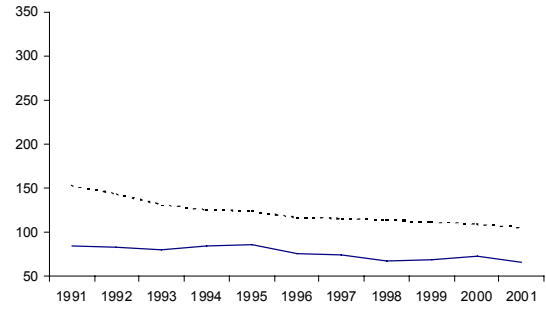
I



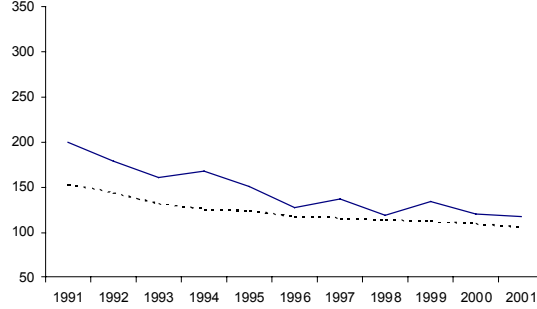
L



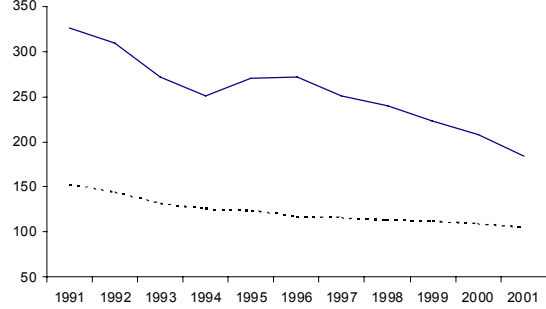
NL

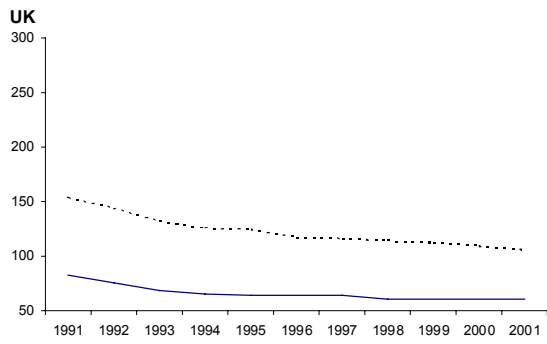
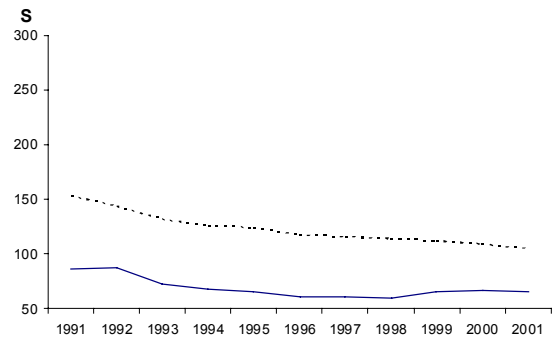
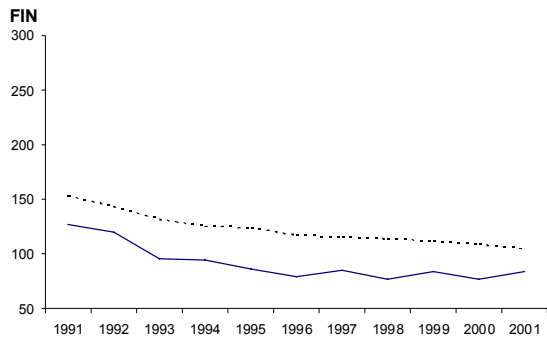


A



P





	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	16.918
DK	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	5.815
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977	98.499
EL	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.157	2.105	2.182	2.116	2.037	1.895	23.585
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.749	5.482	5.604	5.957	5.738	5.777	5.516	68.467
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	8.918	8.487	8.079	8.160	98.789
IRL	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	4.760
I	8.109	8.053	7.188	7.091	7.020	6.676	6.713	6.314	6.633	6.410	6.410	76.617
L	83	69	78	65	70	71	60	57	58	70	69	750
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066	1.090	1.082	1.085	13.067
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963	1.079	976	958	12.893
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	2.126	2.028	1.874	1.671	27.167
FIN	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	5.140
S	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	6.660
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581	3.564	3.580	3.598	42.467
EU-15	56.027	52.771	48.558	46.514	46.096	43.626	43.312	42.344	41.901	40.761	39.684	501.594

Incidenti stradali - evoluzione 1991-2001 - numero di morti

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
B	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145
DK	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81
D	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85
EL	207	210	209	216	231	206	201	208	201	193	180
E	227	201	163	143	147	140	143	151	145	145	137
F	184	173	172	157	154	147	145	153	145	138	138
IRL	126	117	121	113	121	125	130	124	111	111	108
I	143	142	126	124	123	116	117	110	115	111	111
L	216	177	197	162	172	172	143	135	135	161	156
NL	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	68
A	200	178	161	167	151	128	137	119	133	120	118
P	326	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163
FIN	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84
S	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66
UK	82	76	68	65	64	64	64	61	60	60	60
EU-15	153	144	132	126	124	117	116	113	112	108	105

