Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 18 giugno 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

RISULTATI DEI LAVORI

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
n. doc. prec.:	10842/24
Oggetto:	Conclusioni del Consiglio sulla relazione speciale n. 04/2024 della Corte dei conti europea relativa agli sforzi dell'UE per raggiungere i suoi obiettivi in materia di sicurezza stradale – Risultati dei lavori

Nella sessione del 18 giugno 2024 il Consiglio ha approvato le conclusioni sulla relazione speciale della Corte dei conti europea sulla sicurezza stradale che figurano in allegato.

ALLEGATO

Conclusioni del Consiglio sulla relazione speciale n. 04/2024 della Corte dei conti europea dal titolo
"Raggiungere gli obiettivi UE in materia di sicurezza stradale – È ora di cambiare marcia"

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA:

1. ACCOGLIE CON FAVORE la relazione speciale n. 04/2024 della Corte dei conti europea, pubblicata il 14 marzo 2024, dal titolo "Raggiungere gli obiettivi UE in materia di sicurezza stradale – È ora di cambiare marcia", che presenta un esame approfondito dello stato e delle tendenze attuali in materia di sicurezza stradale nell'UE specialmente ora che siamo a metà del periodo di riferimento 2021-2030.

2. CONCORDA con la Corte dei conti che è il momento adatto per una valutazione volta a consentire un miglioramento costante della sicurezza stradale, che richiede azioni su più fronti in base a un approccio fondato sul rischio o integrato (come l'approccio del "sistema sicuro", detto anche approccio "Safe System") che coinvolga le autorità pubbliche a tutti i livelli, tutti gli utenti della strada e gli attori dell'industria e della società civile; ciò al fine di conseguire gli obiettivi ambiziosi di dimezzare il numero di vittime della strada e dei feriti gravi entro il 2030 (rispetto al 2019), e di avvicinarsi per quanto possibile all'azzeramento del numero delle vittime della strada entro il 2050 mediante l'obiettivo "zero vittime" o analoghe strategie efficienti.

3. SI COMPIACE dei passi avanti compiuti da alcuni Stati membri verso il conseguimento dei rispettivi obiettivi di dimezzare il numero di decessi stradali e dei feriti gravi entro il 2030; RICONOSCE tuttavia che globalmente i progressi attuali sono insufficienti a raggiungere tale traguardo.

4. RICORDA l'analisi e gli impegni di cui alle conclusioni del Consiglio sulla sicurezza stradale dell'8 giugno 2017 con cui si è approvata la dichiarazione di La Valletta[1], nelle quali si è sottolineato il costo umano e sociale inaccettabile relativo agli incidenti stradali gravi e alle vittime da essi causati.

[1] Cfr. doc. 9994/17.

5. Pur TENENDO CONTO dei diversi punti di partenza degli Stati membri, EVIDENZIA che nell'ambito della sicurezza stradale, settore di intervento di competenza concorrente, le differenze nei metodi, nelle pratiche e nelle caratteristiche nazionali tra gli Stati membri rappresentano una fonte preziosa di apprendimento reciproco e scambio di migliori pratiche a cui partecipano gli Stati membri.

6. ESPRIME PROFONDA PREOCCUPAZIONE riguardo all'alto numero di utenti della strada attivi e vulnerabili (pedoni, ciclisti, utenti di veicoli a motore a due ruote, monopattini elettrici) che rientrano tra le vittime di incidenti stradali nell'UE, sia nelle zone urbane che in quelle rurali, e devono sempre più spesso fare i conti con veicoli più grandi e più pesanti nonché riguardo all'elevato rischio che corrono gli utenti della strada giovani e anziani di essere uccisi o gravemente feriti nel traffico; pertanto, auspica una migliore comprensione dei dati sull'esposizione e sollecita l'adozione di misure adeguate.

7. FA RIFERIMENTO agli impegni volti a garantire la coesistenza in condizioni di sicurezza di diversi mezzi di trasporto, definiti nella dichiarazione europea interistituzionale sulla mobilità ciclistica[2], firmata di recente, e all'attuale revisione della direttiva concernente la patente di guida[3], nell'ambito della quale si stanno discutendo i regimi normativi a livello di UE per i conducenti inesperti e il sistema di guida accompagnata, nonché questioni legate all'idoneità alla guida.

