



Bruxelles, 12.12.2016
COM(2016) 787 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE

**Relazione sul monitoraggio e la valutazione delle caratteristiche avanzate di sicurezza
dei veicoli, del loro rapporto costi-benefici e della fattibilità di una revisione dei
regolamenti sulla sicurezza generale dei veicoli e sulla protezione dei pedoni e di altri
utenti della strada vulnerabili
{SWD(2016) 431 final}**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE

Relazione sul monitoraggio e la valutazione delle caratteristiche avanzate di sicurezza dei veicoli, del loro rapporto costi-benefici e della fattibilità di una revisione dei regolamenti sulla sicurezza generale dei veicoli e sulla protezione dei pedoni e di altri utenti della strada vulnerabili

1. INTRODUZIONE

La sicurezza stradale nell'UE è notevolmente migliorata negli ultimi decenni grazie all'azione forte ed efficace condotta a livello locale, nazionale e dell'UE sui comportamenti degli utenti della strada, i veicoli e le infrastrutture. In conseguenza di ciò le strade dell'UE sono le più sicure a livello mondiale. Il miglioramento della sicurezza può essere in gran parte attribuito ai requisiti legislativi dell'UE sulla sicurezza dei veicoli introdotti in questi anni quale parte della politica dell'UE in materia di sicurezza stradale¹.

Tali requisiti di sicurezza dei veicoli si sono rivelati anche una spinta all'innovazione, allo sviluppo e alla ricerca in Europa: quando l'industria ha dovuto fare i conti con requisiti più ambiziosi ha risposto introducendo soluzioni tecniche innovative. Dato che l'UE è stata la prima ad agire riguardo alla maggior parte di questi requisiti, in Europa è stato sviluppato il maggior numero di soluzioni e sono stati creati posti di lavoro di qualità per rispondere alle sfide poste. In effetti l'industria automobilistica è il principale fornitore privato di ricerca e sviluppo nell'UE e determina gli standard a livello globale.

Il settore automobilistico innova costantemente e i requisiti normativi devono essere rivisitati, allo scopo di assicurare che l'UE si mantenga all'avanguardia degli sviluppi a livello internazionale continuando allo stesso tempo a operare per salvare vite umane. Ultimamente i formidabili progressi compiuti nella riduzione degli incidenti automobilistici si sono attenuati, mentre si stima che il costo dei decessi e delle lesioni sulle strade sia pari ad almeno 100

¹ Ex post evaluation of the European Road Safety Action Programme (2001-2010) – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020 – <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>

miliardi di EUR all'anno² e centinaia di famiglie continuano a essere distrutte ogni anno a causa degli incidenti stradali.

Le caratteristiche di sicurezza attiva e il loro sviluppo tecnologico stanno portando a una graduale automazione dei veicoli. Sono considerate tecnologie abilitanti fondamentali in grado di promuovere e supportare una più ampia automazione dei veicoli, contribuendo alla digitalizzazione del mercato interno. Nel passato l'UE ha introdotto il montaggio obbligatorio di sistemi elettronici di controllo della stabilità su tutti i veicoli e di dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e sistemi di avviso di deviazione dalla carreggiata su autocarri e autobus, contribuendo così a ridurre il numero dei morti sulle strade di circa 5 000 all'anno. Il potenziale di queste ed altre tecnologie di sicurezza attiva può essere sfruttato appieno solo con la loro installazione su larga scala sui veicoli che percorrono le strade dell'UE.

Molti di questi requisiti hanno contribuito anche alla riduzione delle emissioni di CO₂ e quindi al rispetto degli obiettivi UE in materia di azione per il clima e gli obiettivi dell'Unione dell'energia. È quanto avvenuto con i sistemi di controllo della pressione degli pneumatici per le autovetture, che consentono di circolare con una pressione ottimale in modo da ridurre la resistenza al rotolamento e di conseguenza il consumo di carburante. Gli obiettivi in materia di azione per il clima per ridurre le emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti richiedono anche lo sviluppo di ulteriori tecnologie dei veicoli che incentivino la guida in condizioni ottimali di risparmio di carburante, ad esempio mediante sistemi adattivi e intelligenti di regolazione della velocità e l'estensione del controllo della pressione degli pneumatici ai veicoli commerciali.

