

Bruxelles, 19 febbraio 2026
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	13 febbraio 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea

Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Relazione intermedia sull'attuazione del quadro strategico dell'UE sulla sicurezza stradale
----------	---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 77 final.

All.: COM(2026) 77 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.2.2026
COM(2026) 77 final

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

**Relazione intermedia sull'attuazione del quadro strategico dell'UE sulla sicurezza
stradale**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. INTRODUZIONE

Ogni anno le strade dell'UE mietono quasi 20 000 vittime, un bilancio devastante che non è soltanto un dato statistico ma anche una realtà che distrugge famiglie, arreca lutti nelle comunità e spreca per sempre un potenziale umano incommensurabile. Fino a cinque volte di più, ossia 100 000 persone, sono quanti subiscono lesioni sulle strade che trasformano radicalmente le loro vite. Queste lesioni con conseguenze che incidono profondamente sulla vita comportano spesso disabilità permanente, dolori cronici e perdita di mezzi di sussistenza; recano conseguenze profonde sulla qualità della vita, che vanno ben oltre le vittime dirette e si estendono alle loro famiglie, ai prestatori di assistenza e alle reti sociali in senso più ampio.

Il costo umano degli incidenti stradali è la dimensione più visibile e tragica di questo fenomeno. Ma non bisogna dimenticare l'onere economico degli incidenti stradali; in termini monetari, il costo degli incidenti stradali nell'UE è stato stimato al 2 % del PIL all'anno¹. Queste risorse potrebbero essere invece impiegate per l'innovazione, l'istruzione, l'assistenza sanitaria e altri investimenti pubblici fondamentali. La sicurezza stradale dovrebbe costituire un pilastro della competitività economica dell'UE, in quanto influenza direttamente la circolazione efficiente delle merci e dei lavoratori e i costi operativi delle imprese in tutti i settori.

Una transizione verso una mobilità più sicura e sostenibile è essenziale anche per mantenere la leadership industriale e la competitività dell'UE sui mercati globali². I costruttori automobilistici europei e le loro reti di fornitori sono all'avanguardia per quanto concerne lo sviluppo di tecnologie avanzate per la sicurezza, dai sistemi autonomi di frenata di emergenza alla connettività dei veicoli, tanto che l'UE si colloca come leader mondiale dell'innovazione nel settore della sicurezza automobilistica. Gli impegni profusi a favore della sicurezza stradale non soltanto salvano vite umane, ma guidano anche il progresso tecnologico, creano posti di lavoro altamente qualificati e mantengono il vantaggio competitivo dell'UE nel mercato automobilistico mondiale, che è in rapida evoluzione. Gli investimenti nella sicurezza stradale contribuiscono inoltre alla preparazione e alla resilienza dell'UE, salvaguardando la continuità e l'affidabilità delle infrastrutture stradali critiche e dei servizi correlati, in particolare laddove i corridoi e i nodi stradali supportano esigenze sia civili che di difesa.

L'UE e i suoi Stati membri sono fermamente impegnati a favore della sicurezza stradale. A livello di UE, questo impegno si è riflesso da ultimo nel quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030³, in cui sono stati ribaditi gli obiettivi condivisi di dimezzare il numero delle vittime della strada e dei feriti gravi entro il 2030⁴ e di

¹ Commissione europea, "Handbook on the external costs of transport", 2019 (nuova versione di prossima pubblicazione).

² Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo" (COM(2025) 95 final del 5 marzo 2025), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – L'Europa in movimento – Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita, allegato I, (COM(2018) 293 del 17 maggio 2018), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

⁴ Da allora è stato deciso che l'anno di riferimento a partire dal quale si misurano i progressi è il 2019.

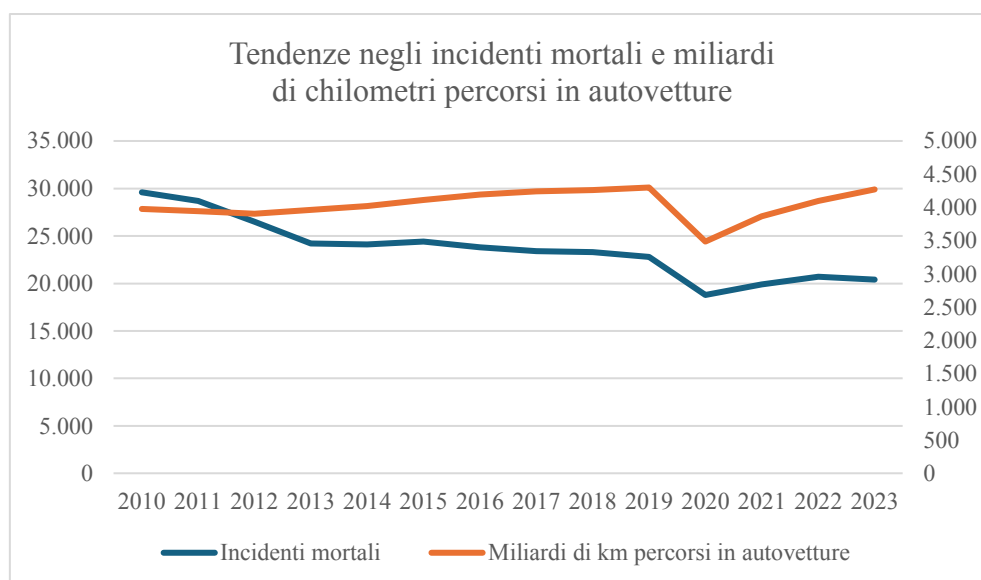
conseguire l'obiettivo "zero vittime", ossia avvicinarsi all'azzeramento dei decessi per incidenti stradali, entro il 2050. Nel perseguire tali obiettivi, gli Stati membri hanno adottato e realizzato, a livello nazionale, strategie, piani d'azione e altre espressioni di impegno, quali accordi interministeriali e strutture di cooperazione federale.

Il quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 ricalca i principali settori prioritari dell'approccio del "sistema sicuro", tra cui il rafforzamento della sicurezza delle strade e dei margini delle carreggiate, una maggiore sicurezza dei veicoli e dell'utenza stradale nonché il miglioramento della risposta a seguito di incidenti e della raccolta e analisi dei dati. Sottolinea l'importanza cruciale di affrontare i principali fattori di rischio, ossia eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, distrazione e mancato uso di dispositivi di protezione, prestando particolare attenzione agli utenti vulnerabili della strada come i pedoni, i ciclisti e i motociclisti.

La presente comunicazione è una relazione intermedia sui progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi dell'UE in tema di sicurezza stradale e fa il punto sugli sviluppi intervenuti dal 2019, individua le sfide emergenti che non erano state pienamente previste dal quadro originario e suggerisce adeguamenti per fare in modo che l'UE rimanga sulla buona strada per conseguire i suoi obiettivi per il 2030. La sua analisi rivela progressi incoraggianti in alcuni settori, ma evidenzia anche qualche lacuna significativa che richiede un'attenzione immediata nonché un intervento rafforzato per salvare vite umane, ridurre l'onere economico e aumentare la competitività dell'UE.

1.1. PROGRESSI VERSO IL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI IN TEMA DI SICUREZZA STRADALE

Gli ultimi dati mostrano che nel 2024 sono morte 19 900 persone in incidenti stradali nell'UE. Trattasi di 440 vite perse in meno rispetto al 2023, pari a una diminuzione del 2 %⁵. Dato l'aumento del numero di veicoli per persona e della quantità di chilometri percorsi, questo è un risultato significativo, che però evidenzia anche la necessità di un impegno costante a tutti i livelli.



⁵ Sebbene si tratti di un progresso, la traiettoria complessiva è notevolmente inferiore alla riduzione annuale del 4,6 % necessaria per conseguire l'obiettivo del 2030 di dimezzare il numero delle vittime della strada.

Figura 1 Tendenze nel numero di incidenti mortali e milioni di autovetture nell'UE nel periodo 2010-2023. Fonti: banca dati CARE dell'UE sugli incidenti stradali; per i dati sulle autovetture, Eurostat (codice dati online [road_eqs_carage](#)).

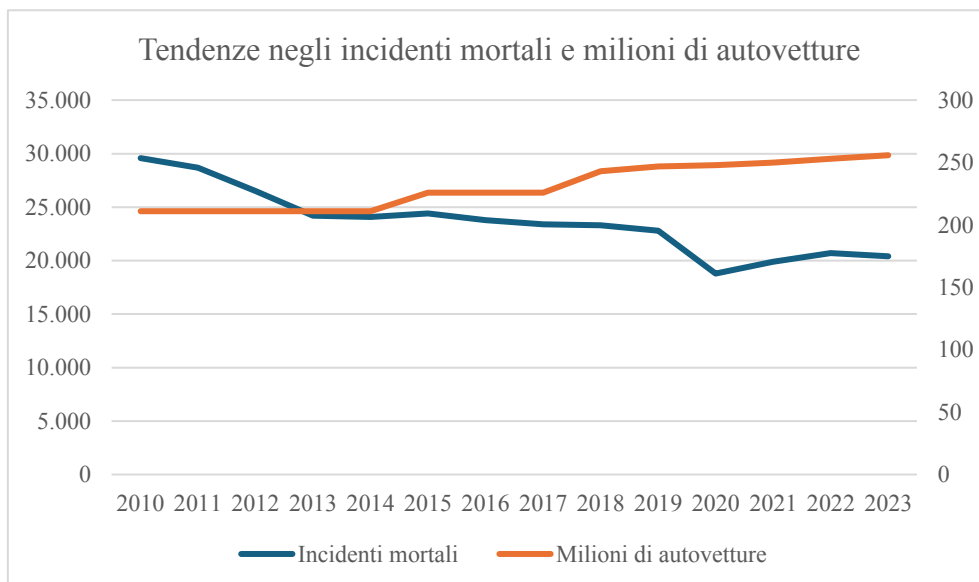


Figura 2 Tendenze nel numero di incidenti mortali e miliardi di chilometri percorsi in autovetture nell'UE nel periodo 2010-2023. Fonti: banca dati CARE dell'UE sugli incidenti stradali; per i dati sui passeggeri-km, Eurostat (codice dati online [road_pa_mov](#)).

Dall'anno di riferimento (2019), il numero delle vittime della strada è sceso nell'UE del 12 %, ma questo miglioramento cela notevoli differenze tra gli Stati membri. Solamente pochi Stati membri (Belgio, Bulgaria, Danimarca, Lituania, Malta, Polonia e Slovenia) sono attualmente sulla buona strada per raggiungere l'obiettivo di riduzione del 50 % da qui al 2030. Alcuni Stati membri, tra cui l'Irlanda e l'Estonia, hanno assistito a un aumento del numero di vittime della strada, mentre altri, come la Francia, l'Italia e i Paesi Bassi, hanno registrato miglioramenti soltanto marginali. Nel 2024 il tasso di mortalità ha spaziato dai 20 decessi per milione di abitanti della Svezia ai 78 decessi per milione di abitanti della Romania.

