

COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM(93) 246 def.

Bruxelles, 9 giugno 1993

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

**su un programma d'azione
in materia di sicurezza stradale**

SOMMARIO

1. Introduzione

- 1.1. Contesto**
- 1.2. Antecedenti**
- 1.3. Orientamenti e finalità della presente comunicazione**

2. Il corpus normativo in materia di sicurezza stradale

- 2.1. Veicoli, aspetti tecnici**
- 2.2. Comportamento del conducente**
- 2.3. Altri campi della politica dei trasporti che influiscono sulla sicurezza stradale**

3. Le proposte legislative esistenti e le altre azioni e ricerche in corso

- 3.1. Le proposte legislative esistenti**
- 3.2. Le altre azioni in corso**
- 3.3. La sicurezza stradale nei programmi di ricerca**

4. Il programma sulla sicurezza stradale

- 4.1. Orientamenti**
- 4.2. Campi d'azione prioritari e nuove iniziative**

5. Attuazione del programma

6. Conclusioni

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO
su un programma d'azione
in materia di sicurezza stradale**

1. INTRODUZIONE

1.1. Contesto

Tra tutti i modi di trasporto, quello su strada è all'origine del maggior numero di incidenti. Cifre più che eloquenti indicano le dimensioni del problema della scarsa sicurezza stradale.

Ogni, anno sulle strade della Comunità, perdono la vita circa 50.000 persone a causa di incidenti stradali, mentre i feriti sono oltre un milione e mezzo.

Dalla firma del trattato di Roma ad oggi hanno perso la vita per incidenti stradali quasi due milioni di abitanti dei dodici Stati membri, e più di 40 milioni sono rimasti feriti.

Inoltre alcuni esperti valutano il costo economico di questi incidenti per la Comunità intorno ai 70 Mrd di ECU all'anno in media (le stime variano dai 45 ai 90 Mrd di ECU, secondo i metodi utilizzati).

Ma la mancanza di sicurezza sulle strade non è una fatalità. Se non è realistico aspettarsi di poterla eliminare completamente, le misure prese in numerosi Stati si sono rivelate efficaci nel determinare una sensibile riduzione nel numero degli incidenti e delle vittime.

La sicurezza dei trasporti, in particolare quella stradale, costituisce dunque una preoccupazione pressante di primaria importanza per i responsabili della politica dei trasporti nella Comunità.

A tale riguardo, nel Libro bianco su "Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti" (1), si legge: "Il completamento del mercato interno dei trasporti ... implica necessariamente un aumento delle attività di trasporto. Ancora maggiore risulta di conseguenza la necessità da parte della Comunità di varare una azione appropriata in materia di sicurezza. È senza dubbio per tale motivo che il trattato di Maastricht contiene una modifica dell' articolo 75 del capitolo dedicato ai trasporti, allo scopo di chiarire che la PCT dovrebbe prevedere 'misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti' ".

(1) COM(92)494 def., adottato dalla Commissione il 2 dicembre 1992.

In quest'ottica, il Libro bianco esamina la sicurezza stradale nel contesto del mercato unico dei trasporti, analizza i costi socioeconomici per la collettività, conferma la competenza comunitaria nel settore in questione ed annuncia un approccio integrato al problema, fondato su obiettivi qualitativi e giustificato dal principio di sussidiarietà.

1.2. Antecedenti

Fino al 1984, il tema della sicurezza stradale non è stato preso in considerazione che nella misura in cui l'omogeneità delle regole relative alla concorrenza ed alla libera circolazione dei beni e delle persone poteva essere minacciata dall'assenza di interventi. Veniva inoltre considerato come un sottoprodotto di politiche settoriali comuni: regolamentazione tecnica dei veicoli, condizioni sociali delle attività di trasporto professionale, patenti di guida, ecc.

Nel 1984 il Consiglio ha adottato una risoluzione ⁽¹⁾ nella quale si affermava la necessità di azioni comunitarie in questo settore. A tal fine, invitava la Commissione a presentare proposte e dichiarava il 1986 Anno europeo della sicurezza stradale, anno che ha costituito un riferimento e un punto di partenza per l'elaborazione di un programma di misure miranti a migliorare la sicurezza stradale nella Comunità, tenendo conto anche degli obiettivi definiti dal Parlamento europeo (tra gli altri, il rapporto SEEFELD del 15 giugno 1987).

Nel 1989, nella comunicazione "Sicurezza stradale, una priorità per la Comunità" ⁽²⁾, la Commissione delineava un quadro degli interventi comunitari realizzati a partire dal 1986 ed annunciava la presentazione al Consiglio di un insieme di iniziative legislative.

La maggior parte delle misure proposte dal 1986 è stata adottata (cfr. cap. 2) con l'eccezione di quelle relative ai limiti di velocità ed alla definizione di un tasso di alcolemia, che sono all'esame del Consiglio dal 1989. In tale contesto, l'adozione della direttiva 91/671/CEE del 16 dicembre 1991 ⁽³⁾, relativa all'uso obbligatorio della cinture di sicurezza e all'utilizzazione di sistemi di ritenuta per i bambini può essere considerata un'apertura significativa verso una politica comunitaria della sicurezza stradale.

(1) Risoluzione del Consiglio del 19.12.1984/GU C 341 del 21.12.1984 pag. 1.

(2) COM(88)704 def. del 9.1.1989.

(3) GU L 373 del 31.12.1991

Nel dicembre 1989, la Commissione ha incaricato un comitato di esperti indipendenti di fare il punto della situazione della sicurezza stradale sul territorio dei 12 Stati membri e di avanzare proposte intese a migliorarla. Il comitato ha consegnato il rapporto (detto rapporto G rondeau) (1) nel 1990.

In una risoluzione adottata il 21 giugno 1991 (2), il Consiglio ha chiesto alla Commissione di elaborare ed attuare un programma in materia di sicurezza stradale ed ha invitato a tal fine la Commissione a riunire un gruppo di lavoro ad alto livello composto di rappresentanti dei governi degli Stati membri.

Dopo la sua istituzione, tale gruppo si   riunito pi  volte.

I suggerimenti degli Stati membri, le azioni in corso o previste nell'ambito della Commissione nonch  il rapporto GERONDEAU hanno costituito la base di riferimento dei lavori del gruppo che si sono imperniati sui seguenti elementi:

- definizione di obiettivi comuni;
- criteri volti a stabilire priorit  per l'elaborazione di un programma;
- mezzi d'azione e misure concrete per attuare e sviluppare detto programma.

Tali lavori hanno consentito di mettere a punto la relazione allegata alla presente comunicazione, che   stata terminata nell'aprile 1992.

1.3. Orientamenti e finalit  della presente comunicazione

La presente comunicazione fa seguito alla summenzionata richiesta da parte del Consiglio. Essa   stata elaborata principalmente sulla base del rapporto allegato che riflette il risultato dei lavori del gruppo ad alto livello e presenta un programma d'azione a breve e medio termine.

L'azione comunitaria nel settore della sicurezza stradale ha ricevuto di recente un appoggio importante dal Parlamento europeo che ha adottato, il 12 marzo 1993, un programma di sicurezza stradale (3) che presenta molte analogie con quello esposto nella presente comunicazione.

(1) Rapporto di un gruppo di esperti ad alto livello per una politica europea di sicurezza stradale, febbraio 1991.

(2) Risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, del 21.6.1991, concernente un programma d'azione comunitario in materia di sicurezza stradale (GU C 178 del 9.7.1991).

(3) GU C 115 del 26.4.1993.

Gli elementi essenziali della presente comunicazione sono contenuti, se si eccettua il capitolo II che fa il punto sul corpus normativo comunitario, nei capitoli III e IV che illustrano, rispettivamente, le proposte in corso di adozione e le altre azioni in corso, nonché quelle previste a breve e medio termine dalla Commissione in materia di sicurezza stradale.

Il principio di sussidiarietà, introdotto dall'articolo 3 B (1) del Trattato sull'unione europea, è presente nell'insieme del programma proposto che riflette le considerazioni contenute nel Libro bianco a proposito dell'intervento della Comunità in materia di sicurezza dei trasporti.

Data la disparità delle situazioni in materia di sicurezza stradale negli Stati membri e in mancanza di efficaci strumenti a livello comunitario che permettano, da una parte, di identificare e quantificare i problemi in maniera pertinente, e dall'altra di confrontare gli effetti delle diverse misure adottate dagli Stati membri, non è stato possibile effettuare alcuna valutazione in termini di rapporto costo/benefici sul piano comunitario, anche se alcuni Stati abbiano già utilizzato questo genere di approccio per determinate azioni. È soprattutto sulla base delle esperienze nazionali che il rapporto del gruppo ad alto livello (cfr. punto 1.2) ha suggerito alla Commissione di realizzare azioni specifiche in sette settori prioritari.

A tale proposito, è importante segnalare il fatto che la creazione della banca di dati relativa agli incidenti che abbiano provocato lesioni fisiche, della quale si parla al punto 4.2.1.1. in appresso, dovrebbe permettere di rispondere in parte all'obiettivo di tale approccio al fine di valutare meglio le priorità e di determinare il livello e le caratteristiche che dovrà assumere l'intervento comunitario a medio e a lungo termine.

(1) Articolo 3 B: la Comunità interviene "soltanto se e nella misura in cui gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri"...

2. IL CORPUS NORMATIVO IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE

Norme in materia di sicurezza stradale propriamente detta esistono, sia nel quadro della politica comune dei trasporti che nel quadro di altre politiche, e costituiscono, nel loro insieme, un'importante realizzazione comunitaria che, direttamente o indirettamente, promuove la sicurezza stradale.

2.1. Veicoli, aspetti tecnici

2.1.1. L'inizio dell'azione comunitaria in questo campo risale al 1970. Da allora ad oggi sono state adottate più di una cinquantina di direttive particolari nel quadro dell'**omologazione e del collaudo dei veicoli a motore** a seguito della direttiva quadro 70/156/CEE (1) che è stata modificata da ultimo dalla direttiva 92/53/CEE (2) del 18 giugno 1992. L'armonizzazione tecnica è stata raggiunta anche per i trattori agricoli e forestali con la direttiva 74/150/CEE (3) e l'elaborazione delle direttive specifiche per i veicoli a due o tre ruote (direttiva 92/61/CEE (4)). Parallelamente, le direttive già adottate sono state oggetto di numerosi adattamenti in funzione del progresso tecnico.

Benché lo scopo essenziale di tale legislazione, basata sugli articoli 100 e 100 A del trattato, sia stato quello di eliminare gli ostacoli alla libera circolazione delle merci, l'aspetto della sicurezza era implicitamente o direttamente presente (ad esempio: dispositivi di frenatura, dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva, punti di attacco e cinture di sicurezza, protezione laterale degli automezzi pesanti, bavette paraspruzzi, ecc.), in virtù dell'articolo 100 A, paragrafo 3 che prevede un livello di protezione elevato in materia di sicurezza.

2.1.2. Parallelamente, esiste una legislazione sugli aspetti tecnici dei veicoli in circolazione, che riguarda direttamente la sicurezza stradale. Si tratta in particolare di due direttive relative, rispettivamente, alla profondità minima degli **intagli del battistrada dei pneumatici** (veicoli di peso inferiore a 3,5 t) (5) e al montaggio e all'impiego di **limitatori di velocità** (automezzi pesanti di peso superiore a 12 t e torpedoni o autobus di peso superiore a 10 t) (6).

(1) GU L 42 del 23.2.1970.

(2) GU L 225 del 10.8.1992.

(3) GU L 84 del 28.3.1974, pag. 10.

(4) GU L 225 dell'1.8.1992 pag. 72.

(5) N. 89/459/CEE del 18.7.1989, (GU L 226 del 3.8.1989).

