



**Bruxelles, 8 giugno 2017**  
**(OR. en)**

**9994/17**

**TRANS 252**

## **RISULTATI DEI LAVORI**

---

Origine: Segretariato generale del Consiglio

Destinatario: delegazioni

---

n. doc. prec.: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

---

Oggetto: Conclusioni del Consiglio sulla sicurezza stradale con cui si approva la dichiarazione di La Valletta del marzo 2017  
– Conclusioni del Consiglio (8 giugno 2017)

---

Si allegano per le delegazioni le conclusioni del Consiglio sulla sicurezza stradale con cui si approva la dichiarazione di La Valletta (La Valletta, 28 e 29 marzo 2017), adottate dal Consiglio nella sua 3545<sup>a</sup> sessione tenutasi l'8 giugno 2017.

**CONCLUSIONI DEL CONSIGLIO**

**sulla sicurezza stradale**

**con cui si approva la dichiarazione di La Valletta del marzo 2017**

**IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,**

1. CONSTATANDO il continuo lavoro svolto attraverso varie politiche al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza stradale;
2. PRENDENDO ATTO delle statistiche pubblicate dalla Commissione sulle vittime di incidenti stradali nell'Unione per l'anno 2016;<sup>1</sup>
3. ACCOGLIENDO CON FAVORE la conferenza ministeriale sulla sicurezza stradale organizzata dalla presidenza maltese a La Valletta il 29 marzo 2017;
4. APPROVA il contenuto della dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale, che figura nell'allegato delle presenti conclusioni;
5. INVITA gli Stati membri a proseguire gli sforzi e la cooperazione nell'ottica di attuare gli impegni formulati nella dichiarazione;
6. INVITA la Commissione ad associarsi a tali sforzi e a tenere conto della dichiarazione in sede di elaborazione della prossima strategia dell'Unione in materia di sicurezza stradale.

---

<sup>1</sup> Commissione europea, comunicato stampa IP/17/674 del 28 marzo 2017.

1. I ministri dei trasporti degli Stati membri dell'Unione europea, riuniti a La Valletta il 29 marzo 2017 nel quadro della presidenza maltese del Consiglio dell'Unione europea, riaffermano il loro impegno a migliorare la sicurezza stradale. Il numero costantemente elevato delle vittime della strada (26 100 morti nell'UE nel 2015) e delle persone rimaste gravemente ferite a seguito di incidenti stradali costituisce un importante problema sociale che genera sofferenze umane e costi economici inaccettabili, stimati a circa 50 miliardi di EUR all'anno per i soli incidenti mortali<sup>2</sup> e a oltre 100 miliardi di EUR se si considerano anche gli incidenti gravi.<sup>3</sup>
2. Sebbene si sia registrata una tendenza costante e promettente verso il conseguimento dell'obiettivo comune di dimezzare il numero di vittime della strada tra il 2010 e il 2020 (obiettivo approvato dal Consiglio dell'Unione europea nel 2010<sup>4</sup>), negli ultimi anni i tassi di riduzione delle vittime della strada sono rimasti stazionari. Desta particolare preoccupazione il numero di decessi e di lesioni gravi tra pedoni e ciclisti. L'obiettivo è divenuto pertanto estremamente arduo e, se non verranno compiuti altri sforzi, rischia di non essere raggiunto.
3. Gli interventi volti a migliorare la sicurezza stradale non dovrebbero essere misurati soltanto in base al numero delle vittime della strada; il numero dei feriti gravi non è infatti meno allarmante, dal momento che supera di cinque volte quello dei decessi sulle strade.<sup>2</sup> Per mettere in moto le misure adeguate di riduzione degli incidenti occorre fissare un obiettivo globale ambizioso, nello spirito della risoluzione dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite sul miglioramento della sicurezza stradale nel mondo<sup>5</sup>. Tale obiettivo deve essere monitorato mediante dati comparabili e affidabili, comunicati avvalendosi di una definizione comune. I dati in questione devono essere analizzati in modo approfondito nel quadro di un lavoro di collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione europea affinché, in base alla loro robustezza, possano essere adottate misure aggiuntive adeguate volte a ridurre il numero di feriti gravi nei prossimi dieci anni.

---

<sup>2</sup> Commissione europea, Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020 (Studio sulla sicurezza stradale per la valutazione intermedia degli orientamenti strategici in materia di sicurezza stradale 2011-2020), 2015, pag. 19.

<sup>3</sup> Commissione europea, comunicato stampa, 31 marzo 2016, IP/16/863.

<sup>4</sup> Conclusioni del Consiglio sulla sicurezza stradale, 2 dicembre 2010, punto 21, ST 16951/10.

<sup>5</sup> Risoluzione A/70/260 dell'aprile 2016.

