



**Bruxelles, 23 maggio 2018
(OR. en)**

**9141/18
ADD 1**

**TRANS 216
CLIMA 86
COMPET 357
ENV 346**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 293 final - ANNEX 1
Oggetto:	ALLEGATO della COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI L'EUROPA IN MOVIMENTO Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 293 final - ANNEX 1.

All.: COM(2018) 293 final - ANNEX 1



Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

ALLEGATO

della

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

L'EUROPA IN MOVIMENTO

Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita

Allegato 1: Piano d'azione strategico sulla sicurezza stradale

Il presente allegato descrive specifiche azioni previste nell'ambito dell'attuale mandato della Commissione, ossia fino alla fine del terzo trimestre 2019. **Le azioni sono illustrate indicando specifiche scadenze per gli obiettivi.** Naturalmente non è possibile anticipare l'azione della prossima Commissione ma vengono piuttosto illustrate ulteriori azioni previste indicativamente per il periodo successivo al 2019 e **senza una specifica scadenza per gli obiettivi.**

1. Rafforzamento della governance della sicurezza stradale

Per contrastare la tendenza alla stagnazione dei dati sulla sicurezza stradale nell'UE e avvicinarsi all'obiettivo a lungo termine di "zero vittime" nell'UE entro il 2050 ("Vision Zero") è necessario un nuovo approccio. Il nuovo quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030 dell'UE, che verrà elaborato dettagliatamente entro il 2019, si basa sull'**approccio "Safe System"**, che implica la definizione di chiari **obiettivi**, il monitoraggio dei progressi con l'aiuto di una serie di **indicatori chiave di prestazione** direttamente collegati alla prevenzione dei decessi e delle lesioni gravi per tutti gli utenti della strada. Esso richiede **un'azione coordinata di tutti i settori e di tutti gli utenti della strada** nell'ambito di una struttura di governance rafforzata.

Azioni fondamentali relative alla governance

La Commissione svilupperà i principi per il quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030 dell'UE definiti nella presente comunicazione [secondo trimestre 2019], tra cui:

- un elenco degli indicatori chiave di prestazione da associare agli esiti degli obiettivi, istituito in stretta collaborazione con gli Stati membri;
- un rafforzamento del mandato del gruppo di alto livello sulla sicurezza stradale (composto da rappresentanti di alto livello delle amministrazioni nazionali) con l'inclusione della consulenza strategica e di riscontri frequenti;
- il nuovo ruolo dell'ambasciatore europeo della sicurezza stradale, una personalità riconosciuta, per coordinare l'impegno per la sicurezza stradale con gli Stati membri e diffondere buone prassi sia all'interno dell'UE che a livello internazionale.

Per l'intero periodo quadro, la Commissione (guidata da un gruppo di coordinamento inter-DG) si impegnerà con gli Stati membri e le parti interessate per monitorare e accelerare i progressi, per esempio organizzando conferenze semestrali sui risultati e promuovendo impegni volontari, in particolare nell'ambito di una Carta europea della sicurezza stradale potenziata¹.

2. Maggiore sostegno finanziario alla sicurezza stradale

Una leva importante a disposizione dell'UE per accelerare il conseguimento dei risultati è il sostegno alle iniziative di sicurezza stradale con varie soluzioni di finanziamento. I miglioramenti delle infrastrutture possono essere sostenuti dai fondi regionali del quadro

¹ La Carta europea della sicurezza stradale è una piattaforma della società civile per la sicurezza stradale creata dalla Commissione europea e che attualmente conta oltre 3500 membri.

finanziario attuale. Inoltre, nell'invito odierno relativo al meccanismo per collegare l'Europa, vengono messi a disposizione 200 milioni di EUR per la sicurezza stradale e la digitalizzazione. A lungo termine, sarà importante garantire la **stabilità e la coerenza delle soluzioni di finanziamento** per il miglioramento delle infrastrutture, per altre azioni a favore della sicurezza stradale e per il potenziamento delle capacità.