(6) N. 92/6/CEE del 10.2.1992 (GU L 57 del 2.3.1992).

2.1.3. La legislazione adottata in materia di **controllo tecnico** dei veicoli a motore, iniziata con la direttiva 77/143/CEE (1) relativa ai veicoli industriali pesanti e successivamente completata da direttive relative ai veicoli industriali leggeri (2), all'armonizzazione delle norme e dei metodi di controllo (3) e alle autovetture (4), costituisce un aspetto molto importante in materia di sicurezza attiva e passiva dei veicoli e deve garantire che la manutenzione del veicolo sia effettuata in modo da mantenerlo in condizioni ottimali.

Inoltre, il Consiglio ha adottato due direttive che stabiliscono, da un lato, i criteri e i punti da controllare nei sistemi di frenatura (5) e, dall'altro, i valori limite massimi per le emissioni gassose e per l'opacità dei fumi (6) allo scopo di garantire livelli sufficienti sul piano della sicurezza e della qualità ambientale per tutti i veicoli della Comunità.

2.2. Il comportamento del conducente

Il **comportamento del conducente** è l'elemento chiave in qualsiasi politica di sicurezza stradale. Un certo numero di direttive e di proposte riguardano gli aspetti fondamentali del comportamento del conducente, e precisamente:

2.2.1. La prima direttiva sulla **patente di guida**, adottata nel 1980 (7), ha costituito una prima tappa nell'armonizzazione dei requisiti necessari per il conseguimento della patente stessa, con un effetto diretto sulla formazione dei conducenti.

Una seconda direttiva del 1991 (8) si propone, segnatamente, di rafforzare le disposizioni relative alla formazione dei candidati al conseguimento della patente di guida.

2.2.2. Un'altra direttiva, sempre del 1991 (9), rende obbligatorio l'uso della **cintura di sicurezza** per gli occupanti dei veicoli di peso inferiore a 3,5 t e dei sistemi di ritenuta per i bambini, a decorrere dal 1° gennaio 1993.

(1) GU L 47 del 18.2.1977.

(2) Direttiva n. 88/449/CEE del 26.7.1988, GU L 222 del 12.8.1988 + corrigendum GU L 261 del 21.9.1988.

(3) Direttiva n. 91/225/CEE del 27.3.1991, GU L 103 del 23.4.1991.

(4) Direttiva n. 91/328/CEE del 21.6.1991, GU L 178 del 6.7.1991.

(5) Direttiva n. 92/54/CEE del 22.6.1992 (GU L 225 del 10.8.1992).

(6) Direttiva n. 92/55/CEE del 22.6.1992 (GU L 225 del 10.8.1992).

(7) Direttiva n. 80/1263/CEE del 4.12.1980, GU L 375 del 31.12.1980.

(8) Direttiva n. 91/439/CEE del 29.7.1991, GU L 237 del 24.8.1991.

(9) Direttiva n. 91/671/CEE del 16.12.1991, GU L 373 del 31.12.1991.

2.3. Altri campi della politica dei trasporti che influiscono sulla sicurezza stradale

La politica comune dei trasporti riguardante l'ambiente, gli aspetti sociali e l'armonizzazione tecnica svolge, sia pure indirettamente, un ruolo non trascurabile per quanto concerne la sicurezza stradale nei campi di seguito indicati:

2.3.1. Merci pericolose

La legislazione comunitaria relativa al trasporto stradale di merci pericolose ⁽¹⁾ riguarda in particolare le condizioni di formazione dei conducenti e dei trasportatori, al fine, non soltanto di proteggere l'ambiente e la salute pubblica, ma altresì di preservare la sicurezza stradale.

2.3.2. Regolamentazione sociale

La regolamentazione sociale esistente nel campo dei trasporti su strada, relativa ai periodi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di viaggiatori o di merci e ai relativi apparecchi di controllo (tachigrafi) ⁽²⁾, oltre a giustificarsi nel campo sociale e in quello della concorrenza, contribuisce alla sicurezza stradale.

2.3.3. Disposizioni tecniche

Le disposizioni tecniche relative ai pesi e alle dimensioni e ad altre caratteristiche tecniche quali la sospensione dei veicoli industriali, oltre al loro obiettivo essenziale nel quadro della politica comune dei trasporti, interessano da vicino le necessità della sicurezza stradale in quanto hanno effetti positivi sull'infrastruttura e sulla circolazione delle altre categorie di veicoli ⁽³⁾.

(1) Direttiva del Consiglio 89/684/CEE del 21.12.1989, relativa alla formazione professionale di taluni conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose su strada (GU n. L 398 del 30.12.1989).
Direttiva del Consiglio 89/438/CEE che modifica la direttiva 74/561/CEE riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasporti nazionali e internazionali (GU L 212 del 22.7.1989).

(2) Regolamenti (CEE) 3820/85 e (CEE) 3821/85 (GU n. L 370 del 31.12.1985) relativi all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e all'apparecchio di controllo.
Direttiva 88/599/CEE del Consiglio del 23.11.1988 (GU n. L 325 del 29.11.1988 pag. 55) sulle procedure uniformi concernenti l'applicazione dei regolamenti sopra citati.

La comunicazione al Consiglio del 20.3.1992 (SEC (92) 496 def.) esamina le implicazioni della sostituzione del concetto "periodo di guida" con quello di "tempo di lavoro" nei regolamenti sopra citati.

(3) Direttiva del Consiglio 85/3/CEE del 19.12.1984 relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali (GU L 2 del 3.1.1985), modificata da ultimo dalla direttiva 92/7/CEE del 10.2.1992 (GU L 57 del 2.3.1992).

3. PROPOSTE LEGISLATIVE ESISTENTI E ALTRE AZIONI E RICERCHE IN CORSO

Dal 1989, anno di pubblicazione della comunicazione "Sicurezza stradale: una priorità per la Comunità" (1), la Commissione, oltre a presentare le proposte legislative menzionate più avanti al punto 3.1, ha avviato, nei settori citati in appresso, una serie di azioni che hanno condotto alla formulazione di proposte di legge o all'esecuzione di studi o ricerche. Le azioni che hanno portato alla presentazione o all'adozione a breve o a medio termine di misure legislative comunitarie sono contrassegnate da un asterisco (*).

3.1. Le proposte legislative esistenti

Tra le misure che esercitano un'influenza determinante sulla sicurezza stradale, due riguardano il comportamento del conducente. Si tratta:

- dei limiti di velocità
- della guida in stato di ebbrezza.

In questi due settori la Commissione ha presentato due proposte volte, rispettivamente, a stabilire limiti di velocità per gli autoveicoli industriali e per gli autobus (2) e a fissare un tasso massimo di alcolemia per i conducenti (3).

Inoltre, nel settore delle merci pericolose, la Commissione ha presentato una proposta di direttiva (4) relativa alla qualifica professionale della persona preposta alla prevenzione dei rischi inerenti al trasporto delle merci pericolose nelle imprese che effettuano questo genere di trasporto.

Infine, per quanto riguarda i veicoli che hanno un impatto notevole sulla sicurezza stradale, la Commissione ha proposto al Consiglio due misure, una relativa ai sistemi di aggancio (5), l'altra alla resistenza dei veicoli al fuoco (6).

3.2. Le altre azioni in corso

3.2.1. Comportamento dell'utente

- Accesso alla guida dei ciclomotori
- Controllo del comportamento del conducente
- Incidenza dell'uso del casco protettivo per gli utenti dei veicoli a motore a due ruote
- Campagna d'informazione su alcool e guida.

(1) COM(88)704 def. del 9.1.1989.

(2) COM(88)706 def. dell'11.1.1989 - GU C 33 del 9.2.1989.

(3) COM(88)707 def. del 5.1.1989 - GU C 25 del 21.1.1989.

(4) Com(91)4 def. dell'11.6.1991.

(5) COM(92)108 def. del 30.3.1992.

(6) COM(92)201 def. del 14.5.1992.

3.2.2. Veicoli

Autovetture:

- . Impatto laterale (*)
- . Impatto frontale (*)
- . Parti frontali meno aggressive per i pedoni (*)
- . Solidità dei sedili (*)
- . Poggiatesta (*)
- . Pneumatici (*)
- . Cinture di sicurezza estraibili sui sedili laterali posteriori (*)
- . Attacchi superiori regolabili (*)
- . Airbag (*)
- . Illuminazione e segnaletica (*)
- . Sistemazione interna (*)

Autobus e torpedoni:

- . infiammabilità (torpedoni) (*)
- . disposizioni speciali per autobus, torpedoni e minibus
- . (sicurezza delle porte, scalini, uscite di sicurezza, ecc.) (*)
- . misure specifiche per i trasporti scolastici (attrezzatura amovibile, pannello, ecc.)

Automezzi pesanti:

- . dispositivo antincastro (*)

Veicoli in generale:

- . protezione dei conducenti (*)
- . compatibilità elettromagnetica (*)
- . resistenza al fuoco dei serbatoi di carburante (emendamento) (*)
- . sistemi di allarme (*)
- . sistemi di frenatura (*)

Controllo tecnico dei veicoli:

- . armonizzazione delle norme (sistemi di frenatura, limitatori di velocità, ...) (*)

Armonizzazione delle disparità tecniche per i veicoli a due o tre ruote:

- . illuminazione, freni, sistemi antimanipolazione e di segnalazione, caschi (*)

3.2.3. Infrastruttura

- . Esame comparativo della segnaletica verticale e orizzontale nell'insieme degli Stati membri.
- . Nel quadro della direttiva sui prodotti da costruzione (1) (elaborata secondo la "nuova impostazione"), un documento interpretativo di prossima adozione, relativo al requisito della **sicurezza d'impiego**, comprende un capitolo riguardante gli incidenti connessi con "veicoli in movimento". Questo documento offre delle basi per l'armonizzazione delle norme relative agli aspetti tecnici della sicurezza in relazione a rischi quali collisioni e scivolate. Tali aspetti saranno oggetto di armonizzazione nel quadro di mandati della Commissione al CEN (cfr. più avanti punto 4.2.5.).

3.2.4. Miglioramento dell'informazione

- . Studio di fattibilità di una base di dati statistici sugli incidenti che abbiano provocato lesioni fisiche (progetto CARE). (cfr. punto 4.2.1.) (*)

3.3. La sicurezza stradale nei programmi di ricerca

Nel campo della ricerca in materia di sicurezza stradale meritano di essere citate le seguenti azioni in corso o già concluse:

- 3.3.1. **COST:** Oltre alle azioni già realizzate riguardo all'infrastruttura connessa con la circolazione stradale (2), va citata l'azione **COST 313 "Costo socioeconomico degli incidenti stradali"** che precisa le metodologie che consentono di valutare i costi sociali ed economici degli incidenti.

(1) Direttiva del Consiglio 89/106/CEE del 21.12.1988 relativa al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri concernenti i prodotti da costruzione.

(2) COST 30 "Assistenza elettronica alla circolazione sui grandi assi stradali" (Inizio: 10.5.1977; fine: 30.3.1984).
COST 30 bis "Assistenza elettronica alla circolazione sui grandi assi stradali" (Inizio: 31.3.1980; fine: 31.3.1984).
COST 309 "Miglioramento del servizio meteorologico per la circolazione stradale e la manutenzione delle strade" (Inizio: 19.2.1987; fine: 19.2.1989).

3.3.2. EURET I (Ricerca nel campo dei trasporti)

Analisi costi/benefici e pluricriteri per la costruzione di nuove strade.

3.3.3. DRIVE I (Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe) (Infrastrutture stradali specifiche per la sicurezza dei veicoli in Europa)

Nell'ambito delle applicazioni avanzate della telematica ai trasporti stradali, il programma DRIVE I ha dedicato alla sicurezza stradale un notevole numero di progetti specifici.