Per comprendere meglio queste tendenze, la Commissione ha collaborato con gli Stati membri per monitorare l'andamento dei rispettivi indicatori prestazionali chiave inerenti alla sicurezza stradale. I progetti Baseline⁶ e Trendline⁷, che hanno prodotto informazioni sui fattori associati ai rischi di incidenti e di lesioni, hanno rivelato differenze significative tra i vari paesi. Cfr. la sezione 2.

⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.

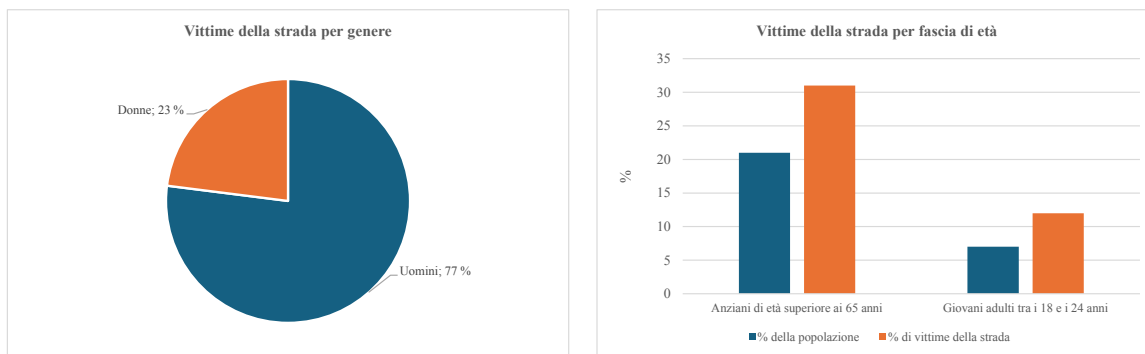


Figura 3 Suddivisione delle vittime della strada nell'UE per genere e fascia di età, 2023. Fonti: banca dati CARE dell'UE sugli incidenti stradali; per i dati sulla popolazione, Eurostat (codice dati online [demo_pjan](#)).

Per quanto riguarda la distribuzione geografica e demografica delle vittime della strada, emergono alcune tendenze chiare. Le strade extraurbane restano il tipo di strada più pericoloso. Le vittime della strada sono di gran lunga più uomini che donne. Anche la percentuale sproporzionatamente elevata di giovani e anziani vittime di incidenti stradali, in particolare tra pedoni e ciclisti, è motivo di crescente preoccupazione.

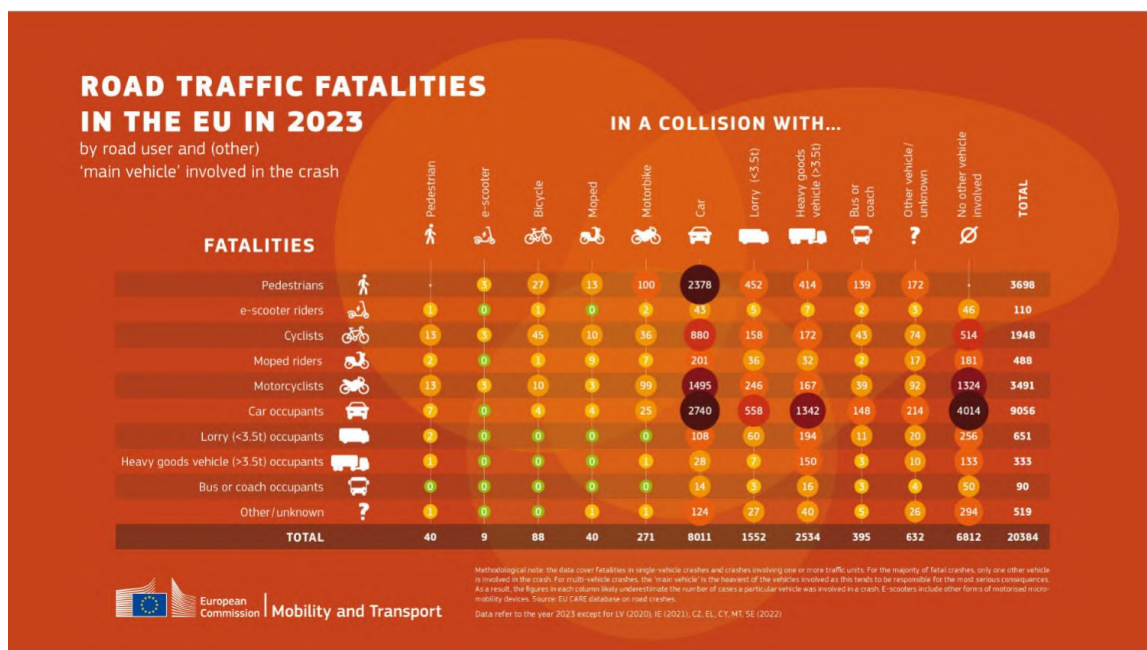


Figura 4 Matrice di collisione degli incidenti stradali mortali nell'UE per utente della strada e altro veicolo principale coinvolto nell'incidente, 2023. Fonte: banca dati CARE dell'UE sugli incidenti stradali.

In termini assoluti, gli occupanti delle autovetture hanno le maggiori probabilità di morire in incidenti stradali. Rappresentano circa il 44 % di tutti i decessi, seguiti da pedoni, motociclisti e ciclisti. Rispetto al numero di veicoli in circolazione, però, i motociclisti sono di gran lunga i più esposti al rischio di morte per incidente stradale. Gli operatori stradali e il personale addetto alla manutenzione delle strade sono un gruppo a rischio specifico. Ulteriori analisi di queste distribuzioni geografiche e demografiche

degli incidenti stradali mortali sono disponibili nelle relazioni dell'Osservatorio europeo della sicurezza stradale⁸.

Da queste relazioni si vede che molti occupanti di veicoli e motociclisti perdono la vita a causa di incidenti che coinvolgono un solo veicolo, mentre i pedoni e i ciclisti sono particolarmente vulnerabili in caso di collisione con un'automobile.

I progressi compiuti nella tutela di utenti vulnerabili della strada quali pedoni, ciclisti e utenti di dispositivi di mobilità elettrica leggera sono stati disomogenei. Tra il 2019 e il 2023 sono morti circa 900 pedoni in meno. Tuttavia la riduzione del numero di vittime tra i ciclisti e i motociclisti è stata molto inferiore, avendo fatto registrare nell'UE un calo di circa 100 persone in ciascuna categoria. Negli ambienti urbani, quasi il 70 % delle persone che hanno perso la vita in incidenti stradali erano utenti vulnerabili della strada. Questa percentuale è rimasta pervicacemente elevata, evidenziando la fondamentale necessità di intervenire per migliorare la sicurezza stradale nelle città.

Allo stesso tempo si è registrato un forte aumento dell'uso di altri dispositivi di mobilità personale, come monopattini elettrici, sulle strade dell'UE, e un corrispondente aumento del numero di feriti e morti in questa categoria. La raccolta di dati nella banca dati CARE⁹ per questa specifica categoria di utenti della strada è iniziata nel 2023. Le problematiche relative alla sicurezza poste da questa categoria sono attualmente oggetto di considerazione. In uno studio della Commissione¹⁰ del 2024 sono state esaminate le problematiche e le opportunità associate alla regolamentazione dei dispositivi di mobilità personale e sono state raccomandate norme armonizzate per affrontare l'attuale frammentazione nell'UE.

Il gruppo di esperti sulla mobilità urbana¹¹ ha formulato una serie di raccomandazioni¹² incentrate sulla protezione degli utenti vulnerabili della strada. Tali raccomandazioni sono favorevoli all'introduzione di un limite di velocità di 30 km/h nelle aree urbane come misura con il maggiore impatto, seguita dallo sviluppo di prescrizioni qualitative per le infrastrutture stradali a servizio di tali gruppi, quali attraversamenti pedonali sicuri e percorsi pedonali e ciclabili "segregati".

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ Banca dati dell'UE con dati disaggregati sugli incidenti stradali che hanno determinato decessi o lesioni: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ "Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)", Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Gruppo di esperti sulla mobilità urbana (E03863), istituito con decisione C(2022) 5320 final della Commissione.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=it.

2. PRINCIPALI FATTORI COMPORTAMENTALI DI RISCHIO

Nonostante decenni di investimenti nella sicurezza stradale, campagne di sensibilizzazione e misure legislative, determinati fattori comportamentali di rischio continuano a provocare vittime. I principali fattori sono costituiti dalla velocità eccessiva o inadeguata, la guida in stato di ebbrezza e/o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, la distrazione e il mancato uso delle cinture di sicurezza. Per maggiori informazioni su ciascuno di questi fattori di rischio si veda l'analisi pubblicata sull'Osservatorio europeo della sicurezza stradale¹³. Seguono alcuni esempi.

Guida in stato di ebbrezza: circa il 25 % di tutti gli incidenti stradali mortali nell'UE è associato all'alcol. I controlli casuali su strada con etilometro mostrano un rispetto generalmente elevato dei limiti massimi di alcolemia, pari a circa il 98 %. Ma una percentuale del 2 % di mancato rispetto dei limiti, per quanto apparentemente bassa, si traduce in incidenti invalidanti per circa cinque milioni di conducenti sulle strade dell'UE.

Eccesso di velocità: si stima che una velocità eccessiva o inadeguata sia direttamente responsabile di circa il 30 % di tutti gli incidenti stradali mortali nell'UE. In molti paesi il rispetto dei limiti di velocità è inferiore al 50 % sulle strade urbane.

Distrazione: analisi approfondite degli incidenti nell'UE indicano che la distrazione del conducente è un fattore che contribuisce al 10-30 % degli incidenti mortali, a seconda del paese e della fonte dei dati.

Mancato uso della cintura di sicurezza: più di un quarto degli occupanti di autovetture rimasti uccisi in incidenti stradali non indossava la cintura di sicurezza al momento dell'incidente. Indagini osservative hanno mostrato che alcuni paesi riportano tassi di utilizzo della cintura sui sedili posteriori inferiori al 50 %, il che rappresenta una notevole lacuna in termini di sicurezza.

Occorre che per le misure volte a migliorare la sicurezza stradale sia applicato l'approccio del "sistema sicuro" per affrontare questi problemi comportamentali, che devono essere accompagnate da altre misure volte al miglioramento delle infrastrutture stradali e della sicurezza dei veicoli, oltre che a garantire soccorsi efficaci dopo gli incidenti.

3. PRINCIPALI PROBLEMATICHE SISTEMICHE

I dati tratti dall'attuazione di strategie, piani d'azione e altri documenti strategici a livello nazionale e di UE, oltre che dai riscontri dei rappresentanti degli Stati membri, suggeriscono la presenza di una serie di problematiche sistemiche che continuano a ostacolare i progressi verso il conseguimento degli obiettivi per il 2030.

- L'**applicazione** delle norme sulla circolazione stradale rimane problematica, con carenze strutturali di agenti di polizia stradale e di sistemi di telecamere automatizzate.

¹³ Per informazioni dettagliate sulla guida in stato di ebbrezza e sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, sui dispositivi di protezione come le cinture di sicurezza, su distrazione e velocità, cfr. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en. Cfr. anche https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en per uno studio del 2022 dal titolo "[Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en)".

