

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti strategici per la sicurezza stradale fino al 2020» (parere elaborato su richiesta del Parlamento europeo)

(2011/C 48/06)

Relatore: **RANOCCHIARI**

Il Parlamento europeo, in data 2 giugno 2010, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), di consultare il Comitato economico e sociale europeo sul tema:

Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti strategici per la sicurezza stradale fino al 2020.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 6 settembre 2010.

Alla sua 465a sessione plenaria, dei giorni 15 e 16 settembre 2010 (seduta del 15 settembre), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 128 voti favorevoli, 4 voti contrari e 2 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) ribadisce che l'obiettivo del terzo Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, ossia dimezzare il numero di morti sulle strade nell'arco del periodo 2001-2010, era estremamente ambizioso. In base alle statistiche ufficiali, infatti, nel 2008 la diminuzione dei decessi causati da incidenti stradali nell'UE a 27 è stata del 28,4 % rispetto al 2001. Dati recenti pubblicati dalla Commissione, tuttavia, danno conto di un sorprendente progresso, che potrebbe portare, in definitiva, ad un calo delle vittime della strada superiore al 40 % nel 2010.

1.2 Le ragioni per cui non sarà possibile pervenire ad una riduzione del 50 % dei decessi dovuti ad incidenti vanno ricercate nella seguente combinazione di fattori:

1.2.1 il fatto che soltanto il programma d'azione e gli orientamenti di attuazione sono di competenza del livello europeo, mentre l'attuazione di tutte le misure previste dal programma spetta ai diversi livelli di governo degli Stati membri;

1.2.2 le differenze da uno Stato membro all'altro per quanto riguarda l'attuazione e l'applicazione delle misure di sicurezza stradale;

1.2.3 la mancanza di un'interpretazione uniforme dei dati statistici relativi alla sicurezza stradale in tutti gli Stati membri;

1.2.4 la preminenza data negli ultimi dieci anni alle misure repressive rispetto all'educazione e alla formazione di tutti gli utenti della strada;

1.2.5 il fatto che non siano stati assegnati obiettivi intermedi agli Stati membri e che non sia stata dedicata un'attenzione particolare ai differenti tassi di rischio tra uno Stato e l'altro, il che impone l'adozione di una tabella di marcia su misura per ciascun paese.

1.3 Per quanto riguarda le misure di «sicurezza attiva e passiva», il CESE conclude che negli ultimi dieci anni si è verificato un miglioramento sostanziale dovuto in particolare all'introduzione, da parte dell'industria, di una vasta gamma di innovazioni tecniche in materia di sicurezza sia nelle autovetture che nei veicoli pesanti. In avvenire le norme di sicurezza potrebbero essere più severe, e sarebbe opportuno adottare ulteriori misure alla luce della recente immissione sul mercato di autovetture a basso prezzo che rispettano a malapena le norme di sicurezza.

1.3.1 La situazione è ancora peggiore nel caso dei ciclomotori e dei motocicli a basso costo, importati soprattutto dal Sud-Est asiatico, che non soddisfano i requisiti europei in fatto di omologazione. Si tratta di una questione della massima importanza, considerando che gli utilizzatori di veicoli a due ruote hanno probabilità 18-20 volte maggiori di rimanere feriti in caso di incidente stradale rispetto agli automobilisti, e che il numero delle persone che si spostano abitualmente con i veicoli a due ruote per evitare il traffico congestionato delle città è in costante aumento.

1.4 Da un esame dei progressi registrati negli ultimi dieci anni sul fronte della sicurezza dell'infrastruttura stradale, il CESE è incline a concludere che si sarebbe potuto fare molto di più. Il passo in avanti più significativo in questo campo è stata l'adozione della direttiva del Consiglio sulla sicurezza nelle gallerie, che ha avuto un impatto molto positivo in tutta Europa. Non vi sono stati, invece, miglioramenti di rilievo per quanto riguarda le strade rurali e le reti secondarie, sulle quali si verifica il 50 % dei decessi causati da incidenti.