Pedoni

- Presa in considerazione della circolazione pedonale nella pianificazione del traffico
- Schemi per il posizionamento dei semafori in relazione alla circolazione pedonale
- Rilevamento automatico del pedone alle intersezioni e regolazione/cadenza dei semafori

Ciclisti

- Rilevamento automatico alle intersezioni e regolazione/cadenza dei semafori
- Schemi per la gestione della circolazione ciclistica in relazione agli spostamenti dei ciclisti

Conducenti

- Rilevamento automatico delle inadempienze dei conducenti (violazioni del codice della strada, stato del conducente, ad esempio fatica, alcool)
- Sistema per l'applicazione automatica del codice della strada
- Sistemi per l'applicazione automatica di sanzioni
- Sistemi automatici di informazione per il miglioramento della guida
- Assistenza ai conducenti anziani
- Assistenza ai conducenti che hanno speciali esigenze

Veicoli

- Adeguamento della presentazione delle informazioni e delle funzioni di controllo all'attività di guida, alla situazione del traffico e all'esperienza dei conducenti
- Rilevamento e informazione automatica dei guasti
- Registrazione automatica degli incidenti
- Regolatore elettronico della velocità

3.3.4. Advanced Road Transport Telematics

Con il prosieguo del programma DRIVE, il programma di ricerca e di sviluppo per l'Advanced Road Transport Telematics, pone l'accento sui test e sulla convalida in situazione reale dei sistemi telematici che nella maggior parte sono stati avviati nel quadro dei progetti pilota. Alcuni dei progetti, per un costo totale pari a circa 18 Mio di ECU, si occupano in particolare dell'aspetto della sicurezza stradale:

- HOPES: Progetto orizzontale per la valutazione della sicurezza della circolazione e dell'interazione uomo/macchina;
- ARIADNE: sviluppo di un sistema intelligente di ausilio alla guida e di navigazione automatica; radar per evitare collisioni e processore per ottimizzare le capacità del conducente;
- VRU-T00: osservazione del traffico pedonale e ottimizzazione dei sistemi di rilevamento dei pedoni collocati agli incroci e ai punti di attraversamento;
- SAMOVAR: sistema di monitoraggio e di valutazione a bordo del veicolo con registrazione automatica; registrazione del comportamento del veicolo e del conducente in relazione alla sicurezza stradale;
- HARDIE: armonizzazione delle informazioni (indirizzate al veicolo e raccolte lungo la strada) per i conducenti in Europa;
- CITRA: sistema di controllo del trasporto di merci pericolose nei corridoi alpini internazionali;
- ROSES: sistema di miglioramento della sicurezza stradale in rapporto alle condizioni della strada e meteorologiche;
- DETER: rilevamento, controllo delle informazioni e interazione con il conducente per ridurre gli errori (progetto di sviluppo di un prototipo inteso a rilevare il comportamento del conducente);
- EDDIT }
- TELAID}: nuove tecnologie per conducenti anziani e con problemi di mobilità;
- EMMIS: valutazione dell'interazione uomo/macchina;
- TESCO: verifiche in rapporto ad un sistema di guida interattiva;

- COMIS: sistema di comunicazione per una guida interattiva;
- PROMISE: sistema informativo con terminali portatili in Europa.

Si possono inoltre citare altri progetti quali:

- PRIMAVERA: gestione prioritaria per una maggiore efficienza del veicolo in relazione all'ambiente e alla sicurezza nei principali assi stradali;
- PORTICO: innovazioni nel quadro della circolazione stradale portoghese, comprendenti il monitoraggio dei veicoli che trasportano merci pericolose, e sistemi di rilevamento e localizzazione degli incidenti.

3.3.5. Il programma di ricerca in corso nei settori delle tecnologie industriali e dei materiali (BRITE/EURAM II) potrebbe contribuire alla sicurezza passiva dei veicoli mediante azioni relative a nuovi materiali e alle nuove tecnologie di concezione e fabbricazione industriale. Gli aspetti connessi all'infrastruttura (costruzione e manutenzione delle strade e delle reti stradali, gallerie e rivestimenti superficiali ...) sono coperti dal programma BRITE-EURAM II.

Le azioni in corso o in programma in questo campo (cfr. 4.2.2.) coprono gli aspetti precompetitivi e prenormativi per veicoli più sicuri; una parte di questo lavoro potrebbe condurre a specificazioni per l'omologazione dei veicoli.

4. IL PROGRAMMA SULLA SICUREZZA STRADALE

4.1. Orientamenti

Sulla base, in particolare, della relazione del gruppo ad alto livello dei rappresentanti dei governi degli Stati membri (aprile 1992), acclusa alla presente comunicazione, la Commissione ritiene che un programma d'azione comunitario dovrebbe conformarsi ai seguenti orientamenti:

- utilità di un'impostazione globale che comporti l'adozione di misure legislative o altre forme di intervento;
- necessità di agire in modo integrato su tutti gli elementi da cui dipende la sicurezza stradale (comportamento, veicolo e infrastruttura);
- carattere di "valore aggiunto" delle iniziative comunitarie rispetto alle misure nazionali (principio di sussidiarietà).

4.2. Campi d'azione prioritari e nuove iniziative

Il programma sarà incentrato sui campi d'azione prioritari sotto elencati:

- scambio di informazioni e di esperienze e istituzione di una banca di dati comunitaria: ricerca prevista (cfr. sotto, punto 4.2.1);
- sicurezza attiva e passiva dei veicoli (cfr. sotto, punto 4.2.2);
- educazione degli utenti e formazione dei conducenti (cfr. sotto, punto 4.2.3);
- misure relative al comportamento (cfr. sotto, punto 4.2.4); misure a favore di una guida adeguata, nonché effetti dell'alcool, delle droghe e della fatica sulla guida;
- infrastruttura e sicurezza stradale (cfr. sotto, punto 4.2.5);
- misure per il miglioramento della sicurezza dei trasporti su strada di materiali pericolosi (cfr. sotto, punto 4.2.6.);
- problema degli aspetti della pubblicità che possono essere dannosi per la sicurezza stradale (cfr. sotto, punto 4.2.7.).

Ferme restando le normative comunitarie vigenti e le azioni in corso descritte nei punti 2 e 3, l'insieme dei campi d'azione elencati costituisce lo schema direttivo del programma.

I suggerimenti del gruppo costituiscono riferimenti che consentono alla Commissione di intraprendere nuove iniziative ai fini dell'attuazione di un programma in materia di sicurezza stradale.

Le nuove iniziative qui di seguito descritte devono situarsi nel contesto del nuovo Trattato di Maastricht. Infatti, da un lato, il Trattato emendato conferma in modo esplicito la competenza in materia di sicurezza dei trasporti (art. 75, nuova lettera c): "le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti", dall'altro esso introduce esplicitamente il principio della sussidiarietà (nuovo art. 3 B). Fra queste iniziative, i lavori del gruppo hanno permesso di distinguere i tipi d'azione di carattere legislativo da quelli di carattere non legislativo sulla base del principio della sussidiarietà.

4.2.1. Scambio di informazioni e di esperienze e istituzione di una banca di dati comunitaria; ricerca prevista

. Questo campo d'azione, di carattere orizzontale, costituisce un aspetto innovativo del programma, in quanto risponde all'opportunità di agire a livello comunitario in un quadro non legislativo. In tal senso si ricollega a uno degli orientamenti cui deve informarsi il programma, indicato sopra al punto 4.1.

Questo tipo d'intervento risponde ad uno degli intenti del rapporto noto sotto il titolo di "Rapporto GERONDEAU" riguardante "le nuove forme d'intervento auspicabili" (cfr. in particolare la seconda parte, capitolo III, del rapporto GERONDEAU). La Commissione ritiene che occorra svolgere un lavoro consistente per sviluppare a livello comunitario lo scambio di informazioni e di esperienze provenienti dagli Stati membri. In quest'ottica, oltre all'attività di ricerca propriamente detta da essa svolta, la Commissione deve assumere un ruolo nel processo di coordinamento dei programmi di ricerca, segnatamente nei campi prioritari definiti nella presente comunicazione.

Alcune azioni di questo tipo sono avviate nel quadro dei campi d'azione di cui ai punti 4.2.3., 4.2.4. e 4.2.5., quando risulti utile completare o produrre una legislazione comunitaria, sempre tenendo conto del principio del valore aggiunto che costituisce uno degli orientamenti del programma. In tale contesto, la Commissione intende sostenere, per quanto consentitole dai suoi mezzi, azioni di divulgazione e informazione di interesse comunitario (campagne, colloqui, ecc.) su temi specifici. È evidente tuttavia che il miglioramento dell'informazione è essenzialmente connesso con l'accesso ai dati sia nel campo statistico che nel campo delle disposizioni legislative e regolamentari relative alla sicurezza e alla circolazione stradale.

A tal fine la Commissione prevede la creazione di due strumenti necessari e complementari, ossia:

- una banca di dati comunitaria sulle statistiche degli incidenti stradali (progetto CARE)
- una base documentaria di dati sulla sicurezza stradale.

4.2.1.1. Progetto CARE - Banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali in Europa

L'istituzione di una banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali comportanti lesioni corporali (con morti e/o feriti) mira in primo luogo a dotare la Comunità di uno strumento che le consenta di disporre di dati statistici per effettuare studi, ricerche e analisi nei settori attinenti alla sicurezza stradale contribuendo in tal modo a determinare la pertinenza del livello d'intervento. La lotta contro gli incidenti stradali richiede infatti l'individuazione e la quantificazione dei problemi per definire le misure da adottare e poterne misurare l'efficacia.

Oltre a consentire la disponibilità e lo scambio di informazioni, l'istituzione di una banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali crea una struttura di riferimento per la collaborazione internazionale e favorisce sinergie propizie allo sviluppo della sicurezza stradale nella Comunità.

Essa, infatti, facilita il trasferimento dell'esperienza da un paese all'altro senza duplicazione delle ricerche e aiuta gli organismi o comitati internazionali nell'elaborazione di norme e regolamentazioni in materia di circolazione stradale, veicoli a motore e politiche integrate di sicurezza stradale.

La peculiarità del progetto CARE consiste nel fatto che la banca di dati comporta, rispetto alle altre iniziative presenti e passate di organismi internazionali, il vantaggio di essere composta di dati non aggregati, ossia dettagliati a livello dell'incidente. Le possibilità d'indagine offerte da questo tipo di dati sono ben più elevate in quanto, partendo da dati singoli, si possono ritrovare tutti gli indicatori classici, quale numero totale di feriti, numero di morti, scomposizione di questo numero secondo diverse voci, ad esempio natura dei luoghi, ora, età del conducente, ecc.

L'analisi non aggregata che consente una ricerca incomparabilmente più approfondita delle cause garantisce anche una migliore trasferibilità dei risultati da una situazione all'altra e quindi da un paese all'altro.

Questa trasferibilità risponde ad uno degli obiettivi fondamentali, in quanto, raggruppando dati relativi a paesi le cui strutture sono diversificate, si consente a ciascun paese di ottenere informazioni in situazioni meno frequenti al suo interno che non in altri Stati membri.

Inoltre, la messa in comune delle statistiche di più paesi può consentire ad uno Stato membro di disporre di informazioni sull'efficacia delle misure prese in altri Stati membri e che esso vorrebbe adottare.

Dopo una prima fase sperimentale, e secondo modalità da definire di concerto con gli Stati membri, alla base dati CARE potranno accedere non soltanto le autorità regionali o locali e gli istituti di ricerca sulla sicurezza stradale, ma anche i costruttori di automobili o le associazioni di consumatori interessate al settore. Resta inteso che le informazioni rimarranno confidenziali in quanto la base dati non conterrà alcun elemento che possa condurre all'identificazione delle persone interessate.