Azioni fondamentali di sviluppo e finanziamento

La Commissione intende:

- incoraggiare il ricorso al sostegno finanziario dell'UE erogato tramite i fondi strutturali e d'investimento europei per i miglioramenti delle infrastrutture per la sicurezza stradale, specialmente negli Stati membri con risultati relativamente scarsi in materia di sicurezza stradale, nonché incoraggiare l'uso del meccanismo per collegare l'Europa [secondo trimestre 2018];
- semplificare e rafforzare il sostegno finanziario alle azioni per la sicurezza stradale nel prossimo quadro finanziario pluriennale tenendo conto della complementarità dei diversi strumenti di finanziamento [secondo trimestre 2018];
- esaminare le modalità per garantire stabilità al sostegno finanziario delle azioni per la sicurezza stradale nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale, come operazioni transfrontaliere congiunte di applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale attuate nell'ambito di una cooperazione tra corpi di polizia [terzo trimestre 2018];
- esaminare le possibilità di sostenere finanziariamente il potenziamento delle capacità a livello degli Stati membri, per esempio in relazione a strategie "Safe System" (ad es. metodologia di misurazione degli indicatori chiave di prestazione) [terzo trimestre 2019].

Inoltre la Commissione esaminerà, in stretta cooperazione con la Banca europea per gli investimenti, modalità per agevolare l'accesso da parte delle autorità pubbliche a un sostegno finanziario adeguato per acquisire parchi veicoli più sicuri. Un esempio potrebbe essere un possibile strumento per un sistema di trasporto più sicuro o un ampliamento dell'attuale strumento per un sistema di trasporto più pulito². La Commissione esaminerà inoltre modalità di finanziamento per la ricerca e l'innovazione necessarie allo sviluppo e all'attuazione delle strategie "Safe System".

3. Sicurezza delle strade e dei bordi delle strade

L'approccio "Safe System" alla progettazione delle strade implica una corrispondenza tra funzione, progettazione, tracciato e limiti di velocità delle strade per fare in modo che gli incidenti dovuti agli errori umani non causino decessi e lesioni gravi. La Commissione propone oggi di modificare la direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali per assicurare **una maggiore trasparenza e una mappatura dei rischi per l'intera rete** nonché per ampliare il proprio ambito di applicazione a **tutte le strade principali**, oltre che alle reti transeuropee.

Azioni fondamentali per la sicurezza delle strade e dei bordi delle strade

La Commissione intende:

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>.

- svolgere lavori preparatori e istituire un gruppo di esperti il cui compito sarà elaborare un quadro per la classificazione delle strade con una migliore corrispondenza fra limite di velocità e progettazione e tracciato stradale, in linea con l’approccio “Safe System” [terzo trimestre 2019];
- agevolare lo scambio di esperienze sulle metodologie “Safe System” tra operatori del settore (ad esempio in un forum dei controllori della sicurezza stradale europei) [all’adozione della direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali modificata].

Per l’intero periodo quadro, la Commissione cercherà di individuare ulteriori azioni dell’UE, come la definizione di specifici obiettivi di sicurezza per le strade delle reti transeuropee nella prossima revisione degli orientamenti sulle reti transeuropee.

4. Sicurezza dei veicoli

L’UE è riuscita a ridurre i decessi e le lesioni gravi migliorando la sicurezza dei veicoli attraverso successive versioni del regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli e del regolamento sulla sicurezza dei pedoni. La Commissione propone di rivedere tali regolamenti per rendere **obbligatorie alcune importanti caratteristiche di sicurezza**, come l’adattamento intelligente della velocità, la frenata di emergenza autonoma (anche in relazione a pedoni e ciclisti) o il miglioramento della visione diretta per gli autocarri. Come seguito, sarà importante assegnare priorità alle attività dell’UE e delle Nazioni Unite per lo sviluppo di nuovi regolamenti in materia di sicurezza dei veicoli (per esempio la frenata di emergenza autonoma per gli autocarri, compresa la rilevazione di pedoni e ciclisti, e gli standard di visione diretta). Anche gli **appalti pubblici** rappresentano un’interessante opportunità di influire positivamente sulla rapidità di adozione delle tecnologie di sicurezza.

Inoltre, la Commissione propone di rivedere il regolamento sull’etichettatura degli pneumatici per migliorare le informazioni ai consumatori, in particolare quelle sulle **prestazioni di sicurezza degli pneumatici**.