1.5 Perché il Quarto programma d'azione europeo per la sicurezza stradale possa dare risultati migliori, il CESE raccomanda di tenere conto dei seguenti aspetti:

1.5.1 visto che si tratta di una responsabilità condivisa dall'UE e dagli Stati membri, è necessaria una forte leadership politica;

1.5.2 vi è bisogno di dati statistici armonizzati e dettagliati in materia di sicurezza stradale per tutta l'UE a 27;

1.5.3 vanno fissati degli obiettivi riguardo ai casi di lesioni gravi a utenti della strada, con una definizione comune del concetto di lesioni gravi;

1.5.4 è necessario adottare una politica più severa in materia di armonizzazione e regolamentazione delle misure di sicurezza stradale, da combinare con l'assistenza agli Stati membri, per garantire che questi ultimi attuino dette misure in maniera sia più efficace che più rapida; se l'approccio volontario non funziona, bisogna rendere obbligatoria l'attuazione del sistema *eCall* a livello paneuropeo;

1.5.5 va attribuita maggiore attenzione a un'educazione e a una formazione differenziate per tutti gli utenti della strada, in particolare per i più giovani e i più anziani nonché per altri utenti particolarmente vulnerabili quali i motociclisti e i ciclomotoristi, i ciclisti e i pedoni;

1.5.6 tutti i datori di lavoro (in particolare quelli del settore privato) che gestiscono parchi di veicoli dovrebbero essere coinvolti nei progetti attuali e futuri su tematiche quali la promozione delle buone pratiche volte a ridurre le collisioni sui percorsi casa-lavoro, l'incentivazione dei dipendenti a utilizzare i mezzi pubblici e lo sviluppo di politiche di sicurezza per i parchi di veicoli. A questo fine uno strumento importante sarà rappresentato dalla prevista norma ISO 39001 in materia di sicurezza stradale dei lavoratori;

1.5.7 occorre rafforzare la normativa UE a tutela delle categorie più vulnerabili di utenti della strada. Per esempio, nel caso dei motociclisti e dei ciclomotoristi è necessario adottare nuove norme in materia di omologazione dei veicoli che prevedano l'obbligo di dotare dei sistemi di frenata ABS e CBS, nonché di un sistema di accensione automatica dei fari (*automatic headlights on*, AHO) i ciclomotori e motocicli con cilindrata superiore ai 150 cc e prevedano inoltre l'introduzione di controlli tecnici e di una seconda fase di formazione (formazione avanzata ovvero «di secondo livello») nella revisione della direttiva sulle patenti di guida;

1.5.8 per quanto riguarda lo sviluppo dell'infrastruttura, il CESE raccomanda di includere nel nuovo programma d'azione l'obiettivo di migliorare il livello di sicurezza della rete stradale transeuropea (*Trans-European Road Network*, TERN) e di portare almeno il 25 % della rete non TERN alle medesime condizioni della rete TERN;

1.5.9 il programma d'azione dovrebbe comprendere obiettivi ambiziosi ma realistici, con la proposta non soltanto di un obiettivo globale - ossia una riduzione del numero complessivo dei decessi - ma anche di obiettivi specifici quanto al numero di vittime di incidenti che riportano lesioni gravi e al numero di utenti particolarmente vulnerabili, quali i pedoni, i ciclisti e i motociclisti e ciclomotoristi, coinvolti in incidenti stradali. Per quanto riguarda l'obiettivo globale, il CESE osserva che il tasso

di rischio varia notevolmente tra i diversi paesi dell'UE e quindi raccomanda vivamente di stabilire per il 2020 obiettivi differenziati in materia di riduzione dei decessi, sulla base dei dati forniti dagli Stati membri per il 2010;

1.5.10 per garantire il conseguimento degli obiettivi definiti dal programma d'azione, il CESE ritiene che sia necessario un monitoraggio annuale da parte dell'UE, e a tal fine suggerisce di istituire un'agenzia europea ad hoc per la sicurezza stradale che controlli e segua l'attuazione del programma d'azione in coordinamento con responsabili della sicurezza stradale nominati da ciascuno Stato membro.

1.6 Da ultimo, ma non per importanza, l'UE deve stabilire un collegamento forte e permanente con il progetto per un «decennio di azione per la sicurezza stradale» lanciato dalle Nazioni Unite, e moltiplicare gli sforzi per diventare il leader mondiale in fatto di sicurezza stradale.