Dato che livelli sempre maggiori di autonomia dei veicoli sono una priorità per i costruttori, stanno diventando ampiamente disponibili tecnologie dei sensori economiche, durature, precise e resistenti. Queste tecnologie sono necessarie per la rilevazione integrale dell'ambiente attorno al veicolo, e contribuiscono alla sicurezza in particolare degli utenti vulnerabili della strada e alla riduzione degli ingorghi e dell'inquinamento conseguente, dato che il 15 % di tutti gli ingorghi in Europa è dovuto a incidenti³.

Nella presente relazione la Commissione presenta le conclusioni della propria analisi relativa a una gamma di nuove misure di sicurezza. Viene proposta una via da percorrere, tenendo nella dovuta considerazione il rapporto costi-benefici e la fattibilità delle misure proposte. La spiegazione dettagliata delle misure è contenuta nel documento di lavoro dei servizi della Commissione allegato alla presente relazione. Queste sono le basi per un ampio dibattito pubblico al quale la Commissione europea invita a partecipare tutte le parti interessate.

Infine, come quadro generale, la Commissione europea con questo lavoro intende contribuire alle priorità connesse alla crescita, all'occupazione e agli investimenti nell'UE, promuovendo le innovazioni più efficienti e mantenendo posti di lavoro di qualità in Europa, nonché la digitalizzazione del mercato interno attraverso la valorizzazione delle caratteristiche di sicurezza che sono considerate tecnologie abilitanti fondamentali in grado di promuovere e sostenere l'automazione su ampia scala dei veicoli e gli obiettivi dell'Unione dell'energia in materia di riduzione della CO₂ nel settore dei trasporti.

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_it.htm

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm

2. INTERAZIONE TRA SICUREZZA STRADALE E TECNOLOGIA DEI VEICOLI

A partire dal 2009 gli incidenti nei trasporti non sono più la principale causa di morte nell'Unione europea⁴. Il numero dei decessi causati da incidenti stradali nell'UE è diminuito considerevolmente negli ultimi 13 anni, riducendosi di circa il 53 % da 54 300 nel 2001 a 25 900 nel 2014⁵. Gli incidenti stradali tuttavia colpiscono ancora centinaia di migliaia di famiglie e producono ogni anno enormi costi economici. Il problema della sicurezza stradale rimane quindi urgente. Inoltre, anche se si sono osservate forti riduzioni annue, il numero dei decessi appare ristagnare dal 2013. Diversi Stati membri anzi riportano che il numero di vittime è di nuovo in aumento⁶.

Per raggiungere l'obiettivo strategico dell'UE di dimezzare il numero di vittime della strada da circa 31 000 nel 2010 a 15 000 nel 2020⁶, come specificato negli orientamenti politici sulla sicurezza stradale 2011-2020⁷, sono necessari ulteriori sforzi essendo del tutto probabile che l'obiettivo non verrà centrato.

In media la maggioranza dei decessi causati da incidenti stradali (55 %) si verifica su strade extraurbane, il 38 % in aree urbane e solo il 7 % su autostrade. I ciclisti e i pedoni rappresentano il 30 % dei morti in incidenti stradali, percentuale che sale a quasi il 43 % nelle aree urbane⁸. Queste cifre forniscono un'indicazione generale sui settori da migliorare che potrebbero essere oggetto della revisione dei regolamenti sulla sicurezza dei pedoni e sulla sicurezza generale.

Gli esperti hanno affermato che circa il 95 % degli incidenti stradali comporta un certo grado di errore umano, mentre si stima che il 75 % di questi sia causato dal solo errore umano⁹. Tra le principali cause di incidenti riconducibili al fattore umano la ricerca ha individuato la velocità eccessiva, la distrazione e la guida in stato di ebbrezza come alcuni degli aspetti più importanti. In linea con la comunicazione della Commissione CARS 2020: per un'industria automobilistica europea forte, competitiva e sostenibile¹⁰ e con il piano d'azione delineato nella comunicazione della Commissione “Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”¹¹, la sicurezza stradale dovrebbe seguire un approccio integrato e la sicurezza dei veicoli è solo uno dei numerosi fattori che determinano il risultato finale. Per essere efficace, la politica per la sicurezza stradale nel suo complesso deve prendere in considerazione l'intera gamma di fattori, quali il comportamento alla guida e le infrastrutture stradali, e seguire da vicino la loro interazione.