4.2.1.2. Creazione di una base documentaria di dati sulla sicurezza stradale

Sul piano internazionale, lo scambio di informazioni e di esperienze è condizionato a due livelli:

- disponibilità dell'informazione (esistenza, tipo, localizzazione, ...);
- consultazione dell'informazione (supporto, lingua, ...).

La Commissione intende promuovere uno studio di fattibilità per la creazione di una base documentaria di dati sulla sicurezza stradale, accessibile a un gran numero di utilizzatori (autorità nazionali, locali, organismi internazionali, istituti di ricerca, associazioni di consumatori, industria, esperienze, ricerche, ...). In un primo tempo si provvederà a definire il contenuto della base (norme in materia di circolazione, misure prese, esperienze, ricerche, ...), la sua forma (supporto informatico), nonché i metodi di raccolta e di aggiornamento dell'informazione.

4.2.1.3. Ricerca prevista

Il Quarto programma quadro offrirà nuove opportunità per delle attività di ricerca che contribuiscano all'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale. Queste attività, che possono coinvolgere anche le infrastrutture, i veicoli ed il comportamento dei conducenti nei loro aspetti individuali o sistemici, potrebbero inserirsi nella continuità dei programmi specifici iniziati con il Secondo ed il Terzo programma quadro, oppure integrarsi in una nuova attività specifica relativa ai trasporti.

In tale contesto, gli aspetti di sicurezza stradale continueranno ad essere presi in considerazione nel quadro della ricerca relativa ai sistemi telematici ed alle tecnologie industriali e dei materiali.

4.2.2. Sicurezza attiva e passiva dei veicoli

La messa a punto di nuove norme per la costruzione dei veicoli e un miglioramento degli equipaggiamenti e dei componenti costituiscono uno dei tre elementi principali del "sistema sicurezza stradale" (conducente, veicolo e infrastruttura).

Il miglioramento degli aspetti tecnici dei veicoli rientra nella sfera di competenza comunitaria nell'ambito delle norme tecniche che disciplinano la fabbricazione e la conformità dei veicoli. Si potrebbe avviare una riflessione per determinare se l'armonizzazione tecnica possa cedere il posto ad iniziative nazionali orientate verso una maggiore sicurezza stradale sempreché tali iniziative non costituiscano un ostacolo sostanziale alla libera circolazione delle merci e delle persone.

Il rapporto costi/benefici delle misure in questo campo deve formare oggetto di particolare attenzione.

Inoltre la Commissione, oltre alle azioni in corso descritte al punto 3.2.2, intende intraprendere in questo settore, a breve e medio termine, le seguenti nuove iniziative:

- miglioramento delle condizioni di protezione dei passeggeri nei veicoli in caso di urto, con particolare riferimento ai seguenti campi:
 - . esame delle misure di sicurezza connesse al veicolo che offrano le migliori garanzie per ridurre le lesioni in caso di incidente;
 - . protezione dei bambini
 - . Sicurezza attiva:
 - . apporto dell'elettronica alle funzioni di sicurezza usuali
 - . eventuali nuove funzioni

- dispositivi per la protezione degli arti inferiori sulle motociclette;
- dispositivi tecnici volti ad impedire, in particolare sui motocicli, l'aumento delle velocità limite imposte per costruzione.

Infine, sul piano della ricerca, i progetti in corso e il programma DRIVE (Fase II) si incentrano sulle nuove tecnologie atte ad incrementare la sicurezza stradale a livello dei veicoli, il tutto nel contesto di un programma comunitario di sicurezza stradale.

4.2.3. Educazione degli utenti e formazione dei conducenti

L'educazione stradale costituisce uno strumento prezioso per migliorare la sicurezza stradale. Il suo carattere orizzontale ne fa un elemento indispensabile nelle politiche nazionali di sicurezza stradale attraverso azioni di formazione e prevenzione per tutte le categorie di utenti (conducenti, pedoni, utilizzatori di veicoli a due ruote e bambini).

In tale campo la Commissione può svolgere un utile ruolo - conformemente al principio di sussidiarietà - fornendo un contributo e un sostegno all'educazione, in particolare per quanto riguarda l'insegnamento della sicurezza stradale nelle scuole, la formazione dei professionisti e l'organizzazione di campagne di sensibilizzazione. Sebbene tali attività rientrino in primo luogo nelle competenze di altri organismi, il sostegno della Comunità, in particolare mediante la raccolta e la presentazione di informazioni pertinenti sulle esperienze acquisite in tutto il suo territorio, rappresenterebbe un importante apporto aggiuntivo, il cui costo sarebbe inferiore a quello che comporterebbero degli interventi effettuati in ordine sparso.

- . Per quanto riguarda i conducenti e sulla base delle sperimentazioni condotte in taluni Stati membri, del tipo: "guida con persona a fianco" o "apprendimento anticipato" e controllo del conducente (patente provvisoria), la Commissione esaminerà i mezzi più idonei per migliorare il comportamento degli aspiranti alla patente di guida o dei nuovi conducenti.

Il tipo di iniziativa (azioni legislative, informazione, pubblicità, ecc.) sarà deciso tenendo presente il principio di sussidiarietà.

- . Per quanto riguarda il problema dei conducenti di ciclomotori, la Commissione - in seguito a uno studio da essa lanciato (cfr. 3.2.1.) sull'accesso alla guida dei ciclomotori - intende preparare una iniziativa legislativa sulla formazione dei conducenti di questi veicoli, che sono utenti particolarmente vulnerabili.

- . Inoltre, nell'ambito della nuova direttiva sulla patente (1) e nel duplice intento di facilitare la libera circolazione dei conducenti dei veicoli all'interno della Comunità e di migliorare la sicurezza attraverso una maggiore trasparenza delle informazioni figuranti sulle patenti, la Commissione prevede di proporre una codificazione delle menzioni aggiuntive iscritte nelle patenti e di favorire gli scambi di informazioni nonché la cooperazione tra le competenti autorità nazionali.

4.2.4. Misure relative al comportamento

Una parte considerevole delle azioni relative al comportamento è già divenuta oggetto di direttive (patente di guida, cinture di sicurezza) o di proposte di legge (limiti di velocità, alcool). Per completare tali misure, ci si concentrerà su azioni di tipo non legislativo miranti a migliorare il comportamento e che vertono sui seguenti temi:

4.2.4.1. Misure a favore di una guida adeguata

L'incidenza della velocità sulla sicurezza stradale è in genere ampiamente riconosciuta.

La direttiva sui limitatori di velocità (2) e la proposta sui limiti di velocità COM(88) 706 (3) di cui ai punti 2.1.2. e 2.2.3. relativamente ai veicoli industriali e agli autobus tengono conto di questa relazione.

Ciò posto, il problema di una guida adeguata non si esaurisce in termini di limiti di velocità, e può costituire l'oggetto di altre misure, sia sul piano tecnico (a livello dei veicoli e dell'assetto dell'infrastruttura) che sul piano dell'educazione e della prevenzione.

Misure previste:

- sul piano tecnico:

- . uno studio di ricerca sulle possibilità tecniche di adeguamento della velocità dei veicoli alle condizioni e alla categoria della strada;

(1) Direttiva n. 91/439/CEE del 29.7.1991 (GU L 237 del 24.8.1991).

(2) Direttiva n. 92/6/CEE del 10.2.1992 (GU L 57 del 2.3.1992).

(3) GU C 133 del 9.2.1989.

- . uno scambio di esperienze per quanto riguarda le soluzioni a livello nazionale circa l'assetto dell'infrastruttura in relazione ad una guida adeguata; in questo campo, la Commissione potrebbe svolgere una funzione di stimolo e di coordinamento (cfr. più avanti il punto 4.2.5.) esaminando in particolare i possibili mezzi d'azione a livello dell'assetto dell'infrastruttura, atti ad indurre i conducenti ad adeguare la guida;
- sul piano dell'educazione e della prevenzione è prevista una stretta cooperazione con gli Stati membri e le organizzazioni internazionali nel campo dell'informazione del pubblico.

4.2.4.2. Effetti dell'alcool, delle droghe e della fatica sulla guida

L'influenza dell'alcool sulla mancanza di sicurezza stradale è stata messa in luce dalla ricerca. L'alcool figura sempre tra le prime cause di incidenti stradali: secondo alcuni studi, la percentuale di conducenti morti in incidenti stradali con tasso alcoolemico superiore a 0,80 mg/ml varia, secondo gli Stati membri, dal 15 al 45%. Questa considerazione costituisce l'oggetto della relazione della proposta di direttiva presentata al Consiglio nel gennaio 1989 (1), che fissa per i conducenti un tasso alcoolemico massimo di 0,5 mg/ml di sangue.

- . A livello legislativo e oltre alla proposta sopra citata sul tasso alcoolemico massimo, la Commissione esaminerà l'opportunità di un'iniziativa circa la normalizzazione e omologazione degli apparecchi di controllo.
- . La sensibilizzazione e l'educazione dei conducenti in questo campo sono senza dubbio di grande importanza e devono aggiungersi alle azioni di controllo. Al riguardo, la Commissione prevede di rinnovare campagne di informazione come quelle condotte di concerto con la Lega internazionale per il turismo nel 1991 e nel 1992.
- . Oltre alle disposizioni relative all'alcool figuranti nella direttiva 80/1263/CEE, rafforzate e confermate nella direttiva 91/439/CEE sulla patente di guida (Allegato III), le medesime direttive contengono pure disposizioni sul consumo di sostanze stupefacenti o di medicinali che possono alterare le capacità fisiche e psichiche del conducente.

(1) COM(88) 707 sopra citato.

Su quest'ultimo punto la Commissione esaminerà l'influenza dell'uso di droghe sulla sicurezza stradale, come pure la possibilità di un'azione d'informazione dei consumatori.

D'altro canto, la fatica risulta essere un fattore importante negli incidenti, segnatamente per quanto riguarda i conducenti di trasporti professionali. La Commissione prevede pertanto di perfezionare i mezzi tecnici capaci di fornire una migliore informazione al conducente e di consentire al tempo stesso un più efficace controllo dell'osservanza dei tempi di guida.

4.2.5. Infrastruttura e sicurezza stradale

- . Astraendo dal livello appropriato di azione comunitaria o nazionale di una determinata misura, l'infrastruttura stradale ha un peso notevole nell'insieme del "sistema sicurezza stradale" (utenti, veicoli, infrastruttura e controllo): il miglioramento della capacità e della qualità delle reti stradali è un elemento concreto e duraturo della sicurezza stradale, sia a livello della concezione, della costruzione, della manutenzione, degli equipaggiamenti, fra cui la segnaletica, e dell'assetto specialmente finalizzato alla sicurezza, che a livello della gestione del traffico.
- . Il rapporto "Reti transeuropee: verso uno schema direttivo della viabilità e della circolazione stradale" (1), che raccomanda l'adozione di una strategia comunitaria unica per viabilità e circolazione stradale, indica in particolare la necessità di una **omogeneizzazione delle caratteristiche tecniche** e segnala l'obiettivo di garantire un elevato livello di servizi, di informazione e di **sicurezza agli utenti**. Pertanto è del tutto normale che, nell'ambito dell'attuazione di tali reti, la Comunità rivolga pieno interesse alle misure che possono ridurre il numero degli incidenti stradali le cui terribili conseguenze hanno un risvolto umano ed economico.
- . Questo rapporto, che pone come obiettivo generale una "vera politica stradale" individua sotto le voci "modernizzazione della rete" e "una politica della circolazione" diversi obiettivi concreti inerenti alle **esigenze in materia di sicurezza**.