8. PRENDE ATTO dell'accordo raggiunto a livello politico sulla revisione del quadro normativo europeo che agevola l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per le infrazioni stradali[4] e che la maggior parte delle vittime della strada nell'UE sono conseguenza diretta delle infrazioni stradali.

9. ESPRIME PREOCCUPAZIONE per il fatto che i comportamenti ad alto rischio sulla strada, specialmente l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, la distrazione o la stanchezza durante la guida e la guida senza cinture di sicurezza allacciate, il mancato utilizzo o l'utilizzo scorretto dei sistemi di ritenuta per bambini e dei dispositivi di protezione, continuano a essere una delle cause principali degli incidenti stradali.

---

2 4 aprile 2024, doc. 6215/24.

3 Cfr. l'orientamento generale del Consiglio sulla proposta relativa a una nuova direttiva sulla patente di guida, adottato il 4 dicembre 2023, doc. 16345/23.

4 Accordo politico provvisorio raggiunto il 12 marzo 2024 sulla proposta di modifica della direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

10. RICONOSCE la crescente importanza dei modi di trasporto attivi per la mobilità del futuro, tenendo conto, tra l'altro, del risparmio energetico, della necessità di contrastare i cambiamenti climatici, e che le politiche pubbliche devono incoraggiare tale transizione a beneficio di tutti, in particolare per quanto concerne il miglioramento della sicurezza stradale e dell'accessibilità.

11. FA RIFERIMENTO alla dichiarazione di Stoccolma del 19 e 20 febbraio 2020[5], segnatamente alla risoluzione n. 11 che incoraggia le autorità pubbliche a stabilire un limite massimo di velocità per la circolazione stradale pari a 30 km/h nelle zone in cui, con frequenza e in modo pianificato, sono presenti sia utenti della strada attivi e vulnerabili sia veicoli, eccetto quando vi sia prova evidente che velocità più elevate siano sicure. RILEVA che lo spazio pubblico è per definizione limitato e che la velocità deve essere adeguata di conseguenza, ove del caso, affinché sia garantito l'uso sicuro dello spazio condiviso. ACCOGLIE CON FAVORE le misure adottate in tal senso in tutta l'UE.

12. RINGRAZIA la Commissione per il suo sostegno ai progetti "Baseline" e "Trendline", che contribuiscono a seguire l'evoluzione verso l'azzeramento del numero di vittime e di feriti gravi in tutta Europa e a misurare l'efficacia degli investimenti nella sicurezza stradale. RILEVA CON SODDISFAZIONE che tutti gli Stati membri partecipano al progetto di follow-up "Trendline".

13. RICONOSCE i vantaggi derivanti dalla comparabilità dei dati sulla sicurezza stradale nei diversi Stati membri, compresi i dati relativi agli incidenti stradali. RITIENE possibile realizzare azioni ben mirate a livello dell'UE anche se le metodologie degli Stati membri non sono pienamente armonizzate, dato che richiedere la piena armonizzazione potrebbe comportare la disponibilità di un numero minore di Stati membri a impegnarsi in progetti UE, renderebbe così più difficile la comparabilità storica e potrebbe creare un onere amministrativo sproporzionato.

14. ATTRIBUISCE GRANDE IMPORTANZA a un'indagine indipendente volta a individuare le cause degli incidenti stradali che portano a lesioni gravi e vittime al fine di prevenirli in futuro.

---

[5] Cfr. la dichiarazione di Stoccolma firmata nel corso della terza conferenza ministeriale mondiale sulla sicurezza stradale dedicata al raggiungimento degli obiettivi globali per il 2030 ("Achieving Global Goals 2030"), tenutasi il 19 e 20 febbraio 2020.