Tuttavia, data l'importanza dei requisiti di sicurezza dei veicoli tra questi fattori e dando seguito agli obblighi di relazione previsti dai regolamenti sulla sicurezza generale e sulla sicurezza dei pedoni la Commissione Europea ha avviato una discussione sugli ambiti di intervento prioritari in questo settore e sulle misure basate su dati probanti che creano il più alto impatto positivo complessivo.

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_it.htm

⁷ COM(2010) 389 definitivo.

⁸ Distribuzione delle vittime per modalità di trasporto nell'UE nel 2013 (dati CARE)

⁹ Fonte: Relazione del gruppo di lavoro eSafety del 2002

¹⁰ COM(2012) 636 final.

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

Si dovrebbe prestare particolare attenzione agli utenti della strada vulnerabili e agli occupanti dei veicoli che presentano una intrinseca fragilità data la loro età, ovvero anziani¹² e bambini¹³. Si dovrebbe altresì prestare attenzione alla valutazione di tecnologie che utilizzano le interazioni tra il conducente, il veicolo e l'ambiente di guida, quali i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), contribuendo in tal modo alle tendenze di digitalizzazione nell'UE in linea con la strategia per il mercato unico digitale.

3. SICUREZZA DOVUTA ALL'INTERVENTO NORMATIVO

Ci sono esempi chiari di requisiti di sicurezza efficaci resi già obbligatori nell'UE, quali le disposizioni sulla sicurezza in caso di urti laterali e frontali delle autovetture e sulla protezione dei pedoni, introdotte gradualmente negli ultimi 15 anni¹⁴. Questi miglioramenti nella sicurezza dei veicoli sono stati considerati cruciali in relazione all'intervento dell'UE che ha contribuito a ridurre gli incidenti stradali e i morti/feriti negli ultimi 15 anni, rendendo l'UE la regione più sicura al mondo in termini di sicurezza dei veicoli¹⁵.

Nello specifico, al fine di proteggere i pedoni e gli altri utenti vulnerabili della strada, quali i ciclisti, dal 2005 al 2013 è stato introdotto e applicato gradualmente un insieme di requisiti esaustivi per le autovetture leggere. I requisiti per le autovetture pesanti e i furgoni sono invece applicati gradualmente a partire dal 2011 per concludersi nel 2019. Il confronto tra la situazione dell'UE nel 2013 e quella nel 2004 in relazione al numero di pedoni e ciclisti deceduti mostra una riduzione dei decessi rispettivamente del 37 % e 32 %¹⁶.

Il regolamento sulla sicurezza generale ha introdotto l'obbligatorietà della funzione di segnalazione di cintura di sicurezza non allacciata per il conducente, dei connettori ISOFIX per l'installazione sicura dei seggiolini auto per bambini e del controllo della pressione degli pneumatici al fine di prevenire scoppi degli pneumatici che possono causare la perdita del controllo della vettura. Per i nuovi autocarri e autobus sono stati resi obbligatori i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia e di frenata di emergenza autonoma mentre per tutti i veicoli a motore sono stati introdotti i sistemi elettronici di controllo della stabilità e le luci di marcia diurna. Queste ultime misure sono state introdotte gradualmente nel solo intervallo tra il 2011 e il 2015. Si è pertanto constatato che, data la penetrazione del mercato tuttora relativamente bassa delle tecnologie utilizzate, non può essere ancora eseguita una valutazione dettagliata della loro efficacia.