- Si nota una **scarsa accettazione da parte della società**, in particolare in relazione alle misure di applicazione delle norme. La resistenza dell'opinione pubblica ai controlli automatizzati, alla riduzione dei limiti di velocità e all'inasprimento delle sanzioni riflette una più ampia indifferenza culturale verso la necessità di privilegiare la sicurezza rispetto alla comodità di spostamento. Ci sono stati episodi in cui è stato dato fuoco ad autovelox o sono state rimosse misure di moderazione del traffico da parte di manifestanti.
- **Carenze di capacità:** le autorità responsabili delle infrastrutture per la sicurezza stradale, degli adeguamenti del traffico e dell'applicazione delle norme, in particolare a livello comunale, spesso non dispongono di personale qualificato. In molti Stati membri dell'UE persistono carenze di istruttori ed esaminatori di guida, nonché di addetti al controllo tecnico dei veicoli.
- **Finanziamenti insufficienti:** molti Stati membri non dispongono di linee di bilancio riservate alla sicurezza stradale a livello nazionale e locale e non possono pertanto assumere personale qualificato per elaborare e attuare progetti di sicurezza delle infrastrutture stradali o mantenere un numero adeguato di persone preposte all'applicazione delle norme.
- La **volontà politica** a tutti i livelli rimane incoerente, e la sicurezza stradale è spesso trattata come una questione tecnica piuttosto che politica. Questa esitazione ad intervenire può essere dovuta a una scarsa comprensione delle conseguenze economiche, sociali e ambientali dei traumi stradali.
- Permangono **difficoltà di governance**, con responsabilità frammentate tra diversi livelli e settori amministrativi.
 - A **livello di UE**, il mandato rafforzato conferito al gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale¹⁴, che lo autorizza a includere consulenze strategiche e riscontri più frequenti, può non essersi sempre tradotto in un seguito adeguato dell'UE alle questioni sollevate dai rappresentanti degli Stati membri in tutti i settori strategici connessi alla sicurezza stradale.
 - Il quadro di governance della sicurezza stradale dell'UE non è sufficientemente strutturato da consentire una maggiore diffusione dei veicoli automatizzati nel traffico stradale, né da permettere di sfruttare i big data per iniziative in tema di sicurezza stradale. Sono state istituite agenzie esecutive con mandati di sicurezza per altri modi di trasporto, ma non esiste un quadro comune a sostegno del monitoraggio, del coordinamento e del lavoro tecnico necessari per la diffusione sicura dei veicoli automatizzati sulle strade dell'UE. Ciò può rappresentare un'occasione mancata sia per la sicurezza stradale che per l'economia dell'UE.
 - Nel frattempo, a **livello nazionale**, nonostante molti esempi positivi, la carenza di coordinamento tra le autorità responsabili dei trasporti, dell'economia, della sanità, della giustizia e dell'istruzione spesso ostacola l'approccio olistico che è necessario per la sicurezza stradale¹⁵.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

¹⁵ L'OMS raccomanda di nominare un'"agenzia capofila" che elabori strategie nazionali e fissi obiettivi quantificati a livello nazionale. Cfr. Belin, M-Å., Khayesi, M., Tran, N., "Road safety is no accident: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009-2023", *Injury Prevention*, 15 luglio 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. COS'È STATO FATTO FINORA?

Il quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030¹⁶ è il documento strategico per il decennio in corso. Individua quattro principali sfere d'azione ("aree di intervento"), corrispondenti ai quattro pilastri dell'approccio del "sistema sicuro": sicurezza delle strade e dei margini stradali; sicurezza dei veicoli; sicurezza dell'utenza stradale; efficienza della risposta alle emergenze. La Commissione ha intrapreso azioni in ciascuna di queste aree sotto forma di legislazione, finanziamenti, sensibilizzazione e sviluppo di capacità.

4.1. SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE

Costruire strade e relativi margini di qualità è fondamentale per aumentare la sicurezza degli utenti stradali. Nell'ottobre 2019 l'UE ha adottato una direttiva riveduta sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (direttiva GSIS)¹⁷ al fine di ridurre sia la quantità che la gravità degli incidenti. Le norme rivedute hanno esteso l'ambito di applicazione della direttiva al di là della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) per comprendere le autostrade e le strade principali e tutte le strade al di fuori delle aree urbane costruite con fondi dell'UE. Ciò significa che le strade extraurbane, su cui si verifica oltre la metà di tutti gli incidenti mortali, rientrano ora nell'ambito di applicazione della direttiva, così che la sicurezza sia integrata in tutte le fasi della pianificazione, della progettazione e dell'utilizzo delle strade.

Nell'ambito di questo importante esercizio, gli Stati membri devono effettuare valutazioni periodiche delle strade a livello di rete, sulla base di una metodologia di misurazione del rischio che contribuisca a individuare meglio i rischi di incidente su specifici tratti stradali. Ciò si tradurrà nell'indirizzamento delle ispezioni di sicurezza stradale verso i tratti più pericolosi e contribuirà a dirigere gli investimenti là dove sono più necessari. La Commissione ha messo a disposizione orientamenti¹⁸ per aiutare le autorità nazionali a svolgere il loro compito, nonché una cartina dell'Europa¹⁹ che mostra l'intera rete stradale oggetto della direttiva.

La Commissione sta attualmente mettendo a punto orientamenti sulla progettazione di strade sicure e di infrastrutture stradali che tutelino gli utenti vulnerabili della strada, a seguito della dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica²⁰ e dell'obbligo previsto dalla direttiva GSIS di considerare sistematicamente gli utenti vulnerabili in tutte le procedure di gestione della sicurezza stradale.

¹⁶ COM(2018) 293, allegato I.

¹⁷ Direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 305/1 del 26.11.2019, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ "Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook", 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network |Infrastruttura europea dei trasporti](#)

²⁰ [Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica \(GU C/2024/2377 del 3.4.2024\)](#).

La direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti²¹ prevede una normativa stradale statica e dinamica, tra cui limiti di velocità sulla rete globale TEN-T, su autostrade, strade principali e nodi urbani. Migliorerà il rispetto delle norme da parte dei conducenti e si tradurrà in una circolazione più sicura e intelligente, aiutando l'adattamento intelligente della velocità e la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata.

4.2. SICUREZZA DEI VEICOLI

La sicurezza dei veicoli è il secondo pilastro dell'approccio del "sistema sicuro". I veicoli rivestono un'importanza notevole per la sicurezza stradale e i rapidi cambiamenti tecnologici richiedono l'attenzione costante delle autorità di regolamentazione.

Il regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli²², che stabilisce norme minime di sicurezza per tutti i nuovi veicoli venduti sul mercato dell'UE, è entrato pienamente in vigore nel luglio 2024. Ha introdotto obblighi che possono migliorare notevolmente la sicurezza, quali l'adattamento intelligente della velocità, l'assistenza al mantenimento della corsia, sistemi di informazione degli angoli morti e di rilevamento in retromarcia, nonché più ampie zone di protezione relative all'impatto della testa, in grado di ridurre le lesioni in caso di collisioni che coinvolgono utenti vulnerabili della strada quali pedoni e ciclisti. La Commissione collabora costantemente con gli Stati membri e i portatori di interessi per l'attuazione del regolamento e del quadro normativo per i veicoli automatizzati.

Nell'aprile 2025 la Commissione ha proposto una revisione delle norme dell'UE relative ai controlli tecnici dei veicoli²³. L'obiettivo è garantire la sicurezza dei veicoli per tutto il loro ciclo di vita e ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici e acustici, in particolare alla luce degli sviluppi tecnologici e dell'invecchiamento del parco veicoli dell'UE. Le nuove norme proposte sono intese ad adeguare i controlli tecnici periodici dei veicoli elettrici e dei sistemi avanzati di assistenza alla guida, a introdurre controlli tecnici periodici obbligatori per i motocicli e controlli annuali per le autovetture e i furgoni più datati, a prevedere metodi avanzati di controllo delle emissioni per individuare i veicoli ad alte emissioni e a introdurre l'obbligatorietà dei controlli del fissaggio del carico nell'ambito delle ispezioni su strada. Si stima che, se attuate, tali norme potrebbero salvare circa 7 000 vite umane e prevenire circa 65 000 feriti gravi tra il 2026 e il 2050.

²¹ Direttiva (UE) 2023/2661 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 novembre 2023, che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

²² [Regolamento \(UE\) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019](#), relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada.

²³ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (COM(2025) 180) e proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE del Consiglio (COM(2025) 179 final).

4.3. SICUREZZA DELL'UTENZA STRADALE

La sicurezza dell'utenza stradale, in cui rientrano livelli di velocità adeguati, la guida da sobri e senza distrazioni e l'uso di dispositivi di sicurezza, costituisce la terza area di intervento dell'attuale quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 e il terzo pilastro dell'approccio del "sistema sicuro". Il rilascio delle patenti di guida, l'educazione e la sensibilizzazione mirate e l'istituzione di solidi regimi di applicazione delle norme sono componenti importanti di una struttura di incentivi che incoraggia l'uso sicuro di strade e veicoli.

Nell'ottobre 2025 l'UE ha adottato una revisione della **direttiva concernente la patente di guida**²⁴. Oltre a introdurre le patenti di guida mobili, le nuove norme prevedono la guida accompagnata per i giovani apprendisti conducenti, norme e/o sanzioni più rigorose per i principianti colti alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, una maggiore consapevolezza dei rischi, una maggiore tutela degli utenti vulnerabili della strada e un nuovo quadro che consente agli Stati membri di verificare l'idoneità mentale e fisica dei conducenti nel corso della loro vita.

Per quanto le precedenti norme dell'UE abbiano contribuito a un maggiore rispetto delle regole sulla sicurezza stradale da parte dei conducenti non residenti, permaneva una lacuna significativa: circa il 40 % delle infrazioni transfrontaliere rimaneva impunito a causa delle difficoltà riscontrate nell'individuare i trasgressori e nell'applicare le sanzioni pecuniarie e le interdizioni alla guida. Tali carenze sono state affrontate dalla nuova direttiva concernente la patente di guida. Per le infrazioni gravi, come la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, il superamento del limite di velocità di oltre 50 km o le infrazioni alle norme sulla circolazione stradale che provocano morte o lesioni gravi ad altri, lo Stato membro che ha rilasciato la patente di guida sarà tenuto a imporre una **interdizione alla guida** analoga alla sanzione comminata dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione. In questo modo la sanzione avrà effetto in tutta l'UE. La **direttiva sull'applicazione transfrontaliera**²⁵, di recente adozione, rafforza inoltre la cooperazione tra gli Stati membri istituendo un'assistenza reciproca per l'applicazione efficace delle sanzioni pecuniarie per una gamma più ampia di infrazioni nell'ambito della sicurezza stradale.