(1) Cfr. i capitoli 6, 7 e in particolare 8 del rapporto citato (doc. VII/308/92, def.) redatto nel maggio 1992 dal Gruppo di Lavoro Autostrade (composto di esperti nazionali e internazionali e costituito in seno al "Comitato delle infrastrutture dei trasporti").

Si tratta in particolare degli aspetti seguenti:

- . le caratteristiche superficiali delle infrastrutture;
- . equipaggiamenti dinamici (orientamento dei conducenti e assistenza alla circolazione), attualmente oggetto di ricerca dei programmi DRIVE e PROMETHEUS nel quadro delle nuove tecnologie, e relativa normalizzazione;
- . equipaggiamenti fissi, segnatamente la segnaletica verticale e orizzontale, e loro uniformazione almeno sui grandi assi.

In materia di equipaggiamenti fissi, il documento interpretativo sul requisito della sicurezza in relazione all'infrastruttura, di cui sopra al punto 3.1.3., costituisce la base sulla quale saranno armonizzate le norme europee che copriranno, tra l'altro, i seguenti aspetti:

- . resistenza della carreggiata allo slittamento in funzione dei materiali utilizzati;
- . proprietà antiscivolo e visibilità diurna e notturna della segnaletica orizzontale;
- . caratteristiche tecniche della segnaletica stradale (esclusa la scelta di forme, colori e simboli);
- . caratteristiche essenziali degli equipaggiamenti stradali permanenti (barriere di protezione, ammortizzatori, ecc. ...), in particolare per quanto riguarda il loro adattamento alle varie categorie di veicoli.

A seguito di questo rapporto, la Commissione ha trasmesso al Consiglio e al Parlamento una comunicazione comprendente una proposta di decisione relativa alla creazione di una rete stradale transeuropea (COM (92) 231, def.), che implica, in particolare, un sistema europeo unificato per la tipologia e la segnaletica stradali (art. 3). Nella sessione del 15 marzo 1993, il Consiglio ha espresso parere favorevole su tale proposta.

- . Parallelemente, nel contesto dell'aggiornamento delle convenzioni di Vienna in seno alle Nazioni Unite a Ginevra ⁽¹⁾, la Commissione ha finanziato studi riguardanti la segnaletica di direzione, nonché i segnali di polizia, al fine di esaminare in una prima fase le divergenze tra gli Stati membri, previa precisazione che già è stato realizzato uno studio sulla segnaletica provvisoria.

I risultati di questi studi consentiranno alla Commissione di esaminare l'utilità di un ravvicinamento di alcuni segnali.
- . Infine, sempre in questo campo, le azioni di cui al punto 4.2.1. devono assumere una loro funzione ed essere complementari alle iniziative sopra indicate. Infatti, lo scambio di informazioni su aspetti tecnici dell'infrastruttura connessi alla sicurezza stradale e alla messa in comune di "know-how" in questo campo deve essere particolarmente rafforzato. A tal fine, la Commissione può svolgere una funzione di stimolo e di coordinamento.

4.2.6. Misure per migliorare la sicurezza del trasporto su strada di materiali pericolosi

Di fronte al crescente volume dei trasporti su strada di merci pericolose, e al fine di aumentare la sicurezza e prevenire incidenti dalle conseguenze non solo drammatiche per le vite umane ma spesso catastrofiche e irreversibili per l'ambiente, la Commissione proporrà di completare le misure esistenti di cui al punto 2.3.1 mediante:

- l'introduzione di misure comunitarie per l'applicazione al traffico nazionale ed l'applicazione uniforme al traffico internazionale degli accordi internazionali (ADR/RID) per il trasporto di merci pericolose;
- l'istituzione di procedure uniformi in materia di controllo dei veicoli che trasportano merci pericolose;
- l'armonizzazione delle condizioni di formazione dei conducenti di autoveicoli adibiti a questo tipo di trasporto.

4.2.7. Problema legato agli aspetti della pubblicità potenzialmente dannosa agli effetti della sicurezza stradale

Questo problema costituisce oggetto di riflessioni da parte delle autorità pubbliche e delle organizzazioni non governative operanti nel campo della sicurezza stradale e della prevenzione.

(1) Convenzioni di Vienna del 1968 sulla circolazione e sulla segnaletica stradale completate dagli Accordi europei del 1971 e dal Protocollo del 1973 sui segnali stradali.

Trattato in occasione dei lavori per il 1986 "Anno europeo della sicurezza stradale", esso è stato poi ripreso tra le azioni suggerite dal Parlamento europeo (Rapporto SEEFELD).

Nel 1989, il comitato della sicurezza stradale della CEMT (Conferenza europea dei ministri dei trasporti) ha redatto una relazione sull'argomento, che è stata alla base di una risoluzione (1) intitolata "La pubblicità dannosa per la sicurezza stradale".

La Commissione ritiene che, fermo restando il rispetto per la libertà di espressione e di creazione dei responsabili dei mezzi di comunicazione, è importante tutelare, a livello comunitario, i principi della sicurezza stradale e della protezione dei consumatori.

La Commissione prevede pertanto di avviare un dialogo in materia con le organizzazioni interessate, in particolare quelle che raggruppano a livello comunitario i costruttori di automobili e le associazioni di consumatori, al fine di esaminare la possibilità di definire un "Codice europeo di comportamento" con il quale i costruttori si impegnerebbero, come già avviene in taluni Stati membri, a non contrastare gli obiettivi della sicurezza stradale nei loro messaggi pubblicitari.

(1) Risoluzione n. 56 (CM(89) 37) adottata dal Consiglio dei Ministri dei trasporti, riunito a Parigi il 22.11.1989.

5. Attuazione del programma

L'insieme delle azioni in programma e in corso e le nuove iniziative sopra descritte costituiscono la base del contenuto di un programma d'azione in materia di sicurezza stradale, da predisporre in concreto.

La Commissione, nel prenderne nota, condivide il desiderio del gruppo di lavoro ad alto livello di esperti governativi degli Stati membri in materia di sicurezza stradale di poter continuare a riunirsi per promuovere lo scambio di informazioni, nonché di essere consultato e associato allo sviluppo e alla predisposizione del suddetto programma. Nella stessa ottica, la Commissione consulterà anche le organizzazioni non governative interessate.

Tali consultazioni e la messa a disposizione delle risorse necessarie all'esecuzione del programma avranno luogo nel quadro delle abituali procedure della Commissione.

CONCLUSIONI

La sicurezza stradale è un settore di primaria importanza nel quadro di una politica dei trasporti, con una dimensione sociale ed economica incalcolabile.

È evidente che le esigenze in materia di sicurezza stradale potrebbero rientrare in un settore di esclusiva competenza della Comunità nella misura in cui, ad esempio, esse influenzano la libera circolazione dei veicoli o dei servizi di trasporto. Inversamente, l'applicazione del principio di sussidiarietà potrebbe condurre alla conclusione che sarebbe preferibile che determinate misure fossero prese ad altri livelli. Tuttavia, la modifica dell'articolo 75 del Trattato sull'unione europea conferma il fatto che, anche in assenza di una competenza esclusiva, la sicurezza dei trasporti dovrebbe essere preoccupazione della Comunità ove questa fosse in grado di agire in maniera utile ed efficace.

È in tale ottica che, in una prospettiva a breve e a medio termine, la Commissione prevede una serie di azioni, le più importanti delle quali sono sintetizzate nella tabella II allegata. Giova nondimeno sottolineare che, prima ancora dell'adozione della risoluzione del Consiglio del 21 giugno 1991 (cfr. punto 1.2), la Commissione non era rimasta inattiva: numerose misure erano state infatti adottate in diversi settori attinenti alla sicurezza stradale, mentre altre erano state proposte e sono ancora in esame in vista di una loro adozione. L'insieme delle misure citate si trova sintetizzato nella tabella I, pure allegata.

Bisogna riconoscere che la richiesta del Consiglio espressa nella risoluzione, di valutare il rapporto costo/benefici delle misure da inserire nel programma d'azione non ha potuto essere esaudita, in quanto non si dispone di uno strumento che permetta di analizzare con esattezza gli effetti delle misure in questione a livello comunitario. È per questa ragione che la priorità principale del programma d'azione spetta alla creazione di una banca di dati non aggregati, finalizzata al controllo delle azioni proposte, nonché all'analisi e alla valutazione della situazione, al duplice scopo di portare avanti un'azione continua in materia e di esaminare l'opportunità di presentare nuove iniziative. Quanto alle altre misure comunitarie proposte, si tratta principalmente del frutto di un'estrapolazione da esperienze nazionali presentate dal gruppo ad alto livello.

Va infine sottolineata l'importanza crescente delle azioni di tipo non legislativo condotte a livello comunitario in cui la Comunità assume sempre più un ruolo di coordinamento, ad esempio nel quadro degli scambi di know-how e di esperienze o per mezzo di raccomandazioni. Questo tipo di azione costituisce una parte sostanziale delle misure proposte nel programma.

In seguito all'adozione delle iniziative legislative in corso nonché di quelle proposte nel programma ed alla luce dell'attuazione delle misure non legislative, la Commissione redigerà, entro la fine del 1996, un rapporto di valutazione sulle misure decise.

TABELLA I**CORPUS NORMATIVO****o VEICOLI, ASPETTI TECNICI (2.1.)****Data d'adozione**

92/53/CEE	Omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (direttiva-quadro) (2.1.1)	18.06.1992
+	Armonizzazione delle regole tecniche nel quadro dell'omologazione	
71/320/CEE	Sistemi di frenatura di determinate categorie	26.07.1971
-74/132	" (adattamento)	11.02.1974
-75/524	" (adattamento)	25.07.1975
-79/489	" (adattamento)	18.04.1979
-85/647	" (adattamento)	23.12.1985
-88/194	" (adattamento)	24.03.1988
-91/422	" (adattamento)	15.07.1991
76/756/CEE	Installazione di dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva	27.07.1976
-80/233	" (adattamento)	21.11.1979
-82/244	" (adattamento)	17.03.1982
-83/276	" (modifica)	26.05.1983
-84/8	" (adattamento)	14.12.1983
-89/278	" (adattamento)	28.03.1989
-91/663	" (adattamento)	10.12.1991
76/115/CEE	Attacchi delle cinture di sicurezza	18.12.1975
-81/575	" (modifica)	20.07.1981
-82/318	" (adattamento)	02.04.1982
-90/629	" (adattamento)	30.10.1990
77/541	Installazione di cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	28.06.1977
-81/576	" (modifica)	20.07.1981
-82/319	" (adattamento)	02.04.1982
-90/628	" (adattamento)	30.10.1990
89/297/CEE	Protezione laterale degli automezzi pesanti	13.04.1989
91/226/CEE	Bavette	27.03.1991

etc.