4. MONITORAGGIO DELLE MISURE AVANZATE DI SICUREZZA DEI VEICOLI

In conformità al regolamento sulla sicurezza generale¹⁷ e al regolamento sulla protezione dei pedoni¹⁸ la Commissione deve monitorare e presentare una relazione al Parlamento europeo e

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf

¹⁴ Rapporto globale sulla sicurezza stradale 2015 dell'OMS, sezione 3

¹⁵ La valutazione degli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale dell'UE¹⁵ ha concluso che "le legislazione sulla sicurezza dei veicoli a motore, in particolare quella attuata prima del 2011, ha verosimilmente fornito un grande contributo alla riduzione del numero di morti e feriti gravi in tutti i 28 paesi dell'UE nel periodo considerato. Questo settore di attività è di gran lunga il più efficace ed efficiente fra tutte le attività di sicurezza stradale della Commissione, con il maggior valore aggiunto rispetto a quanto può essere conseguito dagli Stati membri" - http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

¹⁶ Variazione percentuale del numero delle vittime per modalità di trasporto nel 2013 (dati CARE)

¹⁷ GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.

¹⁸ GU L 35 del 4.2.2009, pag. 1.

al Consiglio sugli sviluppi tecnici nel campo dei requisiti di sicurezza passiva rafforzata e sull'esame e sul possibile inserimento di caratteristiche di sicurezza nuove e rafforzate e di tecnologie avanzate di sicurezza attiva. Gli impegni sono definiti nell'articolo 17 del regolamento sulla sicurezza generale e nell'articolo 12 del regolamento sulla protezione dei pedoni.

4.1. NUOVE TECNOLOGIE E MISURE NON REGOLAMENTATE

Al fine di soddisfare gli obiettivi di monitoraggio e di relazione, la Commissione nel 2014 ha deciso di lanciare uno studio volto a valutare *i benefici e la fattibilità di un insieme di nuove tecnologie e misure non regolamentate nei settori della sicurezza degli occupanti dei veicoli e della protezione degli utenti vulnerabili della strada nel contesto dei regolamenti sulla sicurezza dei pedoni e sulla sicurezza generale*, che è stato pubblicato nell'EU Bookshop nel marzo 2015¹⁹.

Sia la preparazione da parte della Commissione del mandato dello studio sia le informazioni dettagliate e i contributi durante il lavoro di analisi eseguito successivamente per conto della Commissione hanno molto beneficiato delle intense consultazioni e interazioni tra le parti interessate. Prima del completamento si è discusso intensamente anche con le autorità degli Stati membri e i partner internazionali.

La Commissione ha voluto assicurare che le informazioni fossero raccolte e fornite con lo scopo di consentire la definizione dell'ordine di priorità di possibili misure di sicurezza future. Per conseguire tale obiettivo, lo studio fornisce una panoramica della valutazione dei costi e dei benefici e della fattibilità relativa a una gamma estesa di 55 misure candidate a una possibile inclusione nei regolamenti riformati sulla sicurezza generale e sulla sicurezza dei pedoni. I risultati dello studio sono i costi e i benefici indicativi forniti per differenziare tali misure fra quelle che, rispetto al costo di attuazione, potranno apportare un beneficio molto probabile, abbastanza probabile o molto improbabile.

Nel contesto della presente relazione della Commissione, la valutazione preliminare delle caratteristiche di sicurezza rafforzate è stata ulteriormente elaborata e trasformata in un elenco con una selezione specifica di misure che potrebbero essere sia fattibili sia efficienti sotto il profilo dei costi. Queste misure comprendono l'introduzione di sistemi attivi quali i dispositivi di frenata di emergenza automatica e la tecnologia di mantenimento attivo della corsia, il perfezionamento di caratteristiche di sicurezza passiva come i dispositivi che ricordano di allacciare la cintura di sicurezza su tutti i sedili nonché il miglioramento dell'airbag esterno per pedoni in caso di urti alla testa sulla parte anteriore delle vetture e del rilevamento dei ciclisti in caso di collisione imminente. Gli altri settori di maggior interesse riguardano il miglioramento della visione diretta e l'eliminazione degli angoli morti sugli autocarri per proteggere gli utenti vulnerabili della strada. Un quadro complessivo viene fornito nella sezione 5 e tutti i dettagli si trovano nel documento di lavoro dei servizi della Commissione allegato alla presente relazione.

