Programma 2011-2020 sulla sicurezza stradale: misure dettagliate

Reference: MEMO/10/343 Date: 20/07/2010

HTML: [EN](#) [FR](#) [DE](#) [DA](#) [ES](#) [NL](#) [IT](#) [SW](#) [PT](#) [FI](#) [EL](#) [CS](#) [ET](#) [HU](#) [LT](#) [LV](#) [MT](#) [PL](#)
[SK](#) [SL](#) [BG](#) [RO](#)

PDF: [EN](#) [FR](#) [DE](#) [DA](#) [ES](#) [NL](#) [IT](#) [SW](#) [PT](#) [FI](#) [EL](#) [CS](#) [ET](#) [HU](#) [LT](#) [LV](#) [MT](#) [PL](#)
[SK](#) [SL](#) [BG](#) [RO](#)

DOC: [EN](#) [FR](#) [DE](#) [DA](#) [ES](#) [NL](#) [IT](#) [SW](#) [PT](#) [FI](#) [EL](#) [CS](#) [ET](#) [HU](#) [LT](#) [LV](#) [MT](#) [PL](#)
[SK](#) [SL](#) [BG](#) [RO](#)

MEMO/10/343

Bruxelles, 20 luglio 2010

Programma 2011-2020 sulla sicurezza stradale: misure dettagliate

La Commissione ha adottato oggi un programma ambizioso sulla sicurezza stradale inteso a dimezzare le vittime di incidenti stradali in Europa nei prossimi dieci anni. Il programma definisce una serie di iniziative, a livello europeo e a livello nazionale, intese essenzialmente a migliorare la sicurezza del veicolo, la sicurezza dell'infrastruttura e il comportamento degli utenti della strada.

Dati chiave:

- La sicurezza stradale è un grosso problema sociale. Nel 2009 più di 35 000 persone sono morte sulle strade dell'Unione europea, cioè l'equivalente di una città di media grandezza.
- Secondo le stime, per ogni morto sulle strade d'Europa ci sono 4 invalidi permanenti, con danni al cervello o al midollo spinale, 10 feriti gravi e 40 feriti lievi.
- I costi economici per la società sono stimati a 130 miliardi di euro all'anno.

Il programma sulla sicurezza stradale (2011-2020) nei dettagli

Sono indicati sette obiettivi strategici

1. Misure per migliorare la sicurezza dei veicoli

Nel periodo 2001-2010 si è lavorato molto sui dispositivi di sicurezza "passivi" per i veicoli, come le cinture di sicurezza e gli airbag. Tra il 2011 e il 2020 entrerà in vigore una serie di nuove misure di "sicurezza attiva" per i dispositivi di sicurezza che comprenderà:

- Controllo elettronico obbligatorio della stabilità (per automobili, autobus ed autocarri) per ridurre il rischio di perdita di stabilità o di ribaltamento.
- Sistemi obbligatori di avviso di uscita di corsia (per autocarri e autobus).
- Sistemi automatici obbligatori di frenaggio di emergenza (per autocarri e autobus).
- Dispositivi obbligatori che ricordano di allacciare la cintura di sicurezza (automobili ed autocarri).
- Limitatori di velocità obbligatori per veicoli commerciali/furgoni leggeri (già obbligatori per gli autocarri).
- Per i veicoli elettrici, la Commissione proporrà un pacchetto di misure concrete che fisseranno norme tecniche per la sicurezza.
- La Commissione esaminerà la possibilità di estendere l'applicazione di sistemi avanzati di assistenza alla guida, come i sistemi di allarme anticollisione, adattandoli ai veicoli commerciali e/o privati
- Dal 2003 la normativa dell'UE è stata rafforzata al fine di ridurre il rischio di lesioni per gruppi vulnerabili

come i pedoni e i ciclisti, ad esempio rendendo obbligatori frontali di veicoli che assorbono l'energia dell'impatto e specchietti anti-angolo morto. Occorrerà esaminare ulteriori interventi tecnologici nel settore.