La **velocità** rimane il fattore che contribuisce maggiormente agli incidenti stradali. Una velocità eccessiva o inadeguata è associata al 10-15 % di tutti gli incidenti e a circa il 30 % degli scontri mortali, e aggrava le conseguenze di tutti gli incidenti. Se un pedone è colpito da un'automobile a 30 km/h, ha una probabilità di sopravvivenza del 90 %; a 50 km/h tale probabilità scende al 20 %²⁶. Pur rimanendo la velocità una questione delicata dal punto di vista politico e culturale, le iniziative volte a ridurla apportano benefici significativi non soltanto per la diminuzione degli incidenti stradali, dei decessi e

²⁴ [Direttiva \(UE\) 2025/2205 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2025, concernente la patente di guida](#), che modifica il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione.

²⁵ Direttiva (UE) 2024/3237 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2024, che modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

delle lesioni, ma anche sotto l'aspetto ambientale, determinando una riduzione delle emissioni, dei livelli di inquinamento acustico e dei consumi di carburante.

Molte iniziative promosse a livello di UE affrontano già il tema della velocità in maniera intrinseca. Tra queste il regolamento dell'UE sulla sicurezza generale dei veicoli e la direttiva sull'applicazione transfrontaliera di cui sopra. Molte autorità nazionali, regionali e locali hanno già avviato o pianificato nuove iniziative per la gestione della velocità, come le zone con limiti di velocità di 30 km/h nelle città, in particolare in aree in cui confluiscono frequentemente utenti della strada attivi e vulnerabili e veicoli in modo pianificato²⁷.

Altre autorità hanno optato per misure diverse: ad esempio, si sono concentrate sul miglioramento della progettazione delle infrastrutture per proteggere gli utenti vulnerabili della strada, su una migliore individuazione e gestione dei rischi o sulla separazione dei flussi di traffico, sull'applicazione dei limiti di velocità e su una migliore educazione e comunicazione.

4.4. EFFICIENZA DELLA RISPOSTA ALLE EMERGENZE

Una risposta rapida alle emergenze è fondamentale per salvare vite umane e ridurre la gravità delle lesioni. L'azione dell'UE per i soccorsi dopo gli incidenti, che costituisce il quarto pilastro dell'approccio del "sistema sicuro", è finalizzata alla riduzione del tempo che intercorre tra l'incidente e l'arrivo delle squadre mediche nel luogo del sinistro. Una risposta più rapida da parte dei servizi di emergenza migliora notevolmente le possibilità di sopravvivenza: secondo uno studio spagnolo²⁸, una riduzione di 10 minuti della risposta medica è associata a una diminuzione di un terzo della probabilità di morte.

In base ai risultati dello studio Trendline, nella maggior parte dei paesi europei il tempo di risposta alle emergenze è pari o inferiore a 10 minuti nella metà degli incidenti. Nel 95 % dei casi la risposta alle emergenze è pari o inferiore a circa 25 minuti. I tempi di risposta sono in media più lunghi di 10 minuti nelle zone extraurbane rispetto alle zone urbane.

La legislazione dell'UE sul servizio eCall ha imposto l'installazione di sistemi automatizzati di chiamata di emergenza al 112 in tutte le autovetture nuove vendute nell'UE a partire dal 1° aprile 2018. Un'analisi effettuata in Finlandia²⁹ indica che l'uso del servizio eCall riduce da 25 a 22 minuti il tempo che intercorre tra la chiamata iniziale ai servizi di emergenza e l'arrivo delle squadre mediche sul luogo dell'incidente. I tempi di risposta sono perfino inferiori sulle autostrade, dove scendono da 20 a 14 minuti.

²⁷ Cfr. Yannis G. e Michelaraki E., "Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review", *Journal of Safety Research*, volume 92, 2025, pagg. 490-503, in cui si afferma che "le attuali evidenze scientifiche indicano che l'introduzione di limiti di velocità di 30 km/h nelle città può salvare più del 40 % di vite umane, oltre ad apportare effetti positivi significativi sull'ambiente, sul consumo energetico e sulla salute pubblica, tra cui la riduzione dei consumi di carburante e l'aumento degli spostamenti a piedi e in bicicletta".

²⁸ Sánchez-Mangas, R., García-Ferrrer, A., de Juan, A., Martín Arroyo, A., "The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?", *Accident Analysis & Prevention*, volume 42, numero 4, luglio 2010, pagg. 1048-1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

Nel 2024 la Commissione ha aggiornato la legislazione sul servizio eCall per consentirne l'impiego con le più recenti tecnologie di comunicazione³⁰ a partire dal 1° gennaio 2026 per i nuovi tipi di veicoli e dal 1° gennaio 2027 per tutti i nuovi veicoli. Per contro, l'eliminazione graduale delle reti di comunicazione mobile 2G e 3G in tutta l'UE nei prossimi anni farà sorgere il rischio che i veicoli esistenti dotati di dispositivi eCall sulle reti 2G-3G non siano più in grado di utilizzare il servizio eCall.

4.5. COORDINAMENTO E SENSIBILIZZAZIONE A LIVELLO DI UE

L'UE e i relativi Stati membri hanno responsabilità e competenza congiunte per la politica di sicurezza stradale. Il miglioramento della sicurezza richiede un'azione coordinata da parte di tutti e a ogni livello di governance: autorità pubbliche, industria, associazioni dei consumatori, ONG, scuole e ricercatori.

A livello di UE, il **gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale**, composto da rappresentanti nazionali di alto livello, è un forum per lo scambio e la consultazione con gli Stati membri. I membri del gruppo ad alto livello discutono dei progressi compiuti a livello nazionale e spesso sollevano questioni di interesse comune su cui auspicano un'azione a livello di UE, come la regolamentazione dei dispositivi di mobilità personale o l'applicazione del codice della strada ai veicoli automatizzati.

La Commissione tiene **conferenze biennali sui risultati conseguiti in tema di sicurezza stradale** per discutere dei progressi compiuti, scambiare le migliori pratiche e coinvolgere i portatori di interessi. Un **coordinatore europeo per la sicurezza stradale** coordina gli sforzi con gli Stati membri.

La Commissione incoraggia gli impegni volontari nel quadro della **Carta europea della sicurezza stradale**³¹, la più grande piattaforma al mondo della società civile per la sicurezza stradale, che conta oltre 4 300 membri. I premi annuali riconoscono le iniziative innovative, come le città europee sicure.

Utilizzando finanziamenti dell'UE, il programma di **scambio dell'UE in materia di sicurezza stradale**³² propone attività di sviluppo delle capacità e di gemellaggio per gli Stati membri potenzialmente più in grado di migliorare le loro prestazioni. Gli addetti creano partenariati con le controparti di altri paesi attraverso lo scambio delle migliori pratiche e la presentazione di iniziative di successo. Diversi scambi collaborativi hanno portato a progressi tangibili nelle strategie e nella pianificazione a livello nazionale in tema di sicurezza stradale. Dopo aver avviato un dialogo con la Svezia, la Lituania si è messa all'opera per aumentare le infrastrutture stradali nella configurazione 2+1³³. La Romania ha avviato i preparativi per l'installazione di una rete nazionale di autovelox fissi, ispirata al sistema spagnolo, la cui realizzazione è attualmente prevista per il 2026. La Lettonia ha iniziato a esaminare il potenziale di un'indagine approfondita sugli incidenti, prendendo spunto dalla metodologia finlandese. Nel frattempo, nell'ambito

³⁰ Reti IMS a commutazione di pacchetto come le reti 4G e 5G.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/?etrans=it>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

³³ Una strada a configurazione 2+1 prevede due corsie in una direzione e una corsia nella direzione opposta, separate da una mediana o da una barriera, con la corsia supplementare che si alterna a intervalli di pochi chilometri. Questa configurazione consente sorpassi sicuri e ha costi di costruzione inferiori rispetto a quelli previsti per una strada interamente a doppia carreggiata.

della sua nuova normativa sulla circolazione stradale, la Grecia ha ridotto i limiti di velocità nelle aree urbane a 30 km/h e intende introdurre misure supplementari per migliorare la sicurezza dei motociclisti, a seguito delle attività di condivisione delle conoscenze con la Spagna e la Danimarca.

Questi sforzi di sensibilizzazione sono riusciti a riunire diversi portatori di interessi facenti parte della comunità della sicurezza stradale e a promuovere un certo livello di valutazione reciproca e di reciproco apprendimento tra gli Stati membri. La definizione delle priorità politiche in tema di sicurezza stradale e l'integrazione delle problematiche di sicurezza stradale in altri settori quali la politica economica, la salute e la sicurezza sul luogo di lavoro rimangono però prevalentemente di competenza nazionale.

4.6. FINANZIAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE

I finanziamenti sono fondamentali per attuare soluzioni e accelerare i progressi in tema di sicurezza stradale in tutta Europa, in particolare nei paesi in ritardo in questo ambito.

L'UE ha utilizzato tre strumenti principali per finanziare progetti nazionali e regionali di infrastrutture di trasporto che contribuiscono alla sicurezza stradale: il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il Fondo di coesione (FC), nell'ambito della gestione concorrente tra la Commissione e gli Stati membri, e il meccanismo per collegare l'Europa (MCE), gestito direttamente dalla Commissione. Anche con il dispositivo per la ripresa e la resilienza sono stati sostenuti progetti che contribuiscono alla sicurezza stradale.

Nell'ambito dell'MCE, l'UE ha inoltre finanziato progetti transfrontalieri di sviluppo delle capacità, tra cui valutazioni dell'infrastruttura stradale a livello di rete, indicatori prestazionali chiave, campagne per l'applicazione della normativa e l'attuazione di servizi di trasporto intelligente (ITS) a livello transfrontaliero.

Secondo una recente relazione della Corte dei conti europea³⁴, nell'ultimo decennio 6 663 milioni di EUR³⁵ di finanziamenti forniti a titolo del FESR, dell'FC e dell'MCE, pari a poco più del 2 % del valore di tali fondi, sono stati impegnati a favore di progetti che hanno contribuito alla sicurezza stradale. Queste stime riguardano però anche infrastrutture e altri progetti in cui la sicurezza stradale è unicamente un obiettivo ausiliario, anziché l'obiettivo principale dell'azione. La Corte ha raccomandato che il cofinanziamento dell'UE sia destinato in modo prioritario alle iniziative con il maggiore impatto sulla sicurezza stradale.

Sono stati inoltre messi a disposizione finanziamenti per ulteriori ricerche nell'ambito del programma Orizzonte Europa, anche per la sicurezza delle infrastrutture e dei veicoli, la sicurezza dell'utenza stradale e i soccorsi a seguito di incidenti. Per il periodo 2021-2027, l'importo stanziato per progetti di ricerca sulla sicurezza stradale è di circa 123 milioni di EUR, pari a circa lo 0,13 % del valore totale dell'attuale programma Orizzonte Europa.

³⁴ Corte dei conti europea, relazione speciale n. 2024/04, "Raggiungere gli obiettivi UE in materia di sicurezza stradale. È ora di cambiare marcia", https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_IT.pdf.

³⁵ MCE: 1 477 milioni di EUR; FESR e FC: 5 186 milioni di EUR.