2. Introduzione

2.1 Il 28 aprile 2010, Brian SIMPSON, presidente della commissione per i Trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo, ha inviato una lettera al Presidente del CESE Mario SEPI in cui, conformemente all'articolo 124 del Regolamento interno del Parlamento europeo, chiede al CESE di elaborare un parere esplorativo sulla sicurezza stradale.

2.2 Nella sua lettera, SIMPSON fa riferimento al nuovo programma di lavoro della Commissione per il 2010, pubblicato il 31 marzo 2010, che propone tra l'altro di elaborare un nuovo pacchetto per la sicurezza stradale, con l'obiettivo di creare uno «spazio europeo della sicurezza stradale».

2.3 SIMPSON chiede al CESE di rispondere a una serie di quesiti fondamentali sul decennio appena concluso: qual è stato il grado di efficacia delle politiche adottate a livello dell'UE nell'indurre gli utenti della strada a modificare il loro comportamento e nel migliorare la sicurezza passiva dei veicoli e l'infrastruttura stradale? Queste politiche sono state attuate correttamente dagli Stati membri? E infine: cosa occorre per creare un vero e proprio «spazio della sicurezza stradale» in tutti e 27 gli Stati membri?

2.4 Nel 2001 la Commissione ha pubblicato il Libro bianco sui trasporti, seguito nel 2003 dal programma d'azione. Entrambi i documenti ponevano l'obiettivo di dimezzare il numero dei decessi causati da incidenti stradali entro il 2010.

2.5 Secondo i dati disponibili più recenti (2008), rispetto al 2001 si è verificato un calo dei decessi del 36,8 % nell'UE a 15 e del 28,4 % nell'UE a 27. Si tratta di una riduzione notevole, ma che rimane purtroppo al di sotto dell'obiettivo del 50 % di decessi in meno stabilito dalla Commissione. La stessa Commissione, tuttavia, ha pubblicato proprio di recente dati per il 2009 e previsioni per il 2010 che risultano di poco inferiori rispetto a tale obiettivo iniziale, poiché danno conto di un calo totale delle vittime della strada di oltre il 40 % entro la fine del 2010.

2.5.1 Il CESE è convinto che, se tali importanti risultati verranno effettivamente confermati, lo si dovrà alla recente entrata in vigore della legislazione sulla sicurezza stradale e ai miglioramenti ottenuti quanto al livello di sicurezza dei veicoli piuttosto che a un diverso comportamento degli utenti della strada, poiché sotto questo aspetto molto resta ancora da fare.

2.6 Per sapere quali misure vadano introdotte in una nuova strategia, è essenziale comprendere quali politiche e iniziative abbiano dato buoni frutti negli ultimi dieci anni e quali invece si siano rivelate inefficaci.

2.7 Il programma d'azione della Commissione per l'ultimo decennio si è concentrato su tre dimensioni fondamentali:

- i cambiamenti nei comportamenti individuali, per esempio per quanto riguarda l'uso delle cinture di sicurezza e dei dispositivi di ritenuta per bambini, l'uso dei telefoni cellulari al volante o la guida sotto gli effetti dell'alcol,
- il sostegno alle iniziative dell'industria per lo sviluppo e la commercializzazione di veicoli più sicuri,
- le misure volte a migliorare l'infrastruttura, per esempio una più attenta progettazione di strade e gallerie e l'armonizzazione dei sistemi di soccorso in tutti gli Stati membri.

2.8 Tra l'aprile e il luglio del 2009 la Commissione europea ha effettuato consultazioni pubbliche allo scopo di coinvolgere i cittadini e le autorità pubbliche a livello nazionale, regionale e locale, nonché il mondo imprenditoriale e delle professioni, nell'individuazione dei problemi più importanti che dovrebbe affrontare il programma d'azione per la sicurezza stradale 2011-2020 e delle azioni prioritarie da intraprendere per porre rimedio ai livelli di decessi e lesioni gravi dovuti agli incidenti stradali, livelli che in tutta l'UE sono tuttora inaccettabili e fonte di costi molto elevati.