4. La situazione relativa alla sicurezza stradale varia notevolmente tra gli Stati membri. Qualora la sicurezza stradale si situi al di sotto della media dell'Unione europea occorre approfondire sforzi particolari, sostenuti da una stretta cooperazione e da uno scambio di conoscenze tra Stati membri.
5. L'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti e la distrazione o la stanchezza durante la guida continuano a figurare tra le principali cause di incidenti stradali. Il mancato utilizzo dei dispositivi di protezione acuisce la gravità delle lesioni. Particolare attenzione andrebbe quindi rivolta al miglioramento del comportamento degli utenti della strada.
6. Esiste già un'ampia gamma di strumenti che consentirebbero, in particolare, una migliore attuazione del codice della strada negli Stati membri e a livello transfrontaliero, una migliore istruzione e sensibilizzazione degli utenti della strada e una maggiore sicurezza delle infrastrutture e dei veicoli, tenendo conto della loro età e dei risultati dei controlli tecnici. Tali strumenti dovrebbero essere applicati rapidamente.
7. Sulla base del principio di sussidiarietà, la sicurezza stradale costituisce una responsabilità condivisa, che richiede un intervento congiunto e concreto da parte delle istituzioni dell'Unione europea, degli Stati membri, degli enti regionali e locali, dell'industria e della società civile.
8. Gli Stati membri si impegneranno a:
  - a) portare avanti e rafforzare le misure necessarie a dimezzare il numero delle vittime della strada nell'UE entro il 2020 rispetto al valore di riferimento del 2010;
  - b) intensificare la cooperazione tra Stati membri, comprese le autorità competenti, nonché con la società civile, gli istituti di ricerca e il settore privato, in particolare per quanto riguarda i piani e le strategie in materia di sicurezza stradale, secondo un approccio fondato sul rischio o integrato (come l'approccio "Safe System");
  - c) tenere conto degli spostamenti in bicicletta<sup>6</sup> e a piedi nei piani di mobilità nonché nelle politiche e nelle misure di sicurezza e, ove possibile, prendere in esame la possibilità di includere infrastrutture dedicate;

---

<sup>6</sup> La politica ciclistica è affrontata specificamente nella dichiarazione di Lussemburgo sulla bicicletta come modalità di trasporto amica del clima, ottobre 2015.

- d) migliorare la sicurezza degli utenti della strada attraverso lo sviluppo di infrastrutture stradali più sicure, tenendo conto della possibilità di estendere l'applicazione dei principi relativi alla gestione della sicurezza delle infrastrutture anche alle strade non appartenenti alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);
- e) dialogare con i pertinenti soggetti interessati, nell'ambito della pianificazione della mobilità urbana, sulla possibilità di ampliare e integrare i limiti di velocità ridotti (ad esempio 30 km/h) nelle zone ad alto rischio, in particolare nelle zone in cui vi sono persone che lavorano, vanno in bicicletta e giocano;
- f) garantire l'effettiva diffusione del sistema e-Call e ridurre i tempi di soccorso;
- g) promuovere la realizzazione di indagini approfondite sulla base di campioni rappresentativi di collisioni/incidenti stradali gravi e analizzare i relativi dati per individuare i settori prioritari di intervento;
- h) proseguire, parallelamente agli sforzi volti a conseguire l'obiettivo di riduzione dei decessi entro il 2020, i lavori necessari a: i) ridurre il numero di feriti gravi a seguito di incidenti stradali e ii) comunicare dati comparabili e affidabili utilizzando una definizione comune basata sulla scala dei traumi MAIS<sup>7</sup> + entro il 2018;
- i) fissare l'obiettivo di dimezzare entro il 2030 il numero di feriti gravi nell'UE rispetto al valore di riferimento del 2020 avvalendosi della suddetta definizione comune e nel quadro di una strategia globale in materia di sicurezza stradale per il periodo in questione;
- j) continuare a sviluppare misure volte a garantire cure post-incidente, riabilitazione precoce e reintegrazione sociale delle vittime di incidenti stradali, in cooperazione con i pertinenti soggetti pubblici interessati, in particolare quelli che rappresentano le vittime di incidenti stradali;

---

<sup>7</sup> *Maximum Abbreviated Injury Scale*, indice da 1 a 6.