89/459/CEE	Profondità degli intagli del battistrada dei pneumatici dei veicoli di peso inferiore a 3,5 t (2.1.2)	18.07.1992
92/6/CEE	Limitatori di velocità (automezzi pesanti >12 t; autobus e torpedoni > 10 t (2.1.2)	10.02.1992
77/143/CEE	Controllo tecnico (2.1.3)	29.12.1976
-88/449	" (modifica)	26.07.1988
-91/225	" (modifica)	27.03.1991
-91/328	" (modifica)	21.06.1991
-92/54	" (modifica)	10.08.1992
-92/55	" (modifica)	10.08.1992

o COMPORTAMENTO DEL CONDUCENTE (2.2)

80/1263	Patente di guida (2.2.1)	04.12.1980
91/439	"	29.07.1991
91/671/CEE	Uso delle cinture di sicurezza e di sistemi di ritenuta per i veicoli < 3,5 t (2.2.2)	16.12.1991

o MERCI PERICOLOSE (2.3.1)

89/684/CEE	Formazione professionale (2.3.1)	21.12.1989
------------	----------------------------------	------------

o REGOLAMENTAZIONE SOCIALE (2.3.2)

3820/85/CEE	Disposizioni sociali nel settore dei trasporti su strada	20.12.1985
3821/85/CEE	Apparecchio di controllo	20.12.1985
-3314/90	" (adattamento)	16.11.1990
-3688/92	" (adattamento)	21.12.1992
88/599/CEE	Procedure uniformi	23.11.1988

o DISPOSIZIONI TECNICHE (2.3.3)

85/3/CEE	Pesi e dimensioni	19.12.1984
-86/360/CEE	" (modifica)	24.07.1986
-86/364/CEE	" (targa)	24.07.1986
-88/218/CEE	" (modifica)	11.04.1988
-89/338/CEE	" (modifica)	27.04.1989
-89/460/CEE	" (modifica)	18.07.1989
-89/461/CEE	" (modifica)	18.07.1989
-91/60/CEE	" (modifica)	04.02.1991
-92/7/CEE	" (modifica)	10.02.1992

PROPOSTE ALL'ESAME DEL CONSIGLIO

**Data del
documento**

o **VEICOLI. ASPETTI TECNICI**

COM(92) 108 def. Sistemi di aggancio (3.1) 30.03.1992

COM(92) 201 def. Resistenza al fuoco (3.1) 14.05.1992

o **COMPORTAMENTO DEL CONDUCENTE**

COM(88) 707 def. Alcolemia (3.1) 05.01.1989

COM(89) 640 def. (modifica) 07.12.1989

COM(88) 706 def. Limiti di velocità
(Veicoli industriali e autobus) (3.1) 11.01.1989

COM(91) 66 def. (modifica) 25.03.1991

o **MERCI PERICOLOSE**

COM(91) 4 def. Responsabile della prevenz. dei
rischi (3.1.) 11.06.1991

COM(92) 327 def. (modifica)
14.08.1992

TABELLA II

Azioni legislative a breve o a medio termine	Data prevista di adozione in Commissione	Studi suscettibili di determinare azioni legislative	Altre misure non legislative
• <u>Banca dati comunitaria (CARE) - (3.2.4. e 4.2.1.1.)</u>	93	• Misure specifiche per i trasporti scolastici (3.2.2.)	• Attuazione di progetti pilota sulla verifica e convalida dei sistemi telematici in loco (3.3.4.)
• <u>Sicurezza dei veicoli</u> (Armonizzazione delle norme tecniche nell'ambito dell'omologazione)		• Formazione dei conducenti di ciclomotori (4.2.3.)	• Ricerca prevista nel quarto programma quadro (4.2.1.3.)
• Autovetture	94	• Codificazione delle annotazioni particolari sulla patente di guida (4.2.3.)	• Studio di fattibilità sulla creazione di un archivio documentario sulla sicurezza stradale (4.2.1.2.)
• (crash-test, poggiatesta, resistenza dei sedili, ecc. (3.2.2.)	94	• Controllo più efficace dei tempi di guida (tachigrafo) (4.2.4.)	• Studio delle esperienze relative alla guida con persona a fianco, apprendimento anticipato o patente provvisoria (4.2.3.)
• Miglioramento della sicurezza dei passeggeri (4.2.2.)	94	• Armonizzazione ed omologazione degli apparecchi per il controllo dell'alcolemia (4.2.4.2.)	• Educazione stradale scolastica: scambio di esperienze (4.2.3.)
• Automezzi pesanti (3.2.2.)	94	• Segnaletica verticale e orizzontale (3.2.3. e 4.2.5.)	• Analisi dell'incidenza dell'uso di stupefacenti sulla sicurezza stradale (4.2.4.)
• (dispositivo antincastro)	94	• Infrastruttura	• Studio delle possibilità tecniche di adattare la velocità alle condizioni della strada (4.2.4.1.)
• Veicoli di tutte le categorie (3.2.2.)	94	• Armonizzazione in materia di equipaggiamento fisso (resistenza della carreggiata allo slittamento) (4.2.5.)	• Rinnovo delle campagne sugli effetti dell'alcool sulla guida (4.2.4.2.)
• (protezione dei conducenti, antifurto, ...)	94	• Segnaletica direzionale (ricerca di un approccio comunitario) (4.2.5.)	• Pubblicità dannosa per la sicurezza stradale: elaborazione di un "Codice europeo di comportamento" (4.2.7.)
• 2 ruote (4.2.2.)	93	• Crash-test (studio finalizzato a sviluppare una nuova procedura (4.2.2.)	
• (dispositivo che impedisce l'aumento di velocità)	93		
• <u>Controllo tecnico (3.2.2.)</u>			
• Direttiva sui valori minimi di frenatura	93		
• Direttiva sul CT dei limitatori di velocità	94		
• <u>Materiali pericolosi (4.2.6.)</u>			
• Direttiva quadro sull'armonizzazione delle legislazioni degli SM	93		
• Uniformazione delle procedure di controllo	94		
• <u>Controllo dei tempi di guida (4.2.4.)</u>			
• Regolamento che introduce un apparecchio di controllo digitale	94		

**ORIENTAMENTI E
CAMPI D'AZIONE
PRIORITARI PER UN
PROGRAMMA COMUNITARIO
IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE**

**GRUPPO DI LAVORO AD ALTO LIVELLO
DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI**

*** * * RELAZIONE FINALE * * ***

APRILE 1992

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE

- Risoluzione del Consiglio
- Situazione attuale della sicurezza stradale
- Rapporti di altre organizzazioni
- Iniziative e attività attuali della Comunità europea
- Attività del gruppo di lavoro ad alto livello

2. OBIETTIVI GENERALI

- Finalità e obiettivi a lungo e medio termine
- Criteri di definizione delle priorità
- Criteri di scelta del livello d'azione (comunitario o altro)

3. CONCLUSIONI - PROGRAMMA D'AZIONE

- Orientamenti
- Campi d'azione prioritari
- Risorse

ALLEGATI

1. Risoluzione del Consiglio del 21 giugno 1991
2. Statistiche degli incidenti a livello della Comunità

SICUREZZA STRADALE NELLA COMUNITÀ

1. INTRODUZIONE

1.1. In data 21 giugno 1991 il Consiglio e i rappresentanti dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, hanno adottato una risoluzione nella quale, tra l'altro,

- ribadivano l'importanza di nuove iniziative intese a migliorare la sicurezza stradale,
- chiedevano alla Commissione di elaborare e attuare un programma comunitario di misure concrete e di ravvicinare le attività degli Stati membri,
- invitavano la Commissione a riunire un gruppo di lavoro ad alto livello incaricato di definire gli obiettivi e le modalità di realizzazione di detto programma.

Facendo seguito alla risoluzione (il testo della quale figura nell'allegato 1) la Commissione ha convocato il gruppo di lavoro ad alto livello composto di rappresentanti dei governi. La presente relazione costituisce la sintesi dei risultati dei lavori del gruppo che hanno consentito di determinare obiettivi, orientamenti e campi d'azione prioritari. Alcune proposte formulate dai membri del gruppo per lo sviluppo dei campi d'azione individuati sono state prese dalla Commissione come riferimento nell'elaborazione del programma comunitario di sicurezza stradale che essa trasmette al Consiglio.

1.2. Nonostante le iniziative già prese a livello comunitario e nazionale, tra cui la dichiarazione del 1986 "Anno della sicurezza stradale" in Europa, la situazione della sicurezza stradale nella Comunità rimane, a dir poco, insoddisfacente. Come emerge dall'allegato 2, in questi ultimi anni nella Comunità il numero totale di incidenti comportanti lesioni corporali è rimasto relativamente stazionario intorno a 1,2 milioni e, quanto alle vittime, si sono mantenute pressoché costanti le intollerabili cifre annue di 50 000 morti e oltre 1,6 milioni di feriti.

Inoltre, il conseguente danno economico per la Comunità è stimato da alcuni esperti a circa 70 Mrd di ECU annui. Questa cifra rappresenta peraltro una media tra stime che variano da 45 a 90 Mrd di ECU.

- 1.3. Nonostante questo spaventoso livello di perdite umane ed economiche, alla sicurezza stradale sono stati dedicati un'attenzione pubblica e un impegno di gran lunga minori di quanto sarebbe tollerato in epidemie con effetti analoghi. Ciò forse dipende in parte dal fatto che gli incidenti stradali sono estesamente diffusi e implicano complesse interazioni tra i fattori umani e tecnici coinvolti. Tuttavia, per usare l' incisiva frase di un ex ministro dei trasporti, "se in una settimana precipitassero tre jumbo causando la morte di 1 000 persone l'industria dei trasporti aerei sarebbe sconvolta; nella Comunità però continuiamo a convivere con 1 000 morti alla settimana per incidenti stradali". Resosi conto che non si può lasciar persistere questo stato di cose, il Consiglio ha dichiarato l'urgente necessità di predisporre in materia di sicurezza stradale una politica coerente ed efficace e un programma d'azione.
- 1.4. Dai dati dell'allegato 2 relativi alle vittime e ad altri fattori e dagli studi sopra citati emergono considerevoli differenze tra gli Stati membri per quanto riguarda il livello della sicurezza stradale e la sua incidenza sulle diverse categorie di utenti, anche se è difficile stabilire confronti precisi e unanimemente riconosciuti.
- 1.5. Precedenti relazioni della Commissione, del Parlamento europeo e di altri organismi, nonché la risoluzione del Consiglio sul 1986 "Anno della sicurezza stradale" in Europa (1), hanno richiamato l'attenzione sull'ampiezza degli sforzi necessari per migliorare la sicurezza stradale e sui diversi livelli ai quali si dovrebbe operare.

(1) Risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri delle Comunità europee, riuniti in sede di Consiglio, del 19 dicembre 1984, relativa alla sicurezza stradale (84/C 341/01).

Nell'esauriente studio recentemente effettuato (1), il gruppo G rondeau ha affrontato i complessi problemi inerenti alla questione e ha individuato non meno di 80 importanti misure, senza ancora tentare tuttavia di disporle in ordine di priorit . Al termine del rapporto il gruppo ha concluso che la Comunit , nonostante i suoi vari interventi relativi alla sicurezza stradale, non aveva ancora definito una coerente politica in materia e tantomeno ne aveva attuata una. A prescindere dalle discussioni su alcuni aspetti della competenza comunitaria in materia di sicurezza stradale, era possibile da un lato procedere ulteriormente all'adozione di direttive, dall'altro sviluppare nuove modalit  d'azione a livello di coordinamento e sensibilizzazione, in stretta collaborazione con gli Stati membri e con altri organismi interessati alla sicurezza stradale. In considerazione di tali esigenze, diverse relazioni di esperti hanno affrontato i problemi connessi all'organizzazione come mezzo per raggiungere gli obiettivi della sicurezza stradale.

1.6. Anche al momento attuale, tuttavia, sono molte le attivit  comunitarie in corso e in programma nel campo della sicurezza stradale. In particolare esse comprendono:

a) adozione di disposizioni in materia di

- costruzione dei veicoli,
- pneumatici,
- patente di guida,
- controllo tecnico dei veicoli,
- uso delle cinture di sicurezza,
- limitatori di velocit  per automezzi pesanti, autobus e torpedoni;
- parabrezza di sicurezza;

b) presentazione al Consiglio di disposizioni in materia di

- alcolemia,
- limiti di velocit  per determinate categorie di veicoli;

(1) Rapporto del gruppo di esperti ad alto livello per una politica europea in materia di sicurezza stradale. Febbraio 1991.

c) studio di disposizioni in materia di

- rafforzamento delle norme tecniche relative alle autovetture e agli automezzi pesanti,
- segnaletica e equipaggiamenti stradali;

d) ricerca e altre attività non legislative:

- programma DRIVE,
- alcuni aspetti di EURET (1),
- banca di dati statistici sulla sicurezza stradale CARE.