Azioni fondamentali per la sicurezza dei veicoli

La Commissione intende:

- iniziare a valutare se l’ammodernamento del parco veicoli esistente (in particolare autobus e autocarri) con sistemi avanzati di assistenza alla guida sia fattibile ed efficace sotto il profilo dei costi [quarto trimestre 2018];
- incoraggiare gli Stati membri a considerare incentivi nazionali, pur tutelando la concorrenza nel mercato interno, per favorire tecnologie collaudate attraverso una serie di mezzi tra cui appalti, politiche per una mobilità sicura, incentivi fiscali e assicurativi [secondo trimestre 2018].

La Commissione intende sollecitare impegni volontari, per esempio da parte di:

- datori di lavoro/associazioni di autotrasportatori (ad esempio l’adozione delle ultime caratteristiche di sicurezza sui veicoli, prima che vengano rese obbligatorie),
- autorità pubbliche (ad esempio città che negli appalti pubblici favoriscano l’acquisto delle autovetture più sicure, non solo quelle più pulite, per i loro parchi veicoli),

- fabbricanti (ad esempio l'adozione di caratteristiche di sicurezza superiori ai requisiti minimi per tutte le fasce di prezzo),
- assicuratori (ad esempio la modifica della struttura dei premi a favore dei veicoli più sicuri),
- settore dell'autonoleggio e del car sharing (ad esempio la promozione di autovetture sicure nell'attività di noleggio e leasing di autovetture, la manutenzione periodica) e
- scuole guida (ad esempio insegnare a neopatentati e patentati come utilizzare le nuove caratteristiche di sicurezza dei veicoli).

La Commissione valuterà la necessità di ulteriori azioni, anche per quanto riguarda i regolamenti sugli pneumatici relativi al controllo dell'aderenza degli pneumatici fuori uso, per quanto riguarda il quadro giuridico del controllo tecnico dei veicoli, comprese azioni volte a contrastare la potenziale manomissione dei veicoli da parte dei proprietari/titolari, e per quanto riguarda l'attribuzione di una maggiore rilevanza alle considerazioni relative alla sicurezza nella normativa dell'UE in materia di appalti pubblici.

5. Sicurezza dell'utenza stradale

Anche il **comportamento** degli utenti della strada sotto il profilo della sicurezza (velocità, uso dei dispositivi di protezione come cinture di sicurezza e caschi, evitare la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, guidare, andare in bicicletta e moto e camminare senza distrazioni) e il suo **controllo** sono fondamentali per prevenire e ridurre gli incidenti gravi. La proposta di modifica dei regolamenti sulla sicurezza generale dei veicoli e sulla sicurezza dei pedoni riguarda alcune caratteristiche che offrono elevati miglioramenti in termini di sicurezza (adattamento intelligente della velocità, tecnologia per la rilevazione della sonnolenza, interfacce standardizzate per alcolock).

Azioni fondamentali per la sicurezza dell'utenza stradale

La Commissione intende:

- iniziare a valutare opzioni per migliorare l'efficacia della direttiva sulla repressione transfrontaliera delle infrazioni stradali, sulla base di una valutazione condotta nel 2016 [quarto trimestre 2018];
- avviare uno studio sulla fattibilità di una possibile iniziativa legislativa sul riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida [primo trimestre 2019];
- recepire il regolamento della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) che rende obbligatori per tutti i sedili i dispositivi di segnalazione per rammentare di allacciare le cinture di sicurezza [quarto trimestre 2018];
- collaborare con gli Stati membri per agevolare le condizioni necessarie al funzionamento dell'adattamento intelligente della velocità disattivabile, anche riguardo alla disponibilità dei limiti di velocità in formato digitale, e considerare la fattibilità e l'accettabilità dell'adattamento intelligente della velocità non disattivabile in futuro [terzo trimestre 2019];
- iniziare a valutare le modalità di potenziamento della raccomandazione dell'UE sul tasso di alcolemia consentito, ad esempio raccomandando limiti più rigidi per i conducenti professionali e/o inesperti e fornendo indicazioni sull'uso di alcolock [terzo trimestre 2018].