15. SOTTOLINEA i lavori in corso in seno al gruppo di esperti CARE (Community for Road Accidents Database, banca dati comunitaria sugli incidenti stradali) volti a raccogliere e trasmettere dati sulle lesioni gravi causate da incidenti stradali e atti a promuovere l'impiego di una definizione comune basata sulla scala dei traumi MAIS3+ (Maximum Abbreviated Injury Scale, scala di classificazione delle lesioni gravi, punteggio uguale o superiore a 3) e a condividere il più possibile le conoscenze e le buone pratiche disponibili. RICONOSCE il carico di lavoro amministrativo e SOTTOLINEA la rilevanza della protezione dei dati; EVIDENZIA tuttavia, a tale riguardo, l'importanza di porre rimedio alla sottostima del numero di vittime di incidenti stradali, compresi gli utenti vulnerabili della strada, e di disporre di dati comparabili sui feriti gravi nell'UE.

16. EVIDENZIA le iniziative sulla gestione della sicurezza stradale sostenute dalla Commissione e incoraggiate dal Parlamento europeo, quali lo strumento di monitoraggio della sicurezza stradale dell'Osservatorio europeo della sicurezza stradale (ERSO) e lo Scambio dell'UE in materia di sicurezza stradale (EURSE) che, tramite visite di studio e laboratori nazionali, permette scambi concreti di conoscenze e migliori pratiche tra le autorità degli Stati membri dell'UE e i portatori di interessi in merito a diversi temi legati alla sicurezza stradale. RICONOSCE l'importanza del sostegno finanziario a tale riguardo, fatte salve le modalità di finanziamento da concordare per il prossimo quadro finanziario pluriennale. PONE L'ACCENTO sul gruppo di alto livello sulla sicurezza stradale, in seno al quale gli Stati membri sono informati costantemente e reciprocamente sulle rispettive misure di sicurezza, normative e buone pratiche.

17. ACCOGLIE CON FAVORE gli attuali progressi in merito all'attuazione delle norme minime di sicurezza per i nuovi veicoli conformemente al regolamento sulla sicurezza generale[6] e gli sforzi compiuti dagli Stati membri per garantire l'idoneità tecnica alla circolazione dei parchi veicoli in fase di invecchiamento nel contesto dei controlli sui veicoli, sia riguardo alle ispezioni tecniche periodiche come pure ai controlli tecnici su strada. A questo proposito, FA RIFERIMENTO alla futura proposta sul pacchetto "controlli tecnici" riveduto. Con il graduale rinnovo del parco veicoli e il sempre maggior numero di veicoli dotati di sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) sulle strade dell'UE, ci aspettiamo un impatto positivo in termini di riduzione delle vittime e dei feriti gravi.

18. È CONSAPEVOLE del fatto che la sicurezza dei veicoli è anche legata alle loro caratteristiche tecniche di base e al comportamento dei conducenti e che i sistemi di sicurezza attiva e passiva rappresentano solo contromisure per limitare i rischi correlati.

---

6 Regolamento (UE) 2019/2144, GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1.

19. RICONOSCE gli investimenti in infrastrutture stradali di elevata qualità, resilienti e sostenibili.

20. EVIDENZIA l'importanza dell'interconnettività e dell'interoperabilità dei dati relativi al traffico, al trasporto e ai veicoli, nel rispetto delle norme in materia di riservatezza dei dati, al fine di migliorare la gestione del traffico e della sicurezza stradale.

21. RICONOSCE il potenziale delle tecnologie innovative ai fini della promozione della sicurezza stradale. RILEVA che, per sfruttare appieno tale potenziale, tali tecnologie devono essere di facile utilizzo e sicure fin dalla progettazione e i conducenti dovrebbero sapere come utilizzarle in modo corretto e sicuro. RICONOSCE tuttavia anche il rischio associato di distrazione durante la guida, rispetto al quale è fondamentale la consapevolezza dei conducenti tramite formazioni a loro dedicate, campagne di sensibilizzazione e applicazione di sanzioni e mediante tecnologie migliorate.