¹⁹ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/;pgid=Iq1Ekni0.11SR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

4.2. EQUIPAGGIAMENTO VOLONTARIO

I programmi di valutazione delle auto rivolti ai consumatori, quali il Programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili (Euro NCAP)²⁰, hanno incoraggiato i costruttori a sviluppare veicoli più sicuri di quanto richiesto dalle norme sulla sicurezza dei veicoli dell'UE e a installare tecnologie avanzate di sicurezza di ultima generazione su gran parte dei modelli sul mercato. Non vi sono dubbi sul fatto che questi sforzi stanno anche contribuendo all'alto livello di sicurezza lungo le strade dell'UE.

Tuttavia, mentre i costruttori in generale si sforzano di ottenere la valutazione in stelle più alta possibile per i loro modelli più venduti nei principali mercati degli Stati membri, vi sono segnali che non tutti i paesi ricevano una distribuzione uniforme di vetture con valutazioni elevate nei rispettivi mercati. In alcuni casi modelli specifici con valutazioni basse sono appositamente destinati a certi mercati (meno ricchi) e non sono disponibili in altri. In altri casi modelli normalmente con valutazioni elevate avranno in realtà prestazioni meno buone perché privati in determinati paesi delle caratteristiche avanzate di sicurezza non obbligatorie, ad esempio per ridurre i costi in considerazione delle politiche fiscali locali. Questa pratica comune può essere motivata dalla regola del sistema di valutazione utilizzato (fino di recente), secondo cui non tutte ma solo la maggior parte delle auto valutate in commercio dovrebbe essere dotata di una data caratteristica di sicurezza²¹.

In conseguenza di quanto sopra, ci sono chiare indicazioni sul fatto che non tutti i cittadini dell'UE hanno accesso a automobili con il medesimo livello elevato di sicurezza e ciò a seconda delle politiche interne e delle strategie di allocazione dei costruttori di veicoli e dei loro importatori, in particolare per quanto riguarda il potere di acquisto dei consumatori in un mercato specifico, il che porta alla situazione che su cinque autovetture acquistate una non ha necessariamente a bordo le caratteristiche avanzate di sicurezza suggerite dalla valutazione in stelle. Eppure, molte delle caratteristiche promosse dai programmi di valutazione sono di uso comune e, a causa delle economie di scala, il loro costo dovrebbe essere sceso in modo considerevole negli ultimi anni. Rendere queste caratteristiche obbligatorie potrebbe aiutare a rendere i livelli di protezione più uniformi.

4.3. VALUTAZIONE DEGLI ATTUALI STANDARD DI SICUREZZA E INTERESSI FUTURI

Per far sì che la situazione in materia di sicurezza nell'intera UE sia più ambiziosa e armonizzata, la revisione dei regolamenti dell'UE sulla sicurezza dei veicoli dovrebbe valutare le caratteristiche di sicurezza che potrebbero diventare obbligatorie, al fine di ottenere un miglioramento nel livello di sicurezza dei veicoli che sia coerente con gli standard attuali offerti dalle auto più vendute nell'UE.

La situazione richiede attenzione anche per quanto riguarda gli autobus e i veicoli commerciali. Mentre per le autovetture l'attenzione è posta sulla protezione degli occupanti e sulla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, ciò non è sempre evidente per le altre categorie di veicoli. Sebbene caratteristiche elementari di sicurezza, come

²⁰ Euro NCAP è un programma volontario europeo di valutazione delle prestazioni di sicurezza delle automobili sostenuto dalla Commissione europea e da diversi governi europei nonché da organizzazioni di consumatori e automobilistiche. Euro NCAP pubblica rapporti sulla sicurezza delle nuove automobili e assegna delle 'valutazioni in stelle' in base ai risultati ottenuti dai veicoli sottoposti a una serie di prove d'urto, compresi l'impatto frontale, laterale e contro un palo e l'impatto contro i pedoni. La valutazione più alta è indicata da cinque stelle.

²¹ <http://www.euroncap.com/it/info-su-euro-ncap/come-leggere-le-stelle/>

l'integrità generale di fabbricazione e le cinture di sicurezza, nonché i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia e di frenata autonoma, siano ora richiesti, si è prestata relativamente poca attenzione all'ulteriore promozione e miglioramento dei livelli di sicurezza offerti da questi veicoli. Ciò è in conflitto con l'esigenza di proteggere meglio gli occupanti di tali veicoli data la loro quota ancora significativa di vittime, nonché i ciclisti e i pedoni che sono sempre più coinvolti in incidenti che provocano morti e feriti gravi nelle città dell'UE²².