Sicurezza dei veicoli su strada - controlli tecnici

- La Commissione rafforzerà la legislazione dell'UE sui controlli tecnici al fine di istituire un riconoscimento reciproco di tali controlli, in modo che quelli effettuati in uno Stato membro siano riconosciuti in un altro Stato membro.

2. Realizzare infrastrutture stradali più sicure

- Potranno beneficiare di fondi europei soltanto le infrastrutture conformi alle direttive sulla sicurezza stradale e sulla sicurezza nelle gallerie. Questo avviene già per il finanziamento delle TEN-T; la Commissione vuole estendere questa prassi come principio generale da rispettare per qualsiasi finanziamento dell'UE, per esempio nell'ambito del Fondo di coesione.
- Si esamineranno i principi della normativa UE esistente sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture, estendendoli alle strade rurali degli Stati membri. In base a questa legislazione quando si realizza un'infrastruttura, nel processo di pianificazione, in fase preprogettuale e progettuale, occorre tenere conto dei requisiti in materia di sicurezza. Sono inoltre previsti audit di sicurezza per l'infrastruttura, l'identificazione dei punti pericolosi e controlli. L'estensione di questi principi alle strade rurali potrebbe avvenire sulla base di uno scambio di buone pratiche da parte degli Stati membri.

3. Incrementare le tecnologie intelligenti

- La Commissione proporrà nuove specifiche tecniche, nel quadro della direttiva ITS (direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti), in modo da facilitare lo scambio di dati e di informazioni tra veicoli e tra veicoli e infrastruttura (ad esempio, per permettere la trasmissione in tempo reale di informazioni su limiti di velocità, flussi di traffico, congestione, riconoscimento di pedoni).
- La Commissione accelererà l'introduzione del sistema elettronico di chiamata di emergenza (e-Call) e ne studierà l'estensione ai motociclisti, ai veicoli commerciali pesanti e agli autobus.

4. Rafforzare l'istruzione e la formazione per gli utenti della strada

L'utente della strada è il primo anello nella catena di sicurezza e quello più debole, in quanto più incline all'errore. Quali che siano le misure tecniche adottate, l'efficacia della politica di sicurezza stradale dipende in ultima analisi dal comportamento degli utenti. L'istruzione, la formazione e il controllo sono essenziali.

La Commissione collaborerà con gli Stati membri al fine di sviluppare una strategia comune per l'istruzione e la formazione in materia di sicurezza stradale. A livello dell'UE ciò significherà innanzi tutto migliorare il sistema di formazione e di rilascio delle patenti, in particolare ampliando la direttiva sulla patente di guida UE, in modo da:

- Definire criteri minimi per gli istruttori di guida.
- Inserire, nella fase precedente il rilascio della patente, un periodo di tirocinio/guida accompagnata (concordando con i paesi che hanno scelto di utilizzare questo sistema età minima, esperienza e condizioni).
- Esaminare la possibilità di introdurre periodi di prova dopo l'esame di guida (durante i quali i neopatentati sono oggetto di controlli più rigorosi).
- Esaminare la possibilità di introdurre la guida ecologica fra le prove teoriche e pratiche, per una guida più sicura e meno inquinante.

5. Migliorare i controlli

L'efficacia delle politiche di sicurezza stradale dipende in larga misura dall'intensità dei controlli e dal rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza. L'applicazione delle norme è determinante perché si creino le condizioni per una netta riduzione del numero di morti e feriti. La velocità, l'alcool e il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza continuano ad essere considerate le tre principali cause di morte sulla strada. Le misure per rafforzare i controlli a livello nazionale e nell'intera UE includeranno:

- Lo sviluppo da parte degli Stati membri di piani nazionali di attuazione (ad esempio obiettivi per quanto riguarda le questioni prioritarie e l'intensità dei controlli a livello nazionale).