22. FA RIFERIMENTO ai recenti regolamenti che incidono sui veicoli automatizzati[7] e INVITA la Commissione a proseguire i lavori prevedendo anche regolamentazioni tecniche riguardo ai veicoli totalmente automatizzati prodotti in serie illimitata, nell'ambito delle quali si presti attenzione a introdurre tali veicoli sulle strade dell'UE in modo sicuro e integrato. INVITA altresì la Commissione a collaborare strettamente con gli Stati membri e i pertinenti portatori di interessi per rendere la mobilità automatizzata una realtà sicura all'interno dell'intero sistema di trasporto e per dare risposta alle sfide correlate concernenti l'intelligenza artificiale, prestando particolare attenzione alla coesistenza dei veicoli automatizzati con gli utenti vulnerabili della strada, i veicoli a motore a due ruote e altri veicoli controllati dall'uomo.

23. SOSTIENE un trasferimento modale realizzato convincendo gli utenti della strada a utilizzare con sempre maggior frequenza modi di trasporto attivi e collettivi, al fine di migliorare la qualità della vita, la salute, il clima, l'inclusività e soprattutto la sicurezza stradale, dando al contempo ampio spazio a politiche di sicurezza forti a favore di tali modi di trasporto.

---

[7] Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426 recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione del sistema di guida automatizzata di veicoli completamente automatizzati e regolamento delegato (UE) 2022/2236 per quanto riguarda le prescrizioni tecniche per i veicoli prodotti in serie illimitata, i veicoli prodotti in piccole serie, i veicoli totalmente automatizzati prodotti in piccole serie e i veicoli per uso speciale, e per quanto riguarda gli aggiornamenti del software.

24. APPREZZA gli sforzi della Commissione volti a elaborare requisiti tecnici per i dispositivi elettrici di mobilità personale (dispositivi di micromobilità), utilizzati da un gruppo crescente di utenti della strada, il che comporta un aumento del numero di vittime e feriti. RICONOSCE che vi è una grande differenza tra gli Stati membri in termini di approccio e regolamentazione per quanto riguarda tali dispositivi, con lo scopo di una migliore protezione degli utenti della strada attivi e vulnerabili. Al riguardo FA RIFERIMENTO alla guida tematica della Commissione[8], che comprende migliori pratiche e raccomandazioni fondamentali sull'integrazione della micromobilità nella pianificazione della mobilità urbana, e SOSTIENE la Commissione nel proseguimento dei lavori sugli orientamenti per l'uso sicuro dei dispositivi di mobilità personale, fatte salve le competenze degli Stati membri.

25. OSSERVA gli importanti progressi realizzati attualmente per quanto riguarda le procedure di sicurezza per la progettazione di grandi infrastrutture stradali, in seguito alla revisione della direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali del 2019, e SOTTOLINEA che alcuni Stati membri applicano dette procedure di sicurezza persino più ampiamente di quanto l'ambito di applicazione di tale direttiva prescriva, in particolare anche oltre le strade principali che esse siano o non siano state finanziate da fondi europei. SOTTOLINEA che l'adozione dei piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) diventerà obbligatoria per ciascun nodo urbano ai sensi del regolamento TEN-T riveduto[9], in modo da rispecchiare le considerazioni sulla sicurezza stradale figuranti negli orientamenti dell'Unione, ed EVIDENZIA che la sicurezza stradale è una condizione tematica abilitante per la mappatura dei progetti nel quadro del Fondo europeo di sviluppo regionale, del Fondo sociale europeo Plus e del Fondo di coesione[10].

26. APPREZZA il fatto che la Commissione abbia accettato le raccomandazioni della Corte dei conti europea, integralmente o parzialmente, e INVITA gli Stati membri a proseguire i propri sforzi e la cooperazione con la Commissione nel portare avanti le linee di azione relative a tali raccomandazioni. ATTRIBUISCE grande importanza a una cooperazione solida e costante tra gli Stati membri e tra gli Stati membri e la Commissione, sia a livello individuale sia nell'ambito di ampi progetti, compreso uno scambio di migliori pratiche.

---

8 SUMP Topic Guide on Safe Use of Micromobility Devices in Urban Areas (Guida tematica PUMS sull'uso sicuro dei dispositivi di micromobilità nelle zone urbane), pubblicata nel dicembre 2021 nell'ambito di un compendio di documenti di orientamento dell'UE.

9 PE-CONS 56/24 + ADD da 1 a 29.

10 Allegato IV, punto 3, del regolamento (UE) 2021/1060, GU L 231 del 30.6.2021, pag. 159.