2.9 Il CESE concorda con la commissione TRAN sul fatto che, prima di adottare un nuovo programma d'azione in materia di sicurezza stradale, bisognerebbe procedere a una valutazione dell'efficacia delle politiche attuate in passato, del Libro bianco sui trasporti del 2001 e del programma d'azione del 2003.

2.10 Detta valutazione si potrà realizzare, tra l'altro, avvalendosi di informazioni recenti e delle opinioni espresse nei pareri adottati negli ultimi anni dal CESE su questo tema, che indicano chiaramente come il CESE ritenga il miglioramento della sicurezza stradale un elemento chiave della politica dei trasporti, degno di figurare in cima all'agenda degli Stati membri anche in un periodo di difficoltà economiche.

2.11 A livello mondiale, nel frattempo, ci sono stati sviluppi importanti. Dopo la prima conferenza ministeriale mondiale sulla sicurezza stradale (*Time for Action*), tenutasi a Mosca nel

novembre 2009, l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha proclamato il periodo 2011-2020 «decennio di azione per la sicurezza stradale», con l'obiettivo di stabilizzare e successivamente ridurre il numero delle vittime di incidenti stradali in tutto il mondo. Oggi si tratta di una vera e propria epidemia, che ogni anno provoca oltre un milione di morti e circa 20 milioni di feriti gravi, nella stragrande maggioranza (90 %) in paesi con un reddito pro capite basso o medio. Secondo le stime, le conseguenze economiche di questa sorta di pandemia incidono sul PIL dei vari paesi, a livello globale, in misura variabile dall'1 al 3 %. Nella sola Europa, i costi sociali di questo flagello ammontavano a circa 130 miliardi di euro nel 2009.

2.12 A proposito di quanto sopra ricordato, il CESE ritiene che, approfittando dello slancio dovuto a queste iniziative, l'UE abbia la possibilità, grazie al suo nuovo programma d'azione in materia di sicurezza stradale, di essere all'avanguardia mondiale in questo campo, e che non debba lasciarsi sfuggire questa opportunità.

3. Osservazioni generali

3.1 Il CESE tiene a far notare che, per poter valutare l'efficacia delle precedenti politiche in materia di sicurezza stradale, è essenziale disporre di dati statistici quantitativi e qualitativi documentati relativi a tutta l'UE a 27, di modo da poterli raffrontare. Oggi tutti gli Stati membri forniscono all'UE le cifre essenziali relative alla sicurezza stradale, ma la qualità e la completezza delle informazioni presentate da alcuni di loro lascia ancora a desiderare e non consente di differenziare tra i tipi di utenti della strada, le diverse categorie di strade, le condizioni atmosferiche e la gravità delle lesioni riportate.

3.2 Considerando che negli ultimi 30 anni il traffico sulle strade europee è triplicato, il CESE si rallegra dei notevoli passi avanti fatti nell'UE verso l'obiettivo di dimezzare i decessi entro il 2010. Questo obiettivo, già di per sé ambizioso in un'UE con 15 Stati membri - come sottolineato dal CESE nel suo parere del 10 dicembre 2003 sul tema *Sicurezza dei trasporti 2003-2010* - sarebbe stato ancora più difficile da realizzare in un'Europa allargata.

3.3 Il CESE fa notare che, se l'UE si è posta un obiettivo molto ambizioso per quanto riguarda la riduzione dei decessi dovuti agli incidenti stradali, non ha fatto altrettanto per le lesioni gravi. Tra il 2001 e il 2008, il numero di utenti della strada vittime di lesioni gravi è diminuito soltanto del 18 % nell'UE a 27. Per conseguire una riduzione drastica, il nuovo programma d'azione della Commissione dovrà quindi prevedere misure ad hoc, che dovranno essere applicate dagli Stati membri non appena sarà possibile pervenire a una definizione concordata di «lesioni gravi» e «lesioni lievi».