1.7. Il gruppo ad alto livello dei rappresentanti dei governi si è riunito quattro volte, il 20 settembre e 5 novembre 1991 e il 17 febbraio e 10 aprile 1992; vi sono stati inoltre contatti informali tra i rappresentanti e la Commissione, nonché in seno al gruppo stesso. La Commissione ha anche consultato, sulla base dei primi orientamenti del gruppo, associazioni non governative operanti nel campo della sicurezza stradale, quali AIT/FIA (2), PRI (3), IRU (4), ACEA (5), IRF (6), FEVR (7), ECF (8) e IFP (9); inoltre, si mantiene in stretto contatto con organismi governativi internazionali quali OCSE/CEMT, UN/ECE e OMS e segue da vicino la recente iniziativa del Parlamento europeo relativa ad un nuovo rapporto sulla sicurezza stradale.

-
- (1) Programma generale di ricerca della Commissione nel campo dei trasporti.
 - (2) AIT - Lega Internazionale per il turismo.
FIA - Federazione Internazionale dell'automobile.
 - (3) PRI - Prévention Routière Internationale.
 - (4) IRU - International Road Transport Union.
 - (5) ACEA - Association des Constructeurs Européens d'Automobiles.
 - (6) IRF - International Road Federation.
 - (7) FEVR - Fédération européenne des victimes de la route.
 - (8) ECF - European Cyclists Federation.
 - (9) IFP - International Federation of Pedestrians.

2. OBIETTIVI GENERALI

2.1. Per poter mettere a punto un efficace programma comunitario in materia di sicurezza stradale, occorre prima definirne gli obiettivi generali. Al riguardo si devono prendere in considerazione due aspetti:

- a) l'opportunità di fissare obiettivi quantitativi o traguardi;
- b) il livello al quale detti obiettivi dovrebbero essere definiti (comunitario o nazionale).

La presente relazione è ovviamente incentrata sulla dimensione comunitaria e dovrebbe pertanto essere letta in questa ottica.

2.2. Per quanto riguarda l'obiettivo comunitario generale, sarebbe almeno in teoria ragionevole fissare un obiettivo quantitativo distinto da quelli degli Stati membri. Ad esempio, come suggerito nel rapporto G rondeau, l'obiettivo a lungo termine (10-15 anni) per la Comunit  potrebbe essere un calo del 20-30% del numero di vittime di incidenti stradali. Tale traguardo potrebbe essere raggiunto secondo ritmi diversi nei vari Stati membri e i paesi che registrano i problemi pi  gravi potrebbero adoperarsi per ottenere diminuzioni superiori alla media. Fissare obiettivi comunitari a medio termine (5 anni) sarebbe indubbiamente pi  difficile.

2.3. Il gruppo ad alto livello ha discusso a fondo sull'opportunit  di fissare obiettivi quantitativi. Diversi Stati membri lo fanno e hanno avanzato validi argomenti a favore di questo metodo, come ad esempio il valore politico e pratico che la formulazione di indicazioni precise riveste per la programmazione. In altri Stati membri che riconoscono l'interesse del fissare obiettivi quantitativi l'esperienza   stata meno soddisfacente.

In alcuni casi, nonostante l'introduzione di specifiche misure di sicurezza, il livello globale di sicurezza stradale si è deteriorato per effetto di altri fattori più importanti, fra cui in particolare l'aumento della circolazione. Vi sono stati invece casi di campagne risultate molto più efficaci del previsto, in cui gli obiettivi sono stati facilmente superati. Tutto considerato, il gruppo ha concluso che in questo stadio relativamente iniziale di maggior impegno della Comunità per la sicurezza stradale sarebbe un po' prematuro fissare obiettivi quantitativi. Si intende, tuttavia, controllare da vicino la realizzazione degli obiettivi nazionali e trarre vantaggio da questa esperienza per la determinazione della futura politica comunitaria in materia di sicurezza stradale.

2.4. In tale contesto è quindi tanto più importante fissare obiettivi qualitativi nell'ambito di una coerente strategia globale, intesa a promuovere la creazione di uno spazio europeo di sicurezza stradale e di una cultura in tal senso più omogenea. A tal fine sono stati formulati alcuni principi e idee di base:

- a) considerazione della sicurezza stradale nelle politiche e nei progetti riguardanti i trasporti e altri settori, a livello sia comunitario che nazionale;
- b) proposta e attuazione di misure intese ad incoraggiare una guida calma;
- c) definizione degli standard necessari per migliorare la sicurezza dei veicoli;
- d) maggior attenzione per le principali cause di incidente e per le categorie di utenti della strada più vulnerabili.

- 2.5. Per quanto riguarda il punto a), il gruppo ha esaminato l'opportunità di una direttiva quadro che preveda la presa in considerazione della sicurezza stradale nella politica dei trasporti e in altre politiche comunitarie, analogamente a quanto già avviene per l'impatto ambientale. Si è fatto notare al riguardo che questo criterio è stato introdotto nei progetti attualmente presentati per il secondo programma di ricerca DRIVE. Il gruppo ritiene che, anche in assenza di una tale direttiva quadro, già fin da ora si debba tenere conto della sicurezza stradale sia nella politica comune dei trasporti sia in altre politiche comunitarie. I punti b), c) e d) sono stati ritenuti obiettivi appropriati. A giudizio del gruppo, infatti, il primo di essi ("guida calma") comprende svariate possibilità di applicazione, specialmente a livello di informazione, educazione e pubblicità, e riguarda tutte e tre le componenti della sicurezza, ossia utenti, infrastruttura e veicoli. Il secondo (veicoli più sicuri) interessa particolarmente e direttamente la Comunità in considerazione del suo ruolo preminente nella fissazione di norme per i veicoli. Quanto all'ultimo (utenti vulnerabili), stava diventando evidente che alcune categorie di utenti particolarmente esposti non avevano beneficiato del miglioramento dei livelli di sicurezza come altre.
- 2.6. Tenuto conto del carattere eterogeneo delle misure legislative e di altro genere prese a livello nazionale e comunitario per migliorare la sicurezza stradale, i membri del gruppo ad alto livello hanno compilato un elenco di punti specificamente inerenti alla sicurezza stradale e indicato se le corrispondenti iniziative dovessero essere condotte a livello comunitario o nazionale.
- 2.7. Successivamente il gruppo ha discusso possibili criteri di classificazione in ordine di priorità delle misure proposte dal rapporto GERONDEAU tenendo conto delle iniziative in corso presso la Commissione:

- a) rapporto costo-benefici: questo criterio consente di raffrontare due valori, ossia la prevista diminuzione di vittime e danni a cose conseguente all'introduzione della misura proposta e il costo diretto del materiale e della manodopera necessari tenendo conto di altri effetti, quali ad esempio quelli ambientali.
- b) Pubblica accettazione: mira a valutare in qual misura limitazioni di libertà o costi supplementari sarebbero accettabili per gli interessati. Questo criterio è strettamente connesso con quello seguente.
- c) Capacità di applicazione: forze di polizia e risorse simili che possono essere destinate al settore della sicurezza stradale e ruolo del sistema giudiziario, che deve stabilire sanzioni ampiamente accettabili da parte della società per le infrazioni commesse.
- d) Circostanze politiche: possono costituire un criterio ad hoc, nella misura in cui un grave incidente può creare un clima favorevole a provvedimenti legislativi o di altro genere nel campo della sicurezza stradale.
- e) Inoltre, non devono essere trascurate azioni educative e sociali a lungo termine, specialmente nel valutare le misure inerenti al comportamento.

2.8. Infine, considerando il ruolo particolare che la Comunità dovrebbe svolgere, il gruppo raccomanda di aggiungere a questi criteri generali altri due elementi, ovvero:

- a) priorità per le misure alle quali le attività comunitarie conferirebbero "valore aggiunto" oltre a quello dell'azione nazionale e/o regionale, e

- b) riconoscimento della necessità di agire a livello comunitario quando gli Stati membri non possono agire a causa delle disposizioni del trattato, ad esempio nel campo della costruzione dei veicoli.

2.9. Alla luce delle considerazioni sopra esposte il gruppo ha esaminato le risposte iniziali al questionario della Commissione ed ha modificato alcune delle priorità ivi indicate. Le misure e le priorità sono state altresì considerate in relazione alle tre classiche componenti della sicurezza stradale, ovvero utenti, veicoli e infrastruttura. È emerso chiaramente che, mentre le misure relative ai veicoli sono state a lungo il punto centrale dell'attività comunitaria in materia di sicurezza stradale, prima dell'entrata in vigore dell'Atto unico europeo le questioni di sicurezza sono talvolta rimaste in secondo piano nel processo verso il completamento del mercato interno e l'abolizione degli ostacoli tecnici agli scambi. Ai sensi del nuovo articolo 100 A dell'Atto unico è obbligatorio un livello di protezione elevato, il che rende i regolamenti comunitari in materia di veicoli più attenti alla sicurezza e implica la definizione di standard di sicurezza più rigorosi.

3. CONCLUSIONI - PROGRAMMA DI AZIONE

- 3.1. Il gruppo ad alto livello sempre tenendo conto delle azioni e iniziative in corso presso la Commissione, ritiene che per attuare una politica di sicurezza stradale a livello comunitario il più possibile efficace, con effetti concreti sull'intollerabile entità del danno subito sul piano sia umano che economico, sia necessario concentrarsi su alcuni campi d'azione altamente prioritari.

Dopo aver esaminato le priorità di ciascuno Stato membro e le azioni in corso presso la Commissione, il gruppo è giunto alle seguenti conclusioni:

- 3.1.1. le azioni comunitarie relative alla sicurezza stradale dovrebbero essere nettamente rafforzate sia sul piano legislativo che in altri campi;
- 3.1.2. le azioni e iniziative comunitarie dovrebbero essere valutate, oltre che secondo altri comuni criteri, in base al fatto che presentino o meno "valore aggiunto" oltre quello fornito dalle attività degli Stati membri;
- 3.1.3. nell'ambito di un ricco elenco di utili iniziative a lungo termine a livello comunitario, sarebbe opportuno dare la priorità, nell'immediato, ai seguenti punti:
- a) misure intese a moderare la velocità;
 - b) alcol e guida;
 - c) educazione degli utenti della strada, comprese la formazione dei conducenti e l'educazione stradale nell'ambito della scuola;
 - d) miglioramento della sicurezza attiva e passiva dei veicoli;
 - e) scambio di informazioni e di esperienze, compresa la creazione di una banca di dati comunitari;

- f) lotta contro la pubblicità che può incidere negativamente sulla sicurezza stradale, specialmente per quanto riguarda la velocità dei veicoli;
- g) aspetti connessi con l'infrastruttura in relazione alla sicurezza stradale.

3.2. In seguito il gruppo ha rivolto la sua attenzione alle possibili misure concrete e alle modalità con le quali la Comunità dovrebbe intervenire nei campi d'azione prioritari individuati.

Proposte relative a dette misure e modalità d'intervento costituiscono l'oggetto del programma comunitario che la Commissione presenterà al Consiglio sulla base della presente relazione.

3.3. Inoltre, durante i lavori, in particolare a proposito dei compiti attinenti alle modalità d'azione non legislative (scambio di informazioni e messa in comune delle ricerche) è stata esaminata la questione delle risorse necessarie per predisporre il programma.

Il gruppo ha esaminato varie proposte circa un'adeguata organizzazione. Fra queste figuravano idee avanzate da altri per la creazione di un'agenzia o consiglio per la sicurezza stradale "indipendente", analogamente all'Agenzia europea per l'ambiente o alle istituzioni "federali" preposte alla sicurezza stradale negli Stati Uniti o in Canada. Senza escludere l'ulteriore presa in considerazione di queste possibilità a più lungo termine, il gruppo ad alto livello - che rappresenta il punto di vista degli Stati membri e della Commissione - ritiene che la sicurezza stradale appartenga e debba continuare ad appartenere essenzialmente alla sfera pubblica, come uno strumento della politica governativa.