Sul fronte dei finanziamenti, la Banca europea per gli investimenti (BEI) ha reso l'integrazione della sicurezza in tutti gli investimenti stradali una priorità della sua politica di prestiti nel settore dei trasporti del 2022, la cui revisione intermedia è prevista per il 2026. Garanzie in tema di sicurezza stradale sono inoltre integrate nelle norme ambientali e sociali applicabili a tutte le operazioni della BEI. Mediante la piattaforma "Safer Transport" (trasporti più sicuri), la BEI ha sostenuto investimenti mirati in tema di sicurezza stradale, consulenza e assistenza tecnica, generando progetti in diversi Stati membri dell'UE. All'interno dell'UE, la BEI impone il rispetto delle direttive GSIS e sulla sicurezza delle gallerie³⁶, con valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale e controlli della sicurezza stradale.

4.6.1. BREVE PANORAMICA DELLA RICERCA FINANZIATA DALL'UE IN TEMA DI SICUREZZA STRADALE

Tra il 2021 e il 2025, Orizzonte Europa ha supportato oltre 20 progetti di ricerca e innovazione incentrati sulla sicurezza stradale.

Le attività di ricerca finanziate dall'UE sulla sicurezza stradale hanno riguardato quattro settori principali, corrispondenti ai quattro pilastri dell'approccio del "sistema sicuro": sicurezza delle infrastrutture, sicurezza dei veicoli, sicurezza dell'utenza stradale, soccorsi efficienti e rapidi dopo gli incidenti.

I progetti riguardanti le infrastrutture, attivi fino al 2026-2027, sono finalizzati all'instaurazione di un quadro per la valutazione della sicurezza basata sui dati (Evoroads³⁷), a sviluppare un'infrastruttura per il monitoraggio ottimale della sicurezza stradale (iDriving³⁸) e a elaborare soluzioni in tema di sicurezza stradale per gli utenti vulnerabili della strada in contesti urbani (Soteria³⁹).

Per quanto riguarda la sicurezza dei veicoli, i progetti in corso riguardano temi quali lo sviluppo di sistemi di sicurezza attiva e passiva per i futuri veicoli autonomi (SAFE-UP⁴⁰) e la mediazione tra guida umana e guida automatizzata (Mediator⁴¹).

Recenti progetti incentrati sulla sicurezza dell'utenza stradale spaziano dalla valutazione della sicurezza degli utenti della strada nelle aree urbane (PHOEBE⁴²) alla gestione dello spazio urbano per modelli di mobilità attiva (REALLOCATE⁴³) e a soluzioni per l'individuazione di alcol, droghe e stanchezza nei conducenti di veicoli commerciali (PANACEA⁴⁴).

³⁶ Direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della Rete stradale transeuropea.

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

Relativamente alla questione dei soccorsi efficienti e rapidi in caso di incidenti, ci si concentra sullo sviluppo di contromisure e misure post-incidente efficienti per tutti i metodi di trasporto su strada, sul collegamento tra strumenti medici e tecnici (ProAct_Us⁴⁵) e sulla valutazione delle conseguenze a lungo termine degli incidenti stradali (IMPROVA⁴⁶).

4.7. ATTUAZIONE A LIVELLO NAZIONALE DELLE AZIONI IN TEMA DI SICUREZZA STRADALE

Sebbene si stiano perseguendo importanti iniziative a livello di UE in termini di legislazione, finanziamenti, ricerca e sensibilizzazione, la responsabilità primaria della sicurezza stradale ricade sulle amministrazioni nazionali, regionali e comunali.

Le relazioni per paese pubblicate con la presente relazione illustrano le numerose misure adottate a livello nazionale. Nella maggior parte dei casi, tali misure si inseriscono in strategie, piani d'azione o programmi d'azione pubblici pluriennali che stabiliscono priorità nazionali distinte, assegnano finanziamenti e fissano obiettivi specifici.

Da queste relazioni per paese emerge chiaramente che in molti casi l'azione sostenuta e gli investimenti in sicurezza stradale, nonché la prioritizzazione di tale tematica, hanno portato a risultati positivi. Ad esempio, sebbene si trovino ancora ad affrontare alcuni problemi, la Polonia, la Lituania e la Slovenia hanno conseguito ciascuna una riduzione del 33-35 % del numero di vittime della strada nel 2024 rispetto al 2019, e sono quindi sulla buona strada per raggiungere l'obiettivo di una riduzione del 50 % entro il 2030. Al contempo alcuni paesi, tra cui Bulgaria, Romania e Grecia, continuano a registrare un numero di vittime della strada notevolmente superiore alla media dell'UE, il che evidenzia la necessità di un maggiore intervento in questi Stati membri. Nel 2025 in alcuni paesi sono state introdotte nuove misure in tema di sicurezza stradale, che però non si riflettono ancora nei dati sulla sicurezza stradale.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.

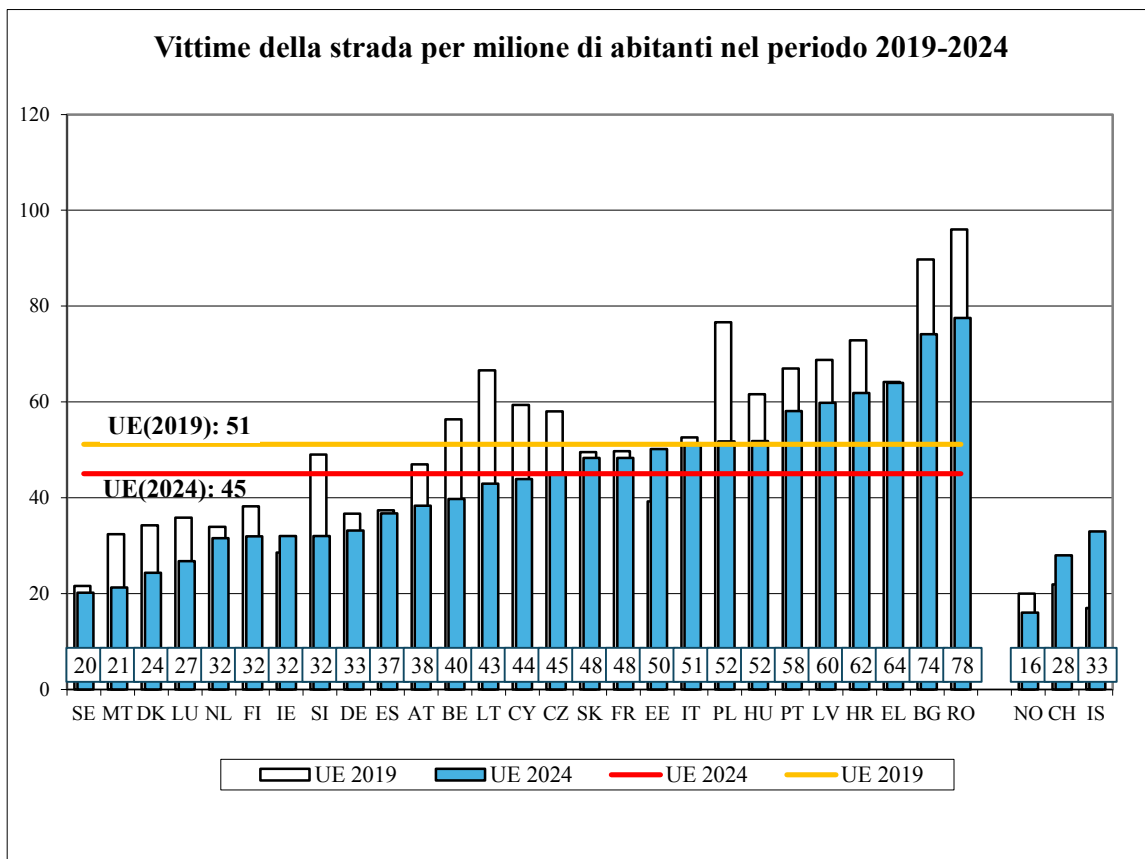


Figura 5 Vittime della strada nell'UE per milione di abitanti nel periodo 2019–2024. Fonti: banca dati CARE dell'UE sugli incidenti stradali; per i dati sulla popolazione, Eurostat (codice dati online [demo_pjan](#)).

Le misure efficaci possono variare a seconda del contesto nazionale. Tra i successi degni di nota figurano investimenti su misura nelle infrastrutture stradali e nella sicurezza stradale urbana in Polonia; l'introduzione di un limite di velocità di 30 km/h nei centri urbani a livello nazionale in Spagna; la realizzazione di una rete globale di telecamere automatizzate per il monitoraggio del traffico in Francia; una nuova piattaforma politica nazionale per la sicurezza stradale per tutti i livelli di governo federale e regionale in Belgio; e campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale ben concepite e ben attuate in Danimarca.

Le relazioni per paese pubblicate con la presente comunicazione⁴⁷ contengono informazioni dettagliate sui profili di sicurezza stradale di ciascuno Stato membro.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en; <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=it>.

5. TENDENZE SOCIALI E TECNOLOGICHE RILEVANTI PER LA SICUREZZA STRADALE

Diverse questioni che non avevano attirato molta attenzione al momento dell'adozione del quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 sono emerse da allora come settori che richiedono un'azione mirata per ridurre l'impatto sulla sicurezza stradale.

5.1. TRASFORMAZIONI DEMOGRAFICHE

La struttura demografica dell'UE sta subendo cambiamenti significativi, con implicazioni dirette per la sicurezza stradale. La popolazione sta invecchiando e si prevede che la percentuale di cittadini di età pari o superiore a 65 anni passerà dal 22 % del 2024 al 30 % da qui al 2050⁴⁸. Questo cambiamento demografico reca problemi unici, in quanto gli utenti della strada più anziani sono maggiormente vulnerabili in ragione della loro fragilità fisica, dei loro tempi di reazione più lenti e della maggiore gravità delle loro lesioni⁴⁹.

Prosegue inoltre la tendenza a una maggiore urbanizzazione, con oltre il 75 % della popolazione dell'UE che vive attualmente in aree urbane⁵⁰. Questa concentrazione di persone in contesti edificati sta creando nuove dinamiche di mobilità, tra cui una maggiore varietà di modi di mobilità, l'aumento dei pedoni e dei ciclisti e una maggiore densità del traffico.

5.2. PROGRESSI TECNOLOGICI

Il settore automobilistico sta attraversando una trasformazione tecnologica senza precedenti, con notevoli implicazioni per la sicurezza. I sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) stanno diventando funzioni standard, e tecnologie quali la frenata automatica di emergenza, l'assistenza al mantenimento della corsia e l'adattamento intelligente della velocità producono benefici misurabili dal punto di vista della sicurezza. Affinché queste funzioni abbiano successo è fondamentale fare in modo che i conducenti le accettino.