3.4 Rispetto alla questione dell'efficacia delle politiche UE dell'ultimo decennio nell'indurre gli utenti della strada a modificare il loro comportamento, va tenuto presente che soltanto il programma d'azione e gli orientamenti di attuazione vengono adottati dall'UE, mentre l'applicazione vera e propria di tutte le misure previste dal programma è di competenza dei diversi livelli di governo degli Stati membri, conformemente al principio di sussidiarietà.

3.5 Se gli Stati membri applicassero le misure contenute nel programma d'azione in modo uniforme incontrerebbero meno problemi, ma purtroppo l'esperienza dimostra che le cose non stanno così, in quanto permangono grandi disparità tra i paesi dell'Unione per quanto concerne il livello di sicurezza stradale. L'attuazione e l'applicazione delle misure in questo campo varia molto da un paese all'altro, e a giudizio del CESE non vi è dubbio che una politica UE più rigorosa darebbe risultati migliori.

3.6 Per questo motivo il CESE sottolinea l'importanza dello sviluppo e dell'attuazione di un programma di armonizzazione e regolamentazione più ambizioso, accompagnato dall'assistenza agli Stati membri, per garantire che questi ultimi applichino in maniera sia più efficace che più rapida le misure di sicurezza stradale. A questo fine, la soluzione potrebbe essere l'istituzione di un'agenzia europea per la sicurezza stradale.

3.6.1 Esiste già, infatti, un'agenzia europea responsabile della sicurezza per ciascuno degli altri modi di trasporto, ad eccezione appunto del trasporto su strada. L'agenzia europea per la sicurezza stradale dovrebbe essere un organo esecutivo, di piccole dimensioni, assistito da rappresentanti permanenti per la sicurezza stradale nominati dagli Stati membri.

3.6.2 Il CESE ritiene che la nuova agenzia, avvalendosi del lavoro di organi già esistenti come l'ERSO (*European Road Safety Observatory* - Osservatorio europeo della sicurezza stradale), dovrebbe svolgere in modo più efficiente la funzione esecutiva nel settore della sicurezza stradale. Ad esempio, potrebbe effettuare una valutazione annuale dei punti ad alto rischio di incidenti (*black spot*) della rete, individuando le strade poco sicure e divulgando i risultati di questo monitoraggio presso gli utenti delle strade europee – una proposta già avanzata dal CESE in un precedente parere⁽¹⁾. L'agenzia potrebbe inoltre sostenere l'azione dei gruppi nazionali e locali responsabili della sicurezza stradale, promuovendo e diffondendo le migliori pratiche in tutta l'Unione.

3.6.3 Oltre a ciò, la nuova agenzia potrebbe garantire l'integrazione della politica in materia di sicurezza stradale nelle altre politiche dell'UE pertinenti (istruzione, salute, ambiente) e predisporre una tabella di marcia con priorità a breve e medio termine, ponendo così rimedio a uno dei principali punti deboli del piano precedente.

3.7 Considerando i cambiamenti avvenuti negli ultimi dieci anni nel comportamento degli utenti della strada, si deve concludere che oltre metà dei decessi è imputabile direttamente a fattori legati al comportamento, come il mancato rispetto dei

limiti di velocità, la presenza di conducenti giovani e inesperti e la guida in stato di ebbrezza. A giudizio del CESE, i tre pilastri dell'educazione, della repressione e della formazione hanno pari importanza e si influenzano reciprocamente, ma in ultima analisi lo strumento ottimale su cui puntare rimane l'educazione.

3.8 Il CESE fa notare che una delle tre dimensioni chiave del programma d'azione della Commissione per gli ultimi dieci anni consisteva nei «cambiamenti del comportamento individuale». Visto l'aumento del numero di veicoli in circolazione verificatosi negli ultimi dieci anni, l'azione in questo ambito andrebbe intensificata.

3.9 Bisogna tener presente, inoltre, che alcune categorie particolarmente vulnerabili di utenti della strada, come i motociclisti, i ciclisti e i pedoni, sono tuttora esposte a rischi sproporzionati. Il CESE raccomanda di potenziare l'educazione stradale, combinandola con una regolamentazione quadro esaustiva sull'omologazione di motocicli e ciclomotori e con una formazione avanzata per i conducenti di questi veicoli, in modo da modificare in meglio il comportamento di queste categorie di utenti della strada.