Il gruppo è giunto alla conclusione che a questo stadio sarebbe prematuro istituire un organismo indipendente o anche determinare la forma definitiva di un eventuale organismo preposto alla sicurezza stradale.

- 3.4. È essenziale, tuttavia, far sì che l'attuazione del programma in esame proceda senza interruzioni. Si propone pertanto che il gruppo ad alto livello continui il lavoro che ha già cominciato a svolgere efficacemente, determinando il contenuto e fissando gli obiettivi prioritari del programma comunitario in materia di sicurezza stradale e nello stesso tempo instaurando più stretti rapporti tra gli Stati membri e la Commissione.

Inoltre, le organizzazioni internazionali operanti nel campo della sicurezza stradale dovrebbero essere associate ai lavori della Comunità per quanto necessario.

- 3.5. Circa il proseguimento della sua attività a titolo permanente il gruppo auspica che, oltre alle consultazioni specifiche tra la Commissione e i gruppi di esperti governativi per la preparazione di iniziative legislative concrete, tale attività implichi anche la possibilità di cooperare con la Commissione e di essere consultato da questa in particolare per quanto riguarda le attività non legislative per le quali la Comunità deve svolgere un nuovo ruolo. Esse comprendono, principalmente, i seguenti compiti:

- scambio di esperienze;
- organizzazione di campagne comunitarie di divulgazione/sensibilizzazione;
- sostegno alle attività degli Stati membri nel campo della sicurezza stradale;
- elaborazione dei risultati della base di dati statistici sulla sicurezza stradale CARE;
- studio, verifica e informazione sulla situazione della sicurezza stradale negli Stati membri;
- altri compiti supplementari o nuovi.

- 3.6. Per quanto riguarda infine la conclusione sulle risorse necessarie, il gruppo sottolinea che il livello attuale delle risorse, sia umane che finanziarie, destinate alla sicurezza stradale in seno alla Commissione è insufficiente per la realizzazione del programma in esame e ritiene che tali mezzi debbano essere aumentati secondo le abituali procedure amministrative.

Allegato 1

I
(Comunicazioni)

C O N S I G L I O

**Risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi
degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio**

del 21 giugno 1991

**concernente un programma di azione comunitaria in materia di sicurezza
stradale**

(91/C 178/01)

**IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI
STATI MEMBRI DELLE COMUNITÀ EUROPEE, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO,**

vista la risoluzione del Parlamento europeo, del 13 marzo 1984,
sull'adozione di un programma di misure comunitarie volte a promuovere la
sicurezza stradale (1) e la risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti
dei governi degli Stati membri delle Comunità europee, riuniti in sede di
Consiglio, del 19 dicembre 1984 (2), concernente, tra l'altro, l'anno 1986
della sicurezza stradale nella Comunità;

vista la relazione del Parlamento europeo del 1987 sull'anno della sicurezza
stradale;

vista la comunicazione della Commissione al Consiglio del 9 gennaio 1989,
dal titolo "La sicurezza stradale: una priorità per la Comunità europea";

considerando che è prevedibile un aumento della circolazione stradale, in
particolare a seguito del completamento del mercato interno nel 1992;

considerando che le sofferenze umane e i costi sociali occasionati dagli
incidenti stradali che provocano ogni anno la morte di oltre cinquantamila
persone e il ferimento di più di un milione e mezzo di persone costituiscono
una situazione inaccettabile sia dal punto di vista morale e politico che
sotto il profilo economico e sociale;

considerando che nel contesto sopraindicato è necessario esplicitare un
impegno particolare ai fini del miglioramento della sicurezza stradale in
tutti i settori interessati alla lotta contro gli incidenti stradali,
comprese la costruzione e l'attrezzatura dei veicoli;

considerando che occorre agire a livello comunitario per rinforzare le
azioni nazionali, quando l'azione comune promette di essere più efficace
delle misure adottate dai singoli Stati membri senza coordinamento,

RIBADISCONO l'importanza del miglioramento della sicurezza nei trasporti,
segnatamente nei trasporti stradali;

CHIEDONO alla Commissione di elaborare ed attuare un programma comunitario
di misure concrete destinate a realizzare nuove iniziative comuni e a
ravvicinare gli esperimenti attualmente effettuati a livello nazionale nei
vari settori d'azione e di ricerca interessati alla lotta contro gli
incidenti stradali e le conseguenze per le vittime di tali incidenti;

(1) GU C 104 del 16.4.1984, pag. 38.

(2) GU C 341 del 21.12.1984, pag. 1.

INVITANO la Commissione a riunire un gruppo di lavoro ad alto livello composto di rappresentanti dei governi degli Stati membri, incaricato di definire gli obiettivi e le modalità di realizzazione di detto programma, tenendo conto delle azioni e degli studi precedentemente effettuati nonché delle iniziative in corso in questo settore;

RITENGONO che il gruppo di lavoro debba valutare il rapporto costo/vantaggi delle misure di cui è previsto l'inserimento nel programma in questione;

INVITANO la Commissione a presentare al Consiglio, anteriormente al dicembre 1991, una relazione corredata, se del caso, di prime proposte in vista dell'escuzione del programma in parola dal 1992 in poi.

Allegato 2

Incidenti stradali nella Comunità europea

Numero di morti 1975 - 1991 (a)

<u>Paesi</u>	<u>1975</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>	<u>1988</u>	<u>1990</u>	<u>1991 (b)</u>
B Belgio	2346	2396	1801	1967	1978	1881
DK Danimarca	827	690	772	713	634	604
D Germania	14870	13041	8400	8213	7906	7465 (c)
GR Grecia	1187	1372	1908	1692	1945	1955
E Spagna	5833	6522	6374	8252	9032	8843
F Francia	14166	13499	11387	11497	11215	10325
IRL Irlanda	586	564	410	463	478	439
I Italia	10177	9135	7629	7425	7085	9095
L Lussemburgo	124	98	79	84	70	80
NL Paesi Bassi	2321	1997	1438	1366	1376	1289
P Portogallo	3479	2941	2438	3294	3140	3564
UK Regno Unito	6679	6239	5342	5230	5402	4700
<hr/>						
CE Com. eur.	62595	58494	47978	50196	50261	50240
Altri CEMT (7)	17283	14778	15507	17813	17201	
<hr/>						
CEMT (19)	79878	73272	63485	68009	67462	
<hr/>						
USA Stati Uniti	44425	51091	43825	47093		
J Giappone	14206	11752	12039	13447		

Fonte: CEMT

Note: a) Numero di morti convertito su base di "30 giorni".

b) Stima sulla base di dati provvisori del 1991.

c) D = 11 Länder.

SCHEDA FINANZIARIA

PARTE 1: INCIDENZA FINANZIARIA

1. DENOMINAZIONE DELL'AZIONE: Programma comunitario di sicurezza stradale
2. LINEE DI BILANCIO: B2 - 702
Possono essere interessate altre linee di bilancio (ad esempio, ricerca)
3. BASE GIURIDICA: Art. 75 del trattato

4. DESCRIZIONE DELL'AZIONE

4.1 Obiettivi specifici:

Obiettivo del programma proposto è promuovere e sviluppare, attraverso misure di carattere legislativo e non, la sicurezza stradale nella Comunità.

4.2 Durata: permanente

4.3 Destinatari:

Gli Stati membri e, attraverso essi, l'intera popolazione della Comunità.

5. CLASSIFICAZIONE DELLE SPESE O DELLE ENTRATE

5.1 SNO

5.2 SD

5.3 Natura delle entrate: NESSUNA

6. NATURA DELLE SPESE O DELLE ENTRATE

6.1 Sovvenzione al 100%: NO

6.2 Sovvenzione nel quadro di un finanziamento con altre fonti del settore pubblico o privato: SI

6.3 Abbuono d'interessi: NO

6.4 Altre: studi

6.5 Qualora l'azione produca risultati economici positivi, è previsto il rimborso parziale o totale del contributo finanziario comunitario? NO

6.6 L'azione proposta provocherà una variazione delle entrate? In caso affermativo, precisare la natura della variazione e delle entrate in questione. NO

7. INCIDENZA FINANZIARIA

7.1 Modalità di calcolo del costo totale dell'azione

Sul piano comunitario, le azioni richieste implicheranno nella maggior parte dei casi degli studi che dovranno rispondere alle consuete norme della Commissione.

Attualmente il costo dell'azione non può essere quantificato, a causa del carattere globale del programma presentato e degli orientamenti attesi dal Consiglio sulle proposte formulate dalla Commissione che dovranno tradursi in azioni concrete e quantificabili.

Gli importi richiesti da tale programma si inquadreranno nelle future prospettive finanziarie per il periodo 1993-97.

7. Suddivisione per elementi

SUDDIVISIONE	BILANCIO 93	PPB 94	VARIAZIONE IN %
- Studi - Raccolta di dati - Altri	PM	PM	

7.3 Spese amministrative direttamente legate alla presente azione: NESSUNA

7.4 Scadenario indicativo degli stanziamenti d'impegno: In Mio di ECU

BILANCIO 1993	PPB 1994	PROGRAMMAZIONE INDICATIVA			
		1995	1996	1997	1998 e seguenti
Linea di bilancio B2-702 (parte) 1,8 MIO di ECU	1,8 Mio di ECU	PM	PM	PM	PM

8. DISPOSIZIONI PER LA PREVENZIONE DELLE FRODI CONTENUTE NELLA PROPOSTA D'AZIONE.

Procedura normale

PARTE 2: SPESE AMMINISTRATIVE (PARTE A DEL BILANCIO)

NESSUNA

PARTE 3: ELEMENTI PER UN'ANALISI DEL RAPPORTO COSTO/EFFICACIA

9. ELEMENTI PER UN'ANALISI DEL RAPPORTO COSTO/EFFICACIA

9.1 Obiettivi

La sicurezza dei trasporti stradali è una misura di accompagnamento della politica comune dei trasporti.

9.2 Motivazione dell'azione

Poiché l'obiettivo ultimo è migliorare la sicurezza stradale, appare legittimo considerare i benefici per la Comunità in termini socioeconomici. I più recenti studi sul costo socioeconomico degli incidenti stradali (ad esempio COST 313) stimano il costo di una persona deceduta a circa 500 000 ECU e quello relativo ad un ferito a circa 12 500 ECU in media.

Considerando che gli incidenti stradali provocano ogni anno circa 55 000 decessi ed oltre 1 500 000 feriti leggeri o gravi, il costo socioeconomico globale può essere stimato a circa 46 Mrd di ECU l'anno.

Non si conoscono gli effetti moltiplicatori.

9.3 Controllo e valutazione dell'azione

9.3.1 Indicatori di efficacia prescelti:

Relazioni periodiche

9.3.2 Modalità e periodicità delle valutazioni:

Consueti mezzi di controllo

9.4 Coerenza con la programmazione finanziaria

9.4.1 L'azione è prevista nella programmazione finanziaria della Direzione generale per gli anni interessati?

Sì

9.4.2 Indicare a quale obiettivo più generale definito nella programmazione finanziaria della Direzione generale corrisponde l'obiettivo dell'azione proposta.

Politica comune dei trasporti, sicurezza dei trasporti.

9.4.3 Principali fattori aleatori che possono influire sui risultati specifici dell'azione:

NESSUNO

ISSN 0254-1505

COM(93) 246 def.

DOCUMENTI

IT

07

N. di catalogo : CB-CO-93-308-IT-C

ISBN 92-77-56758-9

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee
L-2985 Lussemburgo