Le tecnologie per veicoli connessi consentono l'invio di avvisi di pericolo in tempo reale e l'ottimizzazione della gestione del traffico. Grazie alla comunicazione veicolo-veicolo (V2V) e veicolo-infrastruttura è possibile allertare i conducenti in merito a condizioni di pericolo, alla presenza di incidenti e ai percorsi ottimali. La diffusione di queste tecnologie negli Stati membri ha dato prova del loro valore aggiunto. È dimostrato che, grazie al loro impiego, i servizi di emergenza raggiungono il luogo dell'incidente in modo

⁴⁸ Fonte: Eurostat (codici dati online [proj_23np](#) e [demo_pjanbroad](#)), articolo sulla questione di Statistics Explained: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Cfr. la relazione tematica sugli anziani all'indirizzo https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en e <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Fonte: Eurostat (codice dati online [cens_21urb01](#)); cfr. anche: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

più rapido e sicuro e gli operatori stradali ricevono informazioni accurate in tempo reale sulle velocità medie e sulla densità del traffico. Il sistema diventa sempre più efficace man mano che vi si aggiunge ogni nuovo veicolo, ma non è ancora stata raggiunta una copertura completa a livello di UE, in particolare per i servizi V2V.

La graduale introduzione dei veicoli automatizzati presenta sia opportunità che problemi. Quantunque sia stato dimostrato che livelli più elevati di automazione riducono gli effetti dell'errore umano, il periodo di transizione comporterà nuove problematiche, tra cui la gestione dell'interazione sicura tra veicoli autonomi e veicoli a guida umana nel traffico misto, la garanzia della sicurezza degli utenti della strada non motorizzati e l'accertamento delle responsabilità per gli incidenti stradali che coinvolgono veicoli automatizzati.

5.3. MODELLI DI MOBILITÀ IN EVOLUZIONE

Il settore dei trasporti e della mobilità è in fase di trasformazione a causa dell'introduzione di nuovi servizi e dell'evoluzione del comportamento degli utenti della strada. La proliferazione di soluzioni di micromobilità come i monopattini elettrici, le biciclette elettriche e altri dispositivi di mobilità personale ha dato vita a nuove categorie di utenti vulnerabili della strada; questi utenti trovano spesso a dover condividere lo scarso spazio urbano con i pedoni e i ciclisti.

I servizi di trasporto a chiamata e di *car sharing* hanno modificato i modelli di viaggio, aumentando potenzialmente i chilometri percorsi dai veicoli urbani e concentrando la circolazione nei periodi di punta.

L'economia dei lavori su richiesta (*gig economy*) ha ampliato i servizi di consegna con l'impiego di motocicli e biciclette utilizzati da lavoratori pressati dal poco tempo disponibile e da difficoltà economiche che spesso li portano ad adottare comportamenti rischiosi⁵¹, mentre i tipi di veicoli utilizzati dai fattorini per le consegne, tra cui monopattini elettrici importati illegalmente o ciclomotori non omologati che superano i limiti di velocità vigenti, hanno aumentato i rischi per la sicurezza stradale.

5.4. EFFETTI DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Il cambiamento climatico è emerso come un fattore significativo ma sottostimato che incide sulla sicurezza stradale. Gli eventi meteorologici estremi, che stanno diventando sempre più frequenti e gravi, creano condizioni di guida pericolose. Le ondate di caldo possono causare il deterioramento del manto stradale e incidere sulle prestazioni alla guida, mentre la maggiore frequenza di tempeste, inondazioni e gelate crea condizioni pericolose che richiedono infrastrutture adattative e capacità di risposta alle emergenze.

L'aumento delle temperature si riflette anche sulle prestazioni dei veicoli, in particolare elettrici, e può aumentare il rischio di problemi agli pneumatici. L'effetto "isola di calore urbano" aggrava tali minacce nelle città, dove le temperature superficiali possono superare in modo significativo le temperature dell'aria ambiente.

⁵¹ Cfr.: "The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers" - <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

5.5. CIBERSICUREZZA E UTILIZZO DEI DATI

L'aumento della connettività tra i veicoli ha fatto sorgere nuove vulnerabilità, a malapena riconosciute ai tempi della prima elaborazione del quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030. Le minacce alla cibersecurity dei veicoli connessi e automatizzati, che possono causare incidenti, disattivare i sistemi di sicurezza e compromettere la privacy, saranno affrontate anche con il regolamento sulla ciberresilienza⁵².

Sebbene la raccolta di dati sia diventata molto più diffusa negli ultimi cinque anni, il potenziale dei big data non si è ancora tradotto nella produzione di informazioni utilizzabili per la sicurezza stradale. È raro che i dati di bordo dei veicoli detenuti dai relativi costruttori, i dati sulle richieste di indennizzo per incidenti stradali in possesso degli assicuratori e i dati sanitari sugli incidenti acquisiti dagli ospedali e dai servizi di ambulanza siano diffusi ai fini della sicurezza stradale. Ad esempio, i dati dei registratori elettronici di dati dei veicoli sono accessibili solamente per finalità di ricerca specifiche, come per l'esame di quanto avvenuto nei secondi immediatamente precedenti uno specifico incidente, ma non sono resi disponibili in forma disaggregata per contribuire a orientare l'elaborazione delle politiche.

6. CONSEGUENZE ECONOMICHE SE NON SI AFFRONTA LA QUESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

Gli incidenti stradali comportano un enorme onere sociale, economico e sanitario per l'economia dell'UE. Si stima che i costi socioeconomici esterni delle lesioni mortali, gravi e di lieve entità ammontino a circa il 2 % del PIL dei paesi dell'UE⁵³. Questi costi sono rimasti costantemente elevati nonostante i progressi compiuti nella riduzione della frequenza e della gravità degli incidenti. Dimezzando la quantità di vittime della strada entro il 2030 (rispetto al 2019) si salverebbero circa 11 000 vite e si contribuirebbe a ridurre i circa 100 000 casi di lesioni gravi che si verificano sulle nostre strade ogni anno.

I **costi dell'assistenza sanitaria e della riabilitazione** costituiscono gli effetti economici più immediati e visibili. I costi dei servizi medici di emergenza, del ricovero ospedaliero, della riabilitazione e dell'assistenza a lungo termine per le vittime degli incidenti gravano sui bilanci sanitari di tutti gli Stati membri⁵⁴. Il tasso di lesioni gravi sta inoltre diminuendo a un ritmo più lento rispetto a quello dei decessi per incidenti. I costi per la gestione degli effetti degli incidenti sulla **salute mentale** dei sopravvissuti, delle famiglie e dei testimoni costituiscono un ulteriore onere economico⁵⁵.

⁵² https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202402847.

⁵³ Commissione europea, "Handbook on the external costs of transport", 2019 (nuova versione di prossima pubblicazione).

⁵⁴ Cfr.: "Study to Support Assessment of the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 At the Mid-Point" <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/it/>.

⁵⁵ Per esempio, nell'ambito del progetto IMPROVA finanziato da Orizzonte Europa è stata eseguita una revisione sistematica di oltre 1 400 studi sugli effetti psicologici degli incidenti stradali, che ha consentito di individuare una serie di conseguenze a lungo termine come disturbi legati allo stress (disturbi da stress post-traumatico e disturbi dell'adattamento), disturbi d'ansia e fobie, disturbi affettivi dell'umore (come la depressione) e altri disturbi funzionali.

La **perdita di produttività e il calo dell'economia** costituiscono una seconda componente importante degli effetti degli incidenti. Ogni morte su strada equivale a decenni di vita persa, sia a casa che sul lavoro, mentre le lesioni gravi spesso sfociano in una disabilità permanente o in una ridotta capacità lavorativa. Le perdite di produttività sono dovute alla riduzione dell'orario di lavoro e ai costi di sostituzione del capitale umano, ma anche al fatto che le persone colpite non sono in grado di svolgere lavori non retribuiti come lavori domestici o attività di volontariato.

I **costi infrastrutturali e per la risposta alle emergenze** comprendono l'attivazione dei servizi di emergenza, la gestione del traffico durante il ripristino della strada a seguito di un incidente, i danni materiali e la riparazione o la sostituzione dei veicoli. Questi costi diretti stanno aumentando man mano che i veicoli e le infrastrutture stradali diventano più sofisticati dal punto di vista tecnologico, e quindi più costosi da riparare o sostituire.

I **costi amministrativi** derivano dalle spese per il dispiegamento di forze di polizia, vigili del fuoco e altri servizi di emergenza (non medici) sul luogo dell'incidente. Ulteriori costi sono associati all'amministrazione della giustizia, quali le spese legali, le spese per l'azione penale contro i trasgressori e le spese giudiziarie e assicurative.

Oltre ai costi diretti, gli incidenti stradali determinano notevoli ripercussioni economiche indirette. Tra queste figurano, ad esempio, il tempo perso e l'aumento dei consumi di carburante provocato dalla **congestione del traffico** causata dagli incidenti.

7. FABBISOGNO DI INVESTIMENTI

Per sfruttare i possibili benefici economici della prevenzione degli incidenti stradali occorrono investimenti importanti e allo stesso tempo efficienti sotto il profilo dei costi. Sono necessari finanziamenti coordinati a tutti i livelli amministrativi per realizzare miglioramenti infrastrutturali, l'applicazione rafforzata delle norme, tecnologie per la sicurezza dei veicoli e programmi educativi.

La ricerca dimostra in ogni caso che il rendimento economico di tali investimenti supera notevolmente i costi, rendendo il miglioramento della sicurezza stradale una delle misure di politica pubblica più efficaci sotto il profilo dei costi⁵⁶. L'argomentazione economica a favore di un'azione accelerata in tema di sicurezza stradale è convincente, dato che i costi dell'inazione superano di gran lunga gli investimenti necessari per un'azione efficace.

Nella sua relazione speciale del 2024, la Corte dei conti ha osservato che la sicurezza stradale spesso non costituisce un criterio fondamentale per la selezione dei progetti di infrastrutture cofinanziati dall'UE; i criteri di selezione trascurano sovente tratti stradali dove avvengono molti incidenti. La Corte ha raccomandato una prioritizzazione più chiara, affinché gli sforzi futuri di finanziamento si concentrino sulle misure che hanno maggiori probabilità di ridurre il numero di morti e feriti gravi.

Oltre alla necessità di investire in infrastrutture stradali nuove e riprogettate, occorre destinare finanziamenti anche alla loro manutenzione. Non soltanto circolano più veicoli

⁵⁶ Secondo un recente studio realizzato nei Paesi Bassi (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>), il rapporto costi-benefici degli investimenti nazionali concernenti infrastrutture stradali varia da 1:7 a 1:2,5. In una precedente relazione della Conferenza europea dei direttori delle strade erano stati sintetizzati i rapporti costi-benefici di una serie di misure per la sicurezza stradale: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

nuovi sulle strade dell'UE (dal 2019 si è registrato un aumento di quasi 5 milioni di autovetture e di oltre 270 000 autocarri⁵⁷), ma gli effetti del cambiamento climatico sono evidenti nell'aumento della frequenza e dell'intensità di incendi, tempeste e inondazioni, tutti fattori che hanno un impatto sull'integrità delle strade e sulla sicurezza stradale. Un'ulteriore considerazione riguarda la crescente necessità di agevolare la mobilità militare e le prescrizioni sul duplice uso nell'UE, che richiedono l'ammodernamento di tratti selezionati dell'infrastruttura stradale (con strade, ponti e gallerie) per garantire solidità strutturale e resilienza operativa. Tali ammodernamenti dovrebbero essere progettati in modo da evitare nuove strozzature e garantire la funzionalità in condizioni di maggiore carico e stress (ad esempio nell'ipotesi di un aumento dei flussi di veicoli pesanti o di deviazioni in caso di incidenti).