3.10 È inoltre importante rendersi conto che la popolazione dell'UE sta invecchiando e che pertanto la politica di sicurezza stradale dovrebbe concentrarsi su misure specifiche, come i sistemi di trasporto intelligenti, l'adeguamento dei veicoli e delle infrastrutture, la sensibilizzazione e l'educazione.

3.11 Per i prossimi dieci anni, il CESE raccomanda di concentrare la politica sull'educazione, sulla formazione e sui controlli tecnici differenziati per tutti gli utenti della strada, in particolare i gruppi «a rischio» - i più giovani e i più anziani - e le categorie più vulnerabili come motociclisti, ciclisti e pedoni.

3.12 La politica a livello di UE dovrebbe essere delineata in un programma d'azione per la sicurezza stradale che comprenda proposte chiare e rigorose e orientamenti di attuazione altrettanto chiari e stringenti per gli Stati membri. Si dovrebbe inoltre disporre di un *feedback* sotto forma di dati statistici ben precisi forniti alla Commissione con cadenza annuale, per darle la possibilità di reagire tempestivamente. Dal canto suo, la Commissione dovrebbe esortare gli Stati membri ad attuare quanto prima le normative vigenti (quelle già adottate e quelle che lo saranno in futuro) in materia di sicurezza stradale.

4. Osservazioni specifiche

4.1 La grande sfida per una politica di sicurezza stradale riuscita è quella della cooperazione tra le autorità a livello UE, nazionale e locale. Se il progresso sul fronte della tecnologia può essere realizzato mediante l'adozione e l'attuazione della normativa europea, i cambiamenti nel comportamento degli utenti della strada possono essere conseguiti soltanto a livello nazionale. Per questo motivo, sono essenziali sia orientamenti rigorosi da parte dell'UE che un *feedback* annuale dagli Stati membri alla Commissione.

⁽¹⁾ GU C 80 del 30.3.2004, pagg. 77-80.

4.2 Quanto all'efficacia delle politiche UE adottate nell'ultimo decennio per indurre gli utenti della strada a modificare il loro comportamento, il CESE è incline a concludere che, per ragioni legate alla sussidiarietà e alla carenza di strumenti di monitoraggio, esse non hanno avuto pieno successo. La formazione e l'educazione permanenti sono lo strumento più importante per influenzare in modo positivo i comportamenti, in particolare quelli dei conducenti più giovani e degli utenti della strada più anziani. Gli Stati membri hanno introdotto questi strumenti in modo diverso e a volte inadeguato.

4.3 Il CESE è convinto che, per quanto riguarda i tipi di comportamento, nel prossimo decennio la politica in materia dovrebbe concentrarsi sulla formazione e sull'educazione di tutte le categorie di utenti della strada in tutti gli Stati membri. Per esempio, l'introduzione di un livello minimo obbligatorio di educazione stradale nelle scuole e, su base volontaria, l'incentivazione di un apprendimento in questo campo lungo tutto l'arco della vita dei cittadini.

4.4 Gli Stati membri dovrebbero realizzare campagne mirate e periodiche di sensibilizzazione per influenzare il comportamento degli utenti della strada, trattando temi legati alla sicurezza tra cui il rispetto reciproco, i dispositivi di protezione, la velocità e il consumo di alcol e droga, con un parallelo rafforzamento delle misure repressive.

4.5 Il nuovo programma d'azione dovrebbe dedicare un'attenzione particolare alle differenze nei tassi di rischio legati alla sicurezza stradale che esistono tra gli Stati membri. Nel 2008, il tasso di rischio più alto era fino a quattro volte superiore a quello più basso. Per quei paesi che hanno un tasso di rischio nettamente superiore alla media UE, l'obiettivo dovrebbe essere una più forte riduzione del numero di decessi e lesioni gravi tra gli utenti della strada, e quindi in quest'ambito andrebbero stabiliti obiettivi differenziati per il 2020 sulla base dei dati del 2010.