- Campagne di sensibilizzazione in tutta l'UE
- Per la guida in stato di ebbrezza le multe dovrebbero essere accompagnate da misure di prevenzione. Ad esempio, la Commissione studierà misure legislative intese ad imporre l'utilizzo obbligatorio di sistemi alcolock per casi specifici, come gli autobus scolastici, o nel quadro di programmi di riabilitazione (per conducenti professionisti e non professionisti) dopo la contestazione di infrazioni per guida in stato di ebbrezza.
- L'infrazione transfrontaliera più diffusa continua ad essere l'eccesso di velocità. La Commissione darà la priorità all'adozione di misure legalmente vincolanti sullo scambio transfrontaliero di informazioni nel campo della sicurezza stradale (proposta di direttiva del 2008) per permettere l'identificazione dei trasgressori stranieri e l'imposizione agli stessi di sanzioni per le infrazioni concernenti il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza, l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza e il passaggio con semaforo rosso.

6. Fissare un obiettivo per i feriti della strada

La riduzione del numero di feriti sarà un'azione prioritaria di importanza chiave per l'Europa nei prossimi dieci anni. La Commissione definirà gli elementi di una strategia di azione globale riguardante i feriti della strada e il primo soccorso che comprenderà:

- L'adozione di definizioni comuni delle lesioni gravi e di quelle meno gravi per individuare degli obiettivi al fine di stabilire poi un obiettivo comune a livello UE da inserire negli Orientamenti in materia di sicurezza stradale 2010-2020.
- Promuovere lo scambio di buone pratiche tra gli Stati membri sulla risposta del servizio di emergenza agli incidenti, provvedendo altresì ad organizzare in tutta l'UE la raccolta e l'analisi dei dati sui feriti.
- Esaminare il valore aggiunto che comporterebbe la realizzazione e l'installazione, in particolare sui veicoli professionali, di registratori di dati relativi ad eventi incidentali (le cosiddette "scatole nere"), al fine di migliorare le indagini tecniche e l'analisi degli incidenti.

7. Maggiore attenzione ai motociclisti

La Commissione concentrerà in particolare la sua attenzione sui motocicli e su altri "veicoli a due ruote a motore" (PTW). Mentre per altri tipi di trasporto su veicoli nel corso del tempo si è registrata una sensibile riduzione delle vittime e dei feriti, per gli utenti di PTW la riduzione è stata molto inferiore o addirittura non c'è stata affatto.

Saranno proposte misure a livello europeo per i veicoli a due ruote a motore al fine di:

- introdurre una serie di misure funzionali per la sicurezza del veicolo, come ad esempio l'obbligo di installare sistemi di frenatura avanzati, sistemi di sicurezza *Automatic Headlamp On* e misure aggiornate contro la manomissione per determinate categorie di PTW (in modo che non possano essere rimossi i limitatori di velocità);
- elaborare norme tecniche sui dispositivi di protezione individuale come gli indumenti e studiare la fattibilità di installare sui motocicli airbag e/o di integrare l'airbag nell'indumento protettivo,
- estendere la normativa UE sulle ispezioni/ controlli tecnici alle motociclette e ad altri veicoli a due ruote a motore (al momento assente)

Programma d'azione 2001-2010 sulla sicurezza stradale

Anche se non è stato raggiunto l'ambizioso obiettivo fissato nel 2001, quello cioè di dimezzare entro il 2010 il numero di incidenti mortali, sono stati comunque realizzati sensibili progressi. Ad esempio, il numero di incidenti mortali dovrebbe ridursi di oltre il 40% (contro una riduzione del 25% nel decennio precedente). È inoltre diminuito il livello medio di vittime di incidenti stradali per milione di abitanti, che è passato da 113 nel 2001 a 69 nel 2009 per tutti gli attuali 27 Stati membri. È un livello prossimo a quello registrato nel 2001 dagli Stati membri con le migliori prestazioni (Regno Unito, Svezia e Paesi Bassi, rispettivamente con 61, 62 e 66 vittime per milione di abitanti) Il piano d'azione sulla sicurezza stradale (2001-2010) è stato un forte catalizzatore per l'UE e per i singoli Stati membri ed è servito ad incentivare gli sforzi volti a migliorare la sicurezza stradale.

Per maggiori informazioni consultare il sito :

[IP/10/970](#)

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm

Figures and graphics available in PDF and WORD PROCESSED