Le problematiche e i fattori di rischio in ambito stradale sottolineano inoltre la costante necessità di investire nelle capacità di rilevamento e applicazione delle norme per quanto riguarda i casi di eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, distrazione, transito con semaforo rosso e mancato uso della cintura di sicurezza. Tali investimenti devono garantire ai servizi di polizia risorse sufficienti per gestire e presidiare i controlli su strada e devono sostenere i sistemi automatizzati di rilevamento delle infrazioni e applicazione delle norme basati sugli autovelox.

L'applicazione delle norme dovrebbe essere accompagnata dal finanziamento di efficaci campagne di sensibilizzazione ed educazione in tema di sicurezza stradale. Queste campagne devono essere adattate ai vari gruppi di destinatari (bambini, adolescenti, allievi di scuola guida, principianti e conducenti più esperti e altri utenti della strada come le persone in bicicletta e coloro che utilizzano dispositivi di mobilità personale) e ai diversi gruppi a rischio come i giovani maschi, gli anziani e i motociclisti. Sebbene il modo migliore per realizzare tali campagne sia a livello nazionale o regionale, le autorità degli Stati membri hanno chiesto all'UE di sostenere la preparazione e l'attuazione delle campagne⁵⁸ e di favorire lo scambio delle migliori pratiche⁵⁹.

8. PROSPETTIVE PER IL FUTURO

La presente relazione intermedia rivela la necessità di un'azione accelerata e mirata su più fronti. La Commissione ha individuato una serie di priorità per tutti i livelli di governance coinvolti (UE e nazionale), da perseguire attraverso azioni esistenti o nuove, che richiedono un'attenzione immediata, un impegno costante e finanziamenti specifici da parte di tutti i portatori di interessi.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

⁵⁸ Ad esempio, l'UE ha cofinanziato, attraverso Erasmus+, il programma "Knights for Road Safety" ("Cavalieri della sicurezza stradale") di educazione alla sicurezza stradale rivolto ai ragazzi delle scuole.

⁵⁹ Le campagne di educazione alla sicurezza stradale sono spesso presentate in occasione dei premi annuali dell'UE per l'eccellenza nella sicurezza stradale.

8.1. MIGLIORAMENTI PIÙ RAPIDI DELLA SICUREZZA INFRASTRUTTURALE E DIFFUSIONE DI SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI

La sfida costante di ridurre le morti e le lesioni gravi provocate dagli incidenti stradali richiede investimenti prioritari nel miglioramento delle infrastrutture stradali.

La Commissione sta attualmente elaborando orientamenti per le autorità responsabili delle infrastrutture stradali sulla progettazione di "margini della strada che perdonano l'errore" e di strade "auto esplicative" e "self-enforcing" (progettate cioè in modo da suscitare corrette percezioni e comportamenti da parte dei conducenti), oltre che sulle prescrizioni qualitative per le infrastrutture stradali in relazione agli utenti vulnerabili della strada. Questi orientamenti saranno pubblicati nel 2026.

Anche il regolamento TEN-T⁶⁰ è stato aggiornato nel 2024 per includere nuove prescrizioni di sicurezza per la rete europea. I piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) devono ora affrontare anche questioni relative alla sicurezza stradale, e gli Stati membri sono tenuti a raccogliere dati sulla sicurezza per ciascun nodo urbano. La pianificazione delle infrastrutture deve soddisfare le esigenze operative, compresa la sicurezza.

La Commissione si impegna a:

- continuare a sostenere gli Stati membri nell'affrontare le questioni individuate nelle relazioni per paese sulla sicurezza stradale (che accompagnano la presente relazione), anche quando tale sostegno è individuato dagli Stati membri nei loro piani di partenariato nazionali e regionali per gli investimenti e le riforme per il periodo di finanziamento 2028-2034;
- subordinare gli investimenti nelle infrastrutture stradali dell'UE all'inclusione di elementi di sicurezza stradale nei tratti stradali che presentano il maggiore potenziale di miglioramento della sicurezza⁶¹ e in cui un'azione mirata può apportare i maggiori risultati⁶², anche per gli utenti vulnerabili della strada;
- sostenere gli Stati membri, nell'ambito dei loro investimenti stradali, nell'attuazione dei prossimi orientamenti del 2026 sulla progettazione di "margini della strada che perdonano l'errore" e di strade "auto esplicative" e "self-enforcing", nonché di infrastrutture per gli utenti vulnerabili della strada;
- sostenere gli Stati membri nell'integrazione di obblighi in tema di sicurezza stradale, resilienza e operabilità nei progetti di manutenzione e ammodernamento delle strade volti a facilitare la mobilità militare o il duplice uso, in particolare quando tesi ad affrontare strozzature quali ponti e gallerie, anche attraverso orientamenti sulla progettazione; a tale fine, per i tratti stradali che, pur non rientrando nel suo ambito di applicazione, sono rilevanti per la mobilità militare,

⁶⁰ Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.

⁶¹ Sulla base dell'articolo 5 e dell'articolo 6, lettere a) e d), della direttiva GSIS, che definisce la mappa dell'UE della classificazione del rischio lungo l'intera rete stradale TEN-T, tutte le autostrade, tutte le strade principali che collegano importanti città o regioni e tutte le strade interurbane finanziate dall'UE.

⁶² Dovrebbe essere data la precedenza ai tratti stradali più problematici individuati nel "Network Wide Road Safety Assessment [Methodology](#) and Implementation Handbook" (Commissione europea, 2023) o secondo le metodologie nazionali conformi all'articolo 5 della direttiva 2008/96/CE (direttiva GSIS).

dovrebbero essere prese in considerazione le procedure di sicurezza stradale della direttiva 2008/96/CE;

- sostenere la comunicazione gratuita agli utenti di una gamma più ampia di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale, con l'eventuale aggiunta di eventi quali "fine coda" o "veicoli di emergenza in avvicinamento" su una rete geografica estesa; a tale scopo è prevista una revisione delle attuali specifiche tecniche⁶³ nell'ambito della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS)⁶⁴;
- sostenere ulteriormente gli Stati membri nell'introduzione di soluzioni per una migliore gestione del traffico e per l'applicazione intelligente delle norme⁶⁵;
- valutare il modo migliore di promuovere una maggiore diffusione di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS), anche attraverso specifiche tecniche;
- pubblicare per gli Stati membri un documento di orientamento sulla continuità del servizio eCall per i veicoli dotati di dispositivi eCall 2G-3G, compresi eventuali strumenti normativi a livello nazionale per mantenere almeno una rete a commutazione di circuito fino al 2030.

8.2. RAFFORZAMENTO DELL'APPLICAZIONE DELLE NORME E DELLA DETERRENZA

L'efficacia delle misure di sicurezza stradale dipende fundamentalmente da un'applicazione coerente e visibile.

La Commissione intende:

- continuare a sostenere gli Stati membri nello sviluppo di strategie rigorose di applicazione delle norme per affrontare i problemi persistenti dell'eccesso di velocità, della guida in stato di ebbrezza e della distrazione, condividendo le migliori pratiche attraverso iniziative e consessi quali il gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale, il programma di scambio per la sicurezza stradale, la Carta europea della sicurezza stradale e il gruppo di esperti CARE. Ciò include l'uso di tecnologie di applicazione automatizzate e la presentazione di ricerche basate su dati concreti concernenti approcci riusciti;
- continuare a consentire una cooperazione efficace tra le autorità competenti per le patenti di guida e quelle preposte all'immatricolazione dei veicoli, anche attraverso l'uso di strumenti informatici come MoveHub;
- rendere più efficace l'assistenza reciproca nella repressione delle infrazioni in tema di sicurezza stradale tramite una migliore definizione delle procedure e un apposito sostegno finanziario;

⁶³ Regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale.

⁶⁴ [Direttiva \(UE\) 2023/2661 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 novembre 2023, che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.](#)

⁶⁵ [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=it.](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=it)

- emanare orientamenti per gli Stati membri sulla gestione della velocità.

8.3. PROMOZIONE DI TECNOLOGIE PER LA SICUREZZA DEI VEICOLI

Facendo leva su decenni di regolamentazione della sicurezza dei veicoli, tra cui da ultimo il regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli⁶⁶, la Commissione intende:

- adoperarsi per accelerare la diffusione di sistemi di sicurezza avanzati e sostenere la transizione verso veicoli connessi e automatizzati;
- eseguire nel 2027 una valutazione delle misure di sicurezza previste dal regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli.

La Commissione sta inoltre agevolando la creazione di ambienti di prova transfrontalieri, consentendo la pre-diffusione su larga scala di veicoli autonomi per il trasporto sia di passeggeri che di merci nell'ambito di un unico regime autorizzativo transfrontaliero. Tali ambienti di prova dovrebbero contribuire alla maturità del mercato e alla commercializzazione dei veicoli autonomi, e a individuare le funzioni eventualmente da perfezionare ai fini della sicurezza. L'iniziativa consentirà agli Stati membri di diffondere ulteriormente le infrastrutture connesse (compresi i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS)), per una condivisione più rapida dei dati tra veicoli e infrastrutture, migliorando ulteriormente la sicurezza stradale.

8.4. NUOVE FORME DI MOBILITÀ

Prendendo le mosse da uno studio⁶⁷ sulle sfide e le opportunità associate alla regolamentazione dei dispositivi di mobilità personale, la Commissione si impegna a:

- trarre conclusioni sugli eventuali vantaggi di un'armonizzazione delle specifiche tecniche dei dispositivi di mobilità personale⁶⁸;
- elaborare orientamenti per gli Stati membri e le amministrazioni regionali e locali sulle questioni da prendere in considerazione per la sicurezza dei conducenti e degli altri utenti della strada nell'uso dei dispositivi di mobilità personale; ciò permetterà di approfondire gli orientamenti della guida tematica del PUMS del 2021 sull'uso sicuro della micromobilità⁶⁹.

8.5. INIZIATIVE DI RICERCA E INNOVAZIONE

L'attuale programma Orizzonte Europa 2021-2027 continuerà a dare priorità alla ricerca e all'innovazione in tema di sicurezza stradale, riservando particolare attenzione alla

⁶⁶ Regolamento (UE) 2019/2144.

⁶⁷ "Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)", Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ Come richiesto dai ministri dei Trasporti in occasione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni ed energia" del dicembre 2025.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en?prefLang=it.

comprensione dei problemi emergenti e alle relative risposte. I settori di ricerca prioritari comprendono la sicurezza e la resilienza stradale nelle zone extraurbane, la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada come i pedoni, i ciclisti e gli utenti dei dispositivi di micromobilità, nonché l'uso dell'intelligenza artificiale e dei big data per prevedere ed evitare gli incidenti stradali.

La Commissione sosterrà inoltre l'innovazione delle tecnologie per la sicurezza dei veicoli, anche per le interfacce tra uomo e tecnologia dei sistemi di bordo. Incoraggerà ulteriormente la collaborazione tra costruttori automobilistici, imprese tecnologiche e istituti di ricerca attraverso il partenariato europeo per la mobilità connessa, cooperativa e automatizzata (partenariato CCAM).