La Commissione intende sollecitare impegni volontari, per esempio da parte di:

- datori di lavoro/associazioni di autotrasportatori (ad esempio il potenziamento dell'istruzione e la sensibilizzazione tra i conducenti professionali, al di là delle prescrizioni legali sulla formazione dei conducenti professionali),
- settore dell'istruzione (ad esempio rendendo la sicurezza stradale parte dei programmi di studio ordinari) e organizzazioni degli utenti (ad esempio promuovendo un comportamento sicuro, tenendo conto di fattori relativi all'età e al genere),
- autorità pubbliche (ad esempio richiedendo l'installazione di alcolock negli appalti pubblici),
- operatori di viaggi in autobus (ad esempio campagne di sensibilizzazione sulle cinture di sicurezza) e
- società di taxi e ride-sharing (ad esempio fornendo ai loro parchi veicoli seggiolini per bambini).

La Commissione cercherà inoltre di incoraggiare e sostenere la ricerca, nell'ambito del futuro programma per la ricerca e l'innovazione, sullo sviluppo di metodi di controllo e strumenti più economici per la rilevazione delle droghe nonché sulla valutazione automatica dell'idoneità alla guida e su come evitare la disattenzione, compresa la distrazione causata dai sistemi elettronici integrati dei veicoli. Essa valuterà se rendere obbligatori dispositivi elettronici individuali di segnalazione per rammentare di allacciare le cinture di sicurezza negli autobus e sviluppare con il settore un codice di buone prassi volto a garantire che i sistemi informativi e i telefoni integrati nelle autovetture siano progettati in modo tale da consentirne l'uso in sicurezza. La Commissione rileverà la necessità di ulteriori azioni, per esempio in relazione alla definizione e all'attuazione della nozione di "velocità sicura", caschi per i ciclisti e indumenti protettivi per i motociclisti e/o accesso progressivo ai veicoli motorizzati per i conducenti inesperti.

6. Rapidità ed efficienza della risposta alle emergenze

Efficaci soccorsi post-incidente, compreso il rapido trasporto presso strutture adeguate da parte di personale qualificato, riducono le conseguenze delle lesioni. In questo contesto, gli effetti dell'introduzione di eCall, il sistema di chiamata di emergenza automatica in caso di incidente, andrebbero attentamente monitorati.

Azioni fondamentali relative alla risposta alle emergenze

La Commissione intende:

- iniziare a valutare gli effetti di eCall e considerare il possibile ampliamento ad altre categorie di veicoli (veicoli pesanti, autobus, motocicli e trattori agricoli) [terzo trimestre 2019] e
- favorire un più stretto contatto tra le autorità preposte alla sicurezza stradale e il settore sanitario per valutare ulteriori esigenze pratiche e di ricerca (ad esempio come garantire la corrispondenza tra lesioni, personale qualificato e strutture mediche adeguate) [terzo trimestre 2018].

La Commissione intende sollecitare impegni volontari, per esempio da parte di:

- operatori del settore dei trasporti commerciali e pubblici (ad esempio fornendo ai conducenti una formazione sul primo intervento),

- fabbricanti (ad esempio installando eCall nelle nuove autovetture di modelli già presenti sul mercato o installandolo in seguito),
- assicuratori (ad esempio riducendo i premi per gli autoveicoli dotati di eCall).

7. Sicurezza stradale volta al futuro

Connettività e automazione hanno un enorme potenziale a lungo termine per la sicurezza stradale, ma occorre affrontarne i rischi, per esempio quelli connessi alla **sicurezza informatica** e al funzionamento di veicoli altamente automatizzati nel **traffico misto**. Nell'ambito del pacchetto mobilità, la Commissione propone pertanto una strategia globale sulla mobilità interconnessa e automatizzata.

L'**economia collaborativa** (per esempio sistemi di car-sharing e bike-sharing) a alcune **misure ambientali** offrono opportunità di vantaggi reciproci se combinati a misure di sicurezza stradale (ad esempio ambienti più sicuri e attraenti per camminare e andare in bicicletta), ma comportano anche dei rischi, come un maggior numero di utenti della strada non protetti.

Qualsiasi iniziativa futura dovrà tener conto delle specifiche esigenze degli **utenti della strada vulnerabili** e dei diversi **gruppi di utenti** (età, genere, disabilità). Inoltre, il campo della **sicurezza sul lavoro** potrebbe necessitare di un'azione potenziata.