4.6 Negli ultimi dieci anni si è verificato un miglioramento sostanziale nell'ambito della «sicurezza attiva e passiva», dovuto in particolare all'introduzione, da parte dell'industria, di una vasta gamma di misure tecniche in materia di sicurezza sia nelle autovetture che nei veicoli pesanti. I progetti di R&S finanziati attraverso i programmi quadro dell'UE potrebbero fungere da traino per ulteriori miglioramenti delle tecnologie ITS (Intelligent Transport Systems).

4.7 La crisi economica ha fatto emergere un fenomeno nuovo e sempre più pericoloso, ossia l'immissione sul mercato di autovetture a prezzo molto basso, che rispettano a malapena le norme minime di sicurezza. Per garantire e migliorare il livello di sicurezza del parco veicoli esistente, si potrebbero installare, nella misura del possibile, i più recenti dispositivi di sicurezza sulle autovetture in circolazione. È inoltre necessario prevedere controlli periodici e ispezioni annue degli autoveicoli. Ancora peggiore è la situazione del settore motocicli e ciclomotori, nel quale è essenziale rafforzare la vigilanza sul mercato ed effettuare controlli periodici⁽²⁾. Secondo il CESE, l'UE deve reagire a questo fenomeno fissando le norme di sicurezza a un livello più alto.

4.8 Alla luce di quanto sopra esposto, è necessario introdurre nuove norme UE in materia di omologazione di motocicli e

ciclomotori che prevedano l'obbligo di dotare quelli al di sopra dei 150 cc di ABS e CBS, come pure l'introduzione di controlli tecnici e di una seconda fase di formazione per i conducenti di questi veicoli nella revisione della direttiva sulle patenti di guida. L'UE dovrebbe inoltre appoggiare le campagne di sensibilizzazione per garantire la conformità con le più importanti regole di sicurezza.

4.9 La progettazione delle strade e dei bordi delle strade ha un ruolo importante in caso di incidenti. Gli studi realizzati in quest'ambito dimostrano che l'infrastruttura stradale è uno dei fattori causali nel 30 % circa degli incidenti. Si tratta quindi di un ambito dove si possono compiere notevoli progressi. Secondo questi studi, i principali ostacoli a una maggiore sicurezza stradale non sono esclusivamente quelli legati ai vincoli finanziari, ma anche quelli connessi a una scarsa sensibilizzazione generale. Le statistiche dimostrano che le strade rurali sono spesso le più pericolose. L'erogazione dei sussidi UE (TERN, fondi strutturali) dovrebbe essere subordinata alla realizzazione di strade sicure. In ogni caso è essenziale che la progettazione, la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura stradale vengano effettuate tenendo conto anche della sicurezza dei veicoli a due ruote.

4.10 Il CESE è giunto alla conclusione che, tra le iniziative adottate negli ultimi dieci anni per rendere più sicura l'infrastruttura, la più efficace è stata una delle proposte del Terzo programma d'azione per la sicurezza stradale: la direttiva per la sicurezza nelle gallerie (2004/54/CE), la cui introduzione ha avuto un forte impatto in tutta Europa.

4.11 Per i prossimi dieci anni, per quanto riguarda lo sviluppo dell'infrastruttura, il CESE raccomanda di includere nel nuovo programma d'azione l'obiettivo di migliorare il livello di sicurezza della rete stradale transeuropea (TERN) e di portare almeno il 25 % della rete non TERN alle medesime condizioni di quella TERN. Un altro notevole contributo alla sicurezza stradale potrebbe venire da una decisione del Consiglio di modificare la direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali includendovi degli allegati tecnici vincolanti ed estendendone il campo d'applicazione alle strade non TERN, nonché dall'adozione di orientamenti europei in materia di sicurezza dell'infrastruttura stradale urbana. A breve termine, l'UE deve incoraggiare tutti gli Stati membri ad adottare rapidamente le quattro misure della direttiva infrastrutture riguardanti le valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale, i controlli della sicurezza stradale, la gestione della sicurezza della rete e le ispezioni di sicurezza.