8.6. EDUCAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE

La Commissione continuerà a sostenere lo scambio delle migliori pratiche in tema di educazione e sensibilizzazione alla sicurezza stradale, in particolare attraverso la Carta europea della sicurezza stradale⁷⁰, il programma di scambio per la sicurezza stradale nell'UE e le conferenze biennali.

La Commissione si adopererà inoltre per integrare l'educazione e la sensibilizzazione in tema di sicurezza stradale in altri strumenti di finanziamento e sensibilizzazione dell'UE come Erasmus+, allorché individuati dagli Stati membri nei loro piani di partenariato nazionali e regionali per il periodo di finanziamento 2028-2034, in particolare in relazione alla mobilità urbana ed extraurbana.

8.7. IL RUOLO DEL SETTORE PRIVATO E DEI DATORI DI LAVORO PER LA SICUREZZA STRADALE

La Commissione inviterà i datori di lavoro del settore pubblico e privato ad adottare politiche amministrative e aziendali che diano priorità alla sicurezza nelle operazioni commerciali. Tali politiche potrebbero ispirarsi alle raccomandazioni formulate dal gruppo accademico di esperti in occasione della 4^a conferenza ministeriale mondiale sulla sicurezza stradale⁷¹ tenutasi a Marrakech, in Marocco, nell'aprile 2025.

Tra queste raccomandazioni figurano quella di fare in modo che la sicurezza stradale sia integrata nelle normative e nelle pratiche di sicurezza sul luogo di lavoro e che autorità e organizzazioni governative svolgano un ruolo guida in tal senso. Ciò potrebbe essere realizzato tramite l'attuazione di una cultura della sicurezza trasversale a tutte le organizzazioni e l'applicazione di sistemi di gestione della sicurezza quali le norme ISO 45001 o ISO 39001.

Varie organizzazioni della società civile, tra cui gruppi di sensibilizzazione alla sicurezza stradale, organizzazioni di sostegno alle vittime e associazioni professionali, svolgono un ruolo cruciale nel mantenere elevata l'attenzione dell'opinione pubblica, nel sostenere lo sviluppo delle politiche e nel fornire servizi alle vittime di incidenti stradali e alle loro famiglie.

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/?etrans=it>.

⁷¹ "Saving Lives Beyond 2025 - Taking Further Steps - Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety", amministrazione svedese dei trasporti, 2025.

La Commissione continuerà a sollecitare tale coinvolgimento del settore privato e del terzo settore nella sicurezza stradale, anche attraverso le sue conferenze biennali, la Carta europea della sicurezza stradale e i premi annuali dell'UE per l'eccellenza nella sicurezza stradale⁷².

8.8. MONITORAGGIO E RESPONSABILITÀ

La Commissione continuerà a offrire meccanismi di monitoraggio e responsabilità agli operatori della sicurezza stradale per guidare i progressi verso gli obiettivi per il 2030 e, in ultima analisi, raggiungere l'obiettivo "zero vittime" entro il 2050. Ciò sarà realizzato mediante:

- la banca dati CARE e il gruppo di esperti, al fine di raccogliere dati sulle lesioni e i decessi causati dagli incidenti stradali utilizzando strumenti di comunicazione standardizzati, e collaborando con gli Stati membri per migliorare la qualità dei dati raccolti sulle lesioni gravi e per disaggregare i dati per determinati tipi di veicoli;
- l'Osservatorio europeo della sicurezza stradale⁷³ e la pubblicazione di dati affidabili e comparabili sugli incidenti stradali nonché di analisi e informazioni approfondite sulle tendenze, le pratiche e le politiche in tema di sicurezza stradale nell'UE.

8.9. AFFRONTARE LE QUESTIONI DI GOVERNANCE

Si prevede che scambi continui delle migliori pratiche tra gli Stati membri e un seguito adeguato alle questioni sollevate attraverso il gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale, facilitato dalla Commissione, porteranno a ulteriori miglioramenti.

Per affrontare le nuove sfide è possibile ricorrere all'omologazione, a misure nazionali o alla legislazione dell'UE. La costruzione di infrastrutture migliori dipende principalmente dai finanziamenti nazionali, con la sicurezza stradale che si trova quindi a competere con le altre priorità politiche nazionali. L'educazione e l'applicazione delle norme rimarranno di competenza nazionale, soggette alle risorse loro assegnate e alla volontà politica. Grazie all'entrata in vigore del recente pacchetto legislativo dell'UE in tema di sicurezza stradale⁷⁴, e subordinatamente all'esito delle proposte sui controlli tecnici, le misure relative alla sicurezza stradale che rientrano nelle competenze dell'UE sono state aggiornate. Nel complesso, i progressi saranno probabilmente costanti ma incrementali e dipenderanno in larga misura dalla volontà politica.

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards?etrans=it>.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

⁷⁴ Il pacchetto comprende tre direttive: la [direttiva \(UE\) 2025/2205 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2025, concernente la patente di guida](#); la [direttiva \(UE\) 2025/2206 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2025, che modifica la direttiva \(UE\) 2025/2205 per quanto riguarda talune interdizioni alla guida](#); la [direttiva \(UE\) 2024/3237 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2024, che modifica la direttiva \(UE\) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale](#).

Allo stesso tempo, l'ecosistema dei portatori di interessi nel settore della sicurezza stradale dell'UE non è strutturato per cogliere i benefici potenzialmente significativi per la sicurezza stradale promessi dai progressi nelle tecnologie di automazione dei veicoli. Nonostante il piano d'azione per il settore automobilistico⁷⁵ individui questo settore come una componente determinante della futura agenda dell'UE per la competitività, il quadro istituzionale al di là delle sperimentazioni deve ancora essere istituito. Vi è tuttavia un notevole potenziale per il finanziamento di tali strutture, in gran parte mediante i diritti di utenza.

Nell'ambito della riflessione sulle questioni di governance, dovrebbero essere prese in considerazione le esigenze dei corridoi e dei nodi transfrontalieri strategici, compresi quelli a duplice uso. Ciò significa anche garantire la coerenza tra le considerazioni sulla sicurezza stradale, sull'attuazione della TEN-T, sulla cibersicurezza e sulla resilienza.

La Commissione si impegna a:

- ampliare i progetti di sviluppo delle capacità e gli scambi delle buone pratiche in tema di sicurezza stradale tra le autorità a tutti i livelli di governo;
- fornire agli Stati membri un riscontro più strutturato sui timori condivisi da essi sollevati in seno al gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale;
- riflettere sulla necessità di modificare le strutture di governance dell'UE per quanto riguarda l'introduzione sicura di veicoli connessi e automatizzati.

La Commissione invita gli Stati membri a:

- fare in modo di disporre di strutture ed entità ben funzionanti per la governance e il coordinamento della sicurezza stradale;
- assegnare finanziamenti adeguati ai programmi di sicurezza;
- impegnarsi a monitorare regolarmente i progressi compiuti e a riferire in merito.

La Commissione invita gli enti locali e regionali a:

- adottare approcci globali alla sicurezza stradale che integrino la sicurezza nella pianificazione dell'utilizzo del territorio e dei trasporti;
- attuare strategie di gestione della velocità;
- approntare infrastrutture adeguate per gli utenti vulnerabili della strada;
- sviluppare capacità di risposta alle emergenze.

9. CONCLUSIONI

Il presente riesame dell'attuazione del quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 rivela una realtà preoccupante: sebbene siano stati compiuti progressi, il ritmo dei miglioramenti in molti Stati membri è insufficiente per conseguire l'obiettivo dell'UE per il 2030. Il riesame però rivela anche alcuni risultati positivi, in quanto evidenzia

⁷⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo" (COM(2025) 95 final del 5 marzo 2025), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

alcune misure efficaci che potrebbero essere replicate o ampliate e riferisce in merito alla promettente introduzione di nuove tecnologie e metodologie in grado di migliorare la sicurezza stradale. Alcune azioni e alcuni investimenti necessitano inoltre di tempo per dispiegare i loro effetti, e non si riflettono immediatamente nei dati sulla sicurezza stradale. È importante che la Commissione e gli Stati membri continuino ad adottare misure per conseguire effetti positivi sia nel breve che nel lungo periodo.

I risultati riassunti nella presente relazione illustrano quanto possa essere proficuo il contributo all'approccio del "sistema sicuro" di attori a tutti i livelli, da singoli individui a strutture di governo a livello di UE, nell'ambito dei relativi ambiti di competenza. Tuttavia il rallentamento dei progressi verso l'obiettivo "zero vittime", in un contesto di aumento del traffico e di nuove tendenze sociali e tecnologiche, mette in discussione l'adeguatezza futura dell'attuale "pacchetto di strumenti" per la sicurezza stradale.

L'analisi mostra che le problematiche connesse alla sicurezza stradale stanno diventando sempre più complesse, influenzate dai cambiamenti demografici, dalla trasformazione tecnologica, dal cambiamento climatico e da nuovi modelli di mobilità, tutti fattori che non erano stati del tutto previsti al momento della messa a punto del quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030.

La relazione evidenzia comunque anche notevoli opportunità per compiere passi in avanti. I progressi tecnologici conseguiti nell'ambito della sicurezza dei veicoli, la crescente consapevolezza dei vantaggi economici degli investimenti nella sicurezza e una crescente attenzione politica alla mobilità sostenibile creano condizioni favorevoli per un'azione accelerata.

Il punto fondamentale è sfruttare queste opportunità attraverso sforzi coordinati, costanti e accompagnati da risorse adeguate in tutta l'UE e all'interno degli Stati membri a tutti i livelli di governo e della società. Gli investimenti nella sicurezza stradale generano notevoli rendimenti, non soltanto sotto forma di costi evitati, ma anche come miglioramento della qualità della vita e della produttività economica. L'argomentazione a favore di un intervento è convincente sia dal punto di vista sociale che economico.

La sua riuscita dipenderà da un rinnovato impegno politico, da finanziamenti adeguati, da una maggiore collaborazione tra i portatori di interessi e dalla volontà di adottare approcci innovativi a problemi persistenti. La Commissione è pronta a sostenere gli Stati membri e i portatori di interessi in questo sforzo critico, tenendo a mente che il conseguimento dell'obiettivo "zero vittime" richiederà un'azione collettiva e una responsabilità condivisa.

Le vite che possono essere salvate, le lesioni che possono essere evitate e i benefici economici che possono essere conseguiti giustificano gli sforzi continui che saranno necessari per conseguire gli obiettivi dell'UE in tema di sicurezza stradale.

La Commissione invita gli Stati membri e tutti i portatori di interessi a cogliere con urgenza la sfida di creare un futuro in cui l'UE si avvicini il più possibile all'azzeramento del numero di vittime stradali e in cui la mobilità sia sostenibile e sicura. In mancanza di un rinnovato impegno, di investimenti e azioni in tutti gli Stati membri e a livello di UE, questa volontà di salvare vite umane sulle nostre strade rimarrà una semplice aspirazione.