- k) far applicare in modo efficace le norme di sicurezza stradale e fornire sostegno agli organismi preposti all'applicazione del codice della strada, anche attraverso la cooperazione e lo scambio di migliori pratiche, in particolare per quanto riguarda l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, il mancato rispetto dei semafori e delle norme di segnaletica stradale, la distrazione alla guida (ad esempio a causa dell'utilizzo di dispositivi mobili) e il mancato utilizzo di dispositivi di protezione. Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta a strumenti preventivi quali l'etilometro "blocca-motore" e ad altri sistemi di supporto tecnico;
- l) continuare a lavorare nel quadro degli organismi internazionali di sicurezza stradale<sup>8</sup> per contribuire a un più celere miglioramento della sicurezza stradale attraverso mezzi tecnici e non tecnici in Europa e oltre;
- m) garantire livelli di finanziamento adeguati per future politiche, programmi e attività di ricerca in materia di sicurezza stradale, in conformità con i) gli obiettivi definiti nelle strategie nazionali e ii) le risorse finanziarie a disposizione degli Stati membri;
- n) promuovere, congiuntamente alla Commissione europea, una cultura della sicurezza stradale a livello europeo fondata su valori comuni e migliorare il comportamento degli utenti della strada attraverso attività costanti ed efficaci di istruzione e formazione rivolte a diversi gruppi, tenendo conto delle esigenze specifiche degli utenti della strada vulnerabili<sup>9</sup> nonché dei conducenti professionali;
- o) sostenere la diffusione di veicoli connessi e automatizzati compatibili e interoperabili con comprovati benefici in termini di sicurezza, come indicato nella dichiarazione di Amsterdam<sup>10</sup> e nella strategia della Commissione per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Come i gruppi di lavoro della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa (gruppo "Sicurezza della circolazione stradale" (WP.1), Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29), gruppo sul trasporto di merci pericolose (WP.15)).

<sup>9</sup> Tra gli "utenti della strada vulnerabili" figurano gli utenti della strada non motorizzati, quali pedoni e ciclisti, nonché i motociclisti e le persone con capacità di orientamento o mobilità ridotte.

<sup>10</sup> Dichiarazione di Amsterdam in materia di cooperazione nel settore della guida connessa e automatizzata, aprile 2016.

<sup>11</sup> Documento ST 15203/16 (COM(2016) 766 final del novembre 2016).

9. Gli Stati membri invitano la Commissione a:

- a) rafforzare la protezione degli utenti della strada, in particolare degli utenti vulnerabili, assicurando l'installazione di nuove caratteristiche di sicurezza dei veicoli, ad esempio accelerando la revisione delle norme di omologazione nel quadro del regolamento sulla sicurezza generale, come indicato nella relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio dal titolo "Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE";<sup>12</sup>
- b) preparare un nuovo quadro strategico per la sicurezza stradale per il decennio successivo al 2020, che comprenda una valutazione dei risultati in materia di sicurezza stradale e tenga conto delle finalità e degli obiettivi definiti nella presente dichiarazione;
- c) esaminare la possibilità di rafforzare il quadro giuridico dell'Unione in materia di sicurezza stradale ponendo un accento particolare sulla cooperazione degli Stati membri in materia di mutuo riconoscimento delle decisioni di ritiro della patente di guida dei conducenti non residenti, senza pregiudicare la base o le basi giuridiche appropriate delle relative proposte;
- d) collaborare con tutte le parti interessate per mettere a punto progetti e iniziative che consentano di proteggere gli utenti della strada vulnerabili e agevolare lo scambio di conoscenze e di migliori prassi tra gli Stati membri in materia di indagini sugli incidenti stradali, nonché campagne e strategie in materia di sicurezza stradale;
- e) esplorare il potenziale delle tecnologie nel settore della guida connessa e automatizzata nonché dell'utilizzo dei dati già disponibili nei veicoli e nelle infrastrutture al fine di migliorare la sicurezza stradale, garantendo al contempo la sicurezza dei dati;
- f) assicurare che alla ricerca, ai programmi e ai progetti che promuovono la sicurezza stradale in Europa siano destinate le risorse necessarie;
- g) cooperare con gli Stati membri e altri soggetti fondamentali per sviluppare una cultura della sicurezza stradale su scala europea.

---

<sup>12</sup> Documento ST 15705/16 (COM(2016) 787 final del dicembre 2016).

10. Gli Stati membri invitano l'industria, in cooperazione con la società civile nel settore, a:
- a) sviluppare sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, assicurando la compatibilità, la sicurezza e l'interoperabilità dei nuovi sistemi e servizi a livello europeo;
  - b) sviluppare e promuovere nuove tecnologie, in particolare funzioni di guida automatizzata e sistemi di assistenza alla guida atti a ridurre gli effetti degli errori umani e della distrazione, come i sistemi avanzati e intelligenti di adattamento della velocità o di frenata automatica di emergenza, in grado di proteggere in particolare gli utenti della strada vulnerabili;
  - c) promuovere il potenziale di sicurezza stradale insito nei veicoli cooperativi, connessi e automatizzati.
11. I ministri dei trasporti sottolineano l'importanza di proseguire i lavori e la cooperazione sulla sicurezza stradale e prendono atto dei contributi apportati e degli impegni formulati dalle parti interessate prima e durante la conferenza di La Valletta.
-