4.12 Dal momento che si tratta di un settore di responsabilità condivisa, il CESE è convinto che una forte leadership politica sia un requisito imprescindibile per la creazione di un vero e proprio «spazio della sicurezza stradale» in tutti e 27 gli Stati membri. I responsabili decisionali a livello di UE, ma anche a livello nazionale e regionale nei singoli Stati membri, devono essere persuasi dell'importanza di collaborare all'attuazione di modifiche legislative sia a breve che a lungo termine e alla realizzazione di campagne di informazione di vaste proporzioni. Avvalendosi delle competenze di alcuni soggetti privati fondamentali, esperti in materia di sicurezza stradale in Europa, si riuscirà a generare consenso e a garantire un migliore rapporto costi-benefici.

⁽²⁾ GU C 354 del 28.12.2010, pag. 30.

4.13 Per quanto riguarda il settore privato, considerando che gli spostamenti per motivi di lavoro e i percorsi dei pendolari rappresentano un'importante fonte di rischio, un passo importante nella direzione giusta può essere fatto dai datori di lavoro che gestiscono parchi di veicoli aziendali. Le misure volte a ridurre il numero di vittime della strada dovrebbero infatti riguardare qualsiasi uso di veicoli a fini di lavoro, e non soltanto il settore del trasporto di merci su strada.

4.13.1 I datori di lavoro - del settore privato come di quello pubblico - dovrebbero promuovere le buone pratiche per ridurre le collisioni sui percorsi casa-lavoro, incoraggiare i dipendenti a utilizzare quando possibile i mezzi pubblici, definire linee guida in materia di sicurezza per i parchi di veicoli e monitorare le prestazioni di questi ultimi in fatto di sicurezza. Un buon esempio in quest'ambito è il progetto Praise⁽³⁾, cofinanziato dalla Commissione europea e diretto a promuovere la gestione della sicurezza stradale connessa all'attività lavorativa e a fornire il relativo know-how ai datori di lavoro. Queste tematiche potrebbero inoltre interessare anche l'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro (EU-OSHA).

4.13.2 Nella stessa prospettiva, è in fase di elaborazione una nuova norma internazionale ISO 39001 per la sicurezza stradale dei lavoratori, che dovrebbe essere emanata entro la fine del 2011. La Commissione europea dovrebbe invitare tutti i firmatari della Carta europea per la sicurezza stradale a ottenere quanto prima la certificazione ISO 39001.

4.14 Altre condizioni per la creazione di uno «spazio della sicurezza stradale» sono: una maggiore ricchezza di dati statistici comparabili sugli Stati membri, un *feedback* con informazioni fornite dagli Stati membri alla Commissione con cadenza annuale, la creazione di un sistema di monitoraggio e di *follow-up* a livello di UE attraverso un'agenzia europea per la sicurezza stradale, la corretta e rapida attuazione della normativa UE da parte di tutti gli Stati membri, una maggiore enfasi sulla formazione e sull'educazione permanente e un'attenzione particolare per gli utenti della strada più giovani e più anziani.

4.15 Il CESE raccomanda l'adozione di un piano d'azione che preveda obiettivi ambiziosi ma realistici. Per motivi politici, come in passato, anche l'obiettivo stabilito per i prossimi dieci anni deve essere globale. Il CESE non intende interferire nel dibattito in corso proponendo una determinata percentuale di riduzione del numero di decessi, ma caldeggiava fortemente la definizione di una serie di obiettivi specifici relativi alla riduzione del numero di vittime di incidenti che riportano lesioni gravi nonché del numero di utenti della strada particolarmente vulnerabili - pedoni, ciclisti e conducenti di motocicli e ciclomotori - feriti o comunque coinvolti in incidenti stradali.

4.16 Oltre a ciò, l'UE dovrebbe stabilire non solo l'obiettivo a lungo termine, ma anche obiettivi intermedi, avviando un programma di assistenza tecnica per fornire sostegno agli Stati membri che non sono ancora a buon punto nell'elaborazione di una strategia nazionale per la riduzione del numero di vittime della strada. Questo potrebbe essere un compito della nuova agenzia per la sicurezza stradale, una volta entrata in funzione.

Bruxelles, 15 settembre 2010

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Mario SEPI

⁽³⁾ Praise: *Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees* («Prevenire gli incidenti stradali e le conseguenti lesioni per la sicurezza dei lavoratori») (www.etsc.eu/PRAISE.php).