Azioni fondamentali relative alle sfide emergenti

La Commissione intende:

- adottare specifiche sui sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (atto delegato adottato ai sensi della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti), compresa la comunicazione veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura³ [quarto trimestre 2018];
- collaborare con le parti interessate per avviare un processo finalizzato allo sviluppo di un codice di condotta per la transizione sicura verso livelli di automazione più elevati, per garantire che i requisiti e le procedure tengano debitamente conto di considerazioni sulla sicurezza stradale (traffico misto, interazione con altri utenti della strada, "platooning"), in particolare garantendo la coerenza tra i codici stradali nazionali ed evitando contraddizioni con le norme dell'UE sui veicoli [terzo trimestre 2019];
- istituire un concorso o premio Città sicura [terzo trimestre 2019].

La Commissione intende sollecitare impegni volontari, per esempio da parte di:

- operatori, gestori di parchi rotabili e trasportatori (ad esempio l'adozione di una politica aziendale in materia di sicurezza stradale);
- associazioni di categoria (ad esempio fornendo indicazioni in materia di sicurezza stradale alle PMI, specialmente per quanto concerne la sicurezza dei furgoni per le consegne nelle aree urbane);
- autorità nazionali (ad esempio seguendo esempi di buone prassi nelle campagne e nella lotta contro la manomissione dei veicoli).

Per l'intera durata del periodo quadro, la Commissione valuterà la necessità di ulteriori azioni dell'UE, come la promozione dell'armonizzazione delle interfacce uomo-macchina installate sui veicoli per garantire che tutti i conducenti e gli utenti possano interagire con i veicoli

³ Cfr. COM(2018) 283 - Comunicazione: "Verso la mobilità automatizzata: una strategia dell'UE per la mobilità del futuro".

senza pregiudicare la sicurezza e relative all'accesso ai dati di bordo del veicolo. La Commissione valuterà se rivedere la legislazione in materia di patenti di guida, controllo tecnico, formazione dei conducenti professionali e periodo di guida per tener conto degli sviluppi nel campo della mobilità cooperativa, interconnessa e autonoma. Inoltre, la Commissione esaminerà gli aspetti di sicurezza stradale nell'ambito della pianificazione della mobilità urbana, della sicurezza sul lavoro, dell'idoneità alla guida di autoveicoli e motocicli nonché nuovi modelli di business del trasporto individuale.

La Commissione inoltre incoraggerà e sosterrà la ricerca e l'innovazione nell'ambito del prossimo programma quadro allo scopo di orientare la politica di sicurezza stradale, anche per quanto concerne nuovi modelli di mobilità e mutamenti sociali, l'interazione tra uomo e tecnologia, in particolare le interfacce uomo-macchina e la transizione sicura verso l'automazione, il controllo e la sicurezza.

8. Il ruolo dell'UE a livello mondiale: esportare la sicurezza stradale

L'attenzione della Commissione per la sicurezza stradale al di là dell'UE è concentrata sui suoi immediati vicini, in particolare i paesi del **Balcani occidentali** e del **partenariato orientale**, che si preparano a firmare le dichiarazioni sulla sicurezza stradale nel 2018, nonché la Turchia.

Inoltre, andrebbe valutato il ruolo dell'UE in materia di sicurezza stradale rispetto alle **Nazioni Unite** e in particolare verso la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

Azioni fondamentali per il miglioramento della sicurezza stradale al di fuori dell'UE

La Commissione intende:

- sviluppare ulteriormente la cooperazione in materia di sicurezza stradale con i vicini dell'UE, in particolare i Balcani occidentali e il partenariato orientale, sulla base delle dichiarazioni sulla sicurezza stradale che verranno adottate nel 2018, in particolare condividendo le migliori pratiche e sostenendo il potenziamento delle capacità [terzo trimestre 2018].

La Commissione valuterà inoltre le modalità per rafforzare il coordinamento dei codici stradali (convenzioni di Ginevra e di Vienna delle Nazioni Unite), anche a livello dell'UE, in modo tale da consentirne l'adeguamento alla mobilità cooperativa, interconnessa e autonoma in modo armonizzato. Inoltre la Commissione esaminerà le modalità di cooperazione con iniziative di finanziamento internazionali, come il Road Safety Trust Fund delle Nazioni Unite.