4.4. ULTERIORI STUDI DA EFFETTUARE NEL SETTORE DELLA SICUREZZA DEI VEICOLI

Alla luce degli interventi normativi in altre parti del mondo, in particolare negli Stati Uniti e in Giappone, la Commissione ritiene opportuno intraprendere degli studi che indaghino sui tipi specifici di incidenti presi in esame in quei paesi, al fine di confermare se simili eventi meritino o no attenzione nell'UE. Tali studi dovranno ottenere un quadro aggiornato della situazione nell'UE e individuare le contromisure che si dovrebbero eventualmente prendere. Questi incidenti potrebbero riguardare gli urti frontali, gli urti laterali, gli incidenti di ribaltamento e gli urti posteriori, concentrandosi in particolare sugli effetti causati dalla proliferazione dei SUV con baricentri più alti, masse maggiori e design aggressivo della parte anteriore, collegati alle lesioni agli occupanti vulnerabili e agli altri passeggeri e agli incendi dei veicoli causati dalle collisioni. Un elenco di studi proposti è contenuto nel documento di lavoro dei servizi della Commissione allegato.

4.5. NECESSITÀ DI MIGLIORARE LA DISPONIBILITÀ DI DATI DETTAGLIATI SUGLI INCIDENTI A LIVELLO DI UE

Per ogni persona deceduta in un incidente stradale molte altre riportano lesioni gravi con conseguenze che cambiano la vita. Le lesioni gravi non sono solo più comuni ma spesso anche più onerose per la società a causa delle esigenze sanitarie e riabilitative di lungo periodo.

Fondamentale per la strategia di riduzione delle vittime è il possesso di dati dettagliati di buona qualità sugli incidenti. Tali dati sono considerati un prerequisito fondamentale per la formulazione e il monitoraggio della politica per la sicurezza stradale nell'UE. I dati sono necessari per valutare i risultati della sicurezza dei veicoli e delle strade e per sostenere lo sviluppo di ulteriori azioni. Già da molti anni ci si è resi conto che nessuna singola banca dati sugli incidenti disponibile nell'UE ha potuto finora soddisfare tutte le esigenze e che ci sono grosse lacune, comprese quelle relative a dati approfonditi sulle cause di lesioni e incidenti²³.

A partire dal 2015 gli Stati membri hanno iniziato per la prima volta a riportare dati sulle lesioni gravi sulla base della scala internazionale dei traumi MAIS3+ (Maximum Abbreviated Injury Score) che si applica ai feriti gravi. Questo rappresenta un passo importante nella giusta direzione. Occorre tuttavia discutere sulla necessità di lanciare un'iniziativa che avvii una raccolta di dati dettagliati sugli incidenti a livello di UE atti ad essere utilizzati per la definizione di politiche nel campo della sicurezza stradale.

Ulteriori revisioni delle norme di sicurezza dei veicoli e di qualsiasi altra misura per la sicurezza stradale trarrebbero vantaggio da una maggiore disponibilità di dati dettagliati e accurati sugli incidenti a livello di UE.

²² Distribuzione delle vittime per modalità di trasporto nell'UE nel 2013 rispetto al 2011 (dati CARE)

²³ ETSC (2001)

5. QUESTIONI PRINCIPALI DA AFFRONTARE NELLA REVISIONE E NELL'EVENTUALE AGGIORNAMENTO DEI REGOLAMENTI

Sono state individuate quattro aree principali di azione che comprendono 19 misure specifiche volte ad aumentare la sicurezza dei veicoli. In questa fase, sulla base della nostra analisi come riportata nella precedente sezione 4.1., le misure selezionate appaiono effettivamente realizzabili ed efficienti sotto il profilo dei costi ma dovrebbero essere oggetto di ulteriori studi. Per valutare attentamente se sia effettivamente così, in una fase successiva le misure dovrebbero essere oggetto di un'ulteriore discussione con le parti interessate e di un'analisi supplementare da parte della Commissione, in modo da arrivare infine a una valutazione inconfutabile della loro capacità di incrementare in modo effettivo la sicurezza dei veicoli dell'UE.