Incidenti stradali - evoluzione 1991-2001 - numero di morti per milione di abitanti

Fonti: CARE, dati nazionali. Stime in corsivo

ALLEGATO 2

Carta europea della sicurezza stradale

Il sottoscritto [designazione, indirizzo], rappresentato(a) da [nome e titolo della persona firmataria]

detentore di un'autorità, di un potere di decisione, di un potere economico o sociale o di un mandato di rappresentanza,

a questo titolo, detentore da un lato di responsabilità in termini di sicurezza stradale nell'Unione europea,

(PREAMBOLO)

Considerando che il numero attuale delle vittime degli incidenti stradali in Europa ha raggiunto livelli inaccettabili e che bisogna adottare le misure più efficaci per ridurre quanto prima questo numero,

Considerando che un'azione coordinata tra le molte parti aventi ad un titolo o un altro una responsabilità è più atta a dare i risultati previsti,

Ritenendo che esistano misure efficaci per indurre gli utenti della strada ad applicare le norme di sicurezza, e anche per adottare misure di maggiore portata, come ridurre l'esposizione degli utenti al rischio di incidente; che la portata di queste misure sarà moltiplicata se applicata da un numero critico di soggetti,

Sottoscrivendo l'obiettivo di una riduzione di almeno il 50% dei decessi entro il 2010,

Confidando nel senso responsabilità degli individui e delle organizzazioni interessate,

Consapevole che le azioni a favore della sicurezza stradale hanno un costo estremamente basso rispetto al costo umano, sociale ed economico dell'insicurezza stradale,

(OBIETTIVO)

SI IMPEGNA AD ATTUARE SU BASE VOLONTARIA LE MISURE CHE RIENTRANO NELLA SUA RESPONSABILITÀ E NELLE SUE ATTIVITÀ PER ACCELERARE I PROGRESSI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE.

SI IMPEGNA – IN PARTICOLARE NEI LIMITI DELLE SUE RESPONSABILITÀ E DELLE SUE SPECIFICITÀ E, EVENTUALMENTE, SECONDO LE MODALITÀ ALLEGATE ALLA PRESENTE CARTA – AD ATTUARE I PRINCIPI E LE MISURE SEGUENTI:

1. Prendere le misure che gli competono per contribuire all'obiettivo sopra indicato di riduzione della mortalità stradale.
2. Includere le azioni di sicurezza stradale e la misura delle prestazioni di sicurezza fra i suoi obiettivi principali e i suoi criteri decisionali principali, in particolare nel quadro delle sue attività di ricerca, della sua organizzazione e dei suoi investimenti, e nel quadro più generale di organizzazione delle sue attività professionali, in modo da elaborare un effettivo piano di sicurezza stradale.

3. Condividere con gli organismi competenti abilitati in materia di sicurezza stradale, le informazioni di natura tecnica e statistica atte a permettere una migliore comprensione delle cause degli incidenti, delle lesioni causate dagli incidenti e dell'efficacia delle misure preventive e palliative.
4. Contribuire a prevenire gli incidenti stradali grazie ad azioni valide in uno o più dei settori seguenti:
 - formazione e informazione iniziali e continue dei conducenti;
 - apparecchiatura ed ergonomia degli autoveicoli;
 - sistemazione delle infrastrutture in modo da ridurre al minimo i rischi di incidente e la loro gravità e incoraggiare una guida sicura.
5. Sviluppare e attuare le tecnologie che permettono di ridurre le conseguenze degli incidenti stradali.
6. Contribuire a sviluppare i mezzi che permettono un controllo uniforme, continuo e adeguato del rispetto delle norme di circolazione da parte delle persone che agiscono a suo nome o sotto la sua amministrazione e sanzionare in modo uniforme, rapido e proporzionato gli eventuali contravventori.
7. Creare un quadro favorevole alla realizzazione di azioni educative continue e la riabilitazione dei conducenti a rischio.
8. Cercare, il più possibile, di apportare il suo contributo ad una migliore conoscenza delle cause, circostanze e conseguenze degli incidenti per trarne gli insegnamenti ed evitare che si ripetano.
9. Contribuire a far sì che siano disponibili cure mediche, psicologiche e giuridiche efficaci e di qualità per le eventuali vittime di incidenti stradali.
10. Accettare la valutazione a posteriori ad opera di *pares*, secondo le opportune norme di riservatezza, delle misure intraprese per migliorare la sicurezza stradale e, se necessario, trarre gli insegnamenti per riesaminare le misure.

E INFINE

11. Prendere deliberatamente l'iniziativa di attuare misure che vadano oltre i semplici requisiti normativi in vigore, cioè: [da completare da parte del firmatario].

Fatto a, il

(firma)