Una rassegna sintetica delle misure interessate è fornita in relazione alle principali aree concernenti la sicurezza dei veicoli indicate qui di seguito.

5.1. MISURE DI SICUREZZA ATTIVA

Questa area principale di intervento riguarda misure in grado di evitare del tutto gli incidenti, invece di ridurne gli effetti, e viene generalmente considerata l'area più importante per i futuri progressi legislativi in tema di sicurezza dei veicoli. Le caratteristiche di sicurezza interessate sono: frenata automatica di emergenza, regolazione intelligente della velocità, assistenza al mantenimento della corsia e monitoraggio della distrazione e della sonnolenza del conducente.

5.2. MISURE DI SICUREZZA PASSIVA

Questa area riguarda misure di riduzione della gravità degli incidenti consistenti nell'introduzione di nuovi requisiti o nel miglioramento delle misure esistenti nei seguenti settori: indicatori di frenata di emergenza (luci di arresto lampeggianti), dispositivi che ricordano di allacciare la cintura di sicurezza, prove d'urto frontali, prove d'urto laterali, prove d'urto posteriori, standardizzazione dell'interfaccia di dispositivi di tipo alcolock, registratori di dati in caso di incidente e controllo della pressione dei pneumatici.

5.3. AUTOCARRI E AUTOBUS

Le misure in esame per migliorare la sicurezza di autocarri e autobus sono l'introduzione o il miglioramento: del design della parte anteriore e della visione diretta, della protezione antincastro posteriore di rimorchi e camion (paraurti posteriore), della protezione laterale (profili di contenimento) e della sicurezza antincendio per gli autobus.

5.4. SICUREZZA DI CICLISTI E PEDONI

In ultimo la presente area prevede l'introduzione del rilevamento di ciclisti e pedoni (collegato ai dispositivi di frenata di emergenza automatica), della protezione antiurto per la testa sui montanti A e sul parabrezza anteriore e del rilevamento in retromarcia di persone dietro i veicoli.

6. CONCLUSIONI

Le norme di sicurezza dei veicoli in vigore oggi nell'Unione europea sono costituite da un pacchetto esaustivo di provata e attestata efficacia come riportato nella sezione 3 di cui sopra.

Il piano d'azione delineato nella comunicazione della Commissione “Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”²⁴ riguarda ampi aspetti che hanno un impatto sulla sicurezza stradale, in particolare i veicoli stessi ma anche il comportamento alla guida e le infrastrutture stradali. La valutazione intermedia di questa politica²⁵ ha confermato i progressi considerevoli e molto rilevanti compiuti nella riduzione del numero delle vittime della strada. Lo studio ha anche concluso che la normativa in materia di veicoli a motore è di fatto un settore critico in termini di impatto sulla riduzione delle vittime.

La presente relazione al Parlamento europeo e al Consiglio fornisce un quadro esauriente e propone una via da percorrere per migliorare la sicurezza dei veicoli a beneficio di tutti gli utenti della strada, vale a dire di tutti i cittadini dell'Unione europea. La Commissione ha esaminato misure che potrebbero fornire miglioramenti incrementali ma significativi per affrontare un insieme di questioni concernenti la sicurezza dei veicoli. La Commissione considererà quali di queste misure potranno essere inserite nella normativa dopo aver svolto opportune valutazioni d'impatto dei costi e dei benefici, compreso un esame dell'impatto cumulativo sulla competitività dell'industria dell'UE e di un orizzonte temporale ragionevole che consenta l'adeguamento industriale.

Qualsiasi nuovo requisito di sicurezza per i veicoli circolanti sulle strade europee dovrà incoraggiare l'innovazione e gli investimenti al fine di creare posti di lavoro di qualità nell'UE e sostenere la competitività delle sue industrie. I requisiti dovranno anche consolidare l'impegno dell'Unione ad apportare significative riduzioni nelle emissioni di gas a effetto serra quale parte della strategia di lotta contro i cambiamenti climatici.

²⁴ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

²⁵ COM(2015) 116 final.