



Documento di seduta

A9-0211/2021

22.6.2021

RELAZIONE

sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 –
Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime"
(2021/2014(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatrice: Elena Kountoura

INDICE

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE.....	19
ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI	24
INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	25
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	26

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime" (2021/2014(INI))

Il Parlamento europeo,

- visto il documento di lavoro del 19 giugno 2019 dei servizi della Commissione dal titolo "EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards 'Vision Zero'" (Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime") (SWD(2019)0283),
- vista la comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 intitolata "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" (COM(2020)0789),
- vista la direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (direttiva sull'applicazione transfrontaliera)¹,
- vista la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (direttiva concernente la patente di guida)²,
- visto il 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 (regolamento sulla sicurezza generale)³,
- vista la sua risoluzione del 27 aprile 2021 sull'attuazione degli aspetti di sicurezza stradale del "pacchetto controlli tecnici"⁴,
- viste le conclusioni del Consiglio, dell'8 giugno 2017, sulla sicurezza stradale a sostegno della dichiarazione di La Valletta del marzo 2017,
- vista la dichiarazione di Stoccolma del 19-20 febbraio 2020 resa durante la terza conferenza ministeriale mondiale sulla sicurezza stradale,
- vista la dichiarazione del Consiglio del 7 ottobre 2015 sulla bicicletta come modalità di trasporto amica del clima firmata dai ministri dei Trasporti dell'UE alla riunione

¹ GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9.

² GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18.

³ GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1.

⁴ Testi approvati, P9_TA(2021)0122.

informale di Lussemburgo,

- visto l'articolo 54 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0211/2021),
- A. considerando che ogni anno circa 22 700 persone perdono ancora la vita sulle strade dell'UE e circa 120 000 rimangono gravemente ferite; che negli ultimi 10 anni oltre 11 800 bambini e ragazzi di età inferiore ai 17 anni sono stati uccisi in incidenti stradali nell'UE; che negli ultimi anni i progressi compiuti per ridurre il tasso di mortalità stradale si sono arrestati e, di conseguenza, l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada tra il 2010 e il 2020 non è stato raggiunto; che le cifre di cui sopra rappresentano un prezzo umano e sociale inaccettabile per i cittadini dell'UE e che i costi esterni degli incidenti stradali nell'UE rappresentano circa il 2 % del suo PIL annuo;
- B. considerando che l'UE si trova ad affrontare nuove tendenze e sfide nell'automazione che potrebbero avere un impatto enorme sulla sicurezza stradale; che è necessario far fronte al crescente fenomeno delle distrazioni dovute a dispositivi mobili; che, nel prossimo futuro, la presenza simultanea di veicoli con una vasta gamma di funzionalità automatizzate/connesse e di veicoli tradizionali in condizioni di traffico misto comporterà un nuovo rischio, soprattutto per gli utenti della strada vulnerabili come motociclisti, ciclisti e pedoni;
- C. considerando che i progressi tecnologici, la connettività, l'automazione e l'economia collaborativa offrono nuove opportunità per la sicurezza stradale e per affrontare la congestione, in particolare nelle aree urbane; che lo sviluppo delle sinergie tra le misure di sicurezza e le misure per la sostenibilità e il proseguimento del trasferimento modale verso modalità di trasporto pubblico e la mobilità attiva potrebbero portare a una riduzione delle emissioni di CO₂, migliorare la qualità dell'aria e contribuire a sviluppare stili di vita più attivi e sani;
- D. considerando che i passeggeri di automobili che hanno ottenuto 5 stelle nel test Euro NCAP hanno un rischio inferiore del 68 % di subire lesioni mortali e un rischio inferiore del 23 % di subire lesioni gravi rispetto ai passeggeri di automobili a 2 stelle;
- E. considerando che la percentuale di vittime tra gli utenti vulnerabili della strada è in aumento, dal momento che gli automobilisti sono stati i principali beneficiari del miglioramento della sicurezza dei veicoli e di altre misure di sicurezza stradale; che il peso, la potenza e la velocità massima delle autovetture nuove vendute nell'UE stanno aumentando, il che comporta rischi maggiori per la sicurezza stradale; che la sicurezza dei motociclisti, dei ciclisti e dei pedoni deve essere affrontata con urgenza;
- F. considerando che ai motoveicoli a due ruote è imputabile il 17 % del totale delle vittime della strada, pur rappresentando soltanto il 2 % del totale di chilometri percorsi; che esistono grandi disparità tra i paesi; che l'UE dovrebbe attribuire priorità a ulteriori azioni per rafforzare la sicurezza di tali veicoli nel prossimo decennio;
- G. considerando che, secondo uno studio della Commissione, soltanto l'8 % dei decessi avviene sulle autostrade, il 37 % nelle zone urbane e il 54 % sulle strade extraurbane;

che i nuovi investimenti e la corretta manutenzione delle infrastrutture esistenti per tutto il loro ciclo di vita sono fondamentali per la sicurezza stradale;

- H. considerando che non tutte le vittime di incidenti sono denunciate, il che distorce le statistiche disponibili; che è necessario sviluppare metodi di prova efficaci per determinare il numero effettivo delle vittime di incidenti stradali;
- I. considerando che garantire e far rispettare il comportamento sicuro degli utenti della strada, ad esempio viaggiare alla velocità giusta, utilizzare dispositivi di protezione come cinture di sicurezza e caschi, non guidare sotto l'effetto di alcol o sostanze stupefacenti e guidare, andare in moto o bicicletta e camminare senza distrazioni, è fondamentale per prevenire e ridurre gli incidenti stradali mortali;
- J. considerando che nella mobilità e nella sicurezza stradale vi sono disparità di genere, di età e di natura sociale;
- K. considerando che il conseguimento dei nuovi obiettivi dell'UE in materia di sicurezza stradale richiede sforzi più intensi e cooperativi per elaborare forti politiche europee di sicurezza stradale con le parti interessate, sostegno alla ricerca e all'innovazione, al fine di predisporre soluzioni politiche basate su dati solidi e su analisi di impatto nonché su un maggior numero di misure esecutive più mirate a livello nazionale e una cooperazione efficace in materia di applicazione transfrontaliera delle sanzioni;
- L. considerando che tra il 40 e il 60 % di tutti gli incidenti mortali legati al lavoro sono incidenti stradali che si verificano durante l'orario di lavoro o negli spostamenti casa-lavoro; che la stanchezza dei conducenti è un fenomeno comune sulle strade dell'UE;
- M. considerando che l'attuazione dei piani nazionali per la sicurezza stradale e del nuovo quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale richiedono risorse finanziarie stabili e sufficienti sia da parte degli Stati membri che del bilancio dell'UE;

Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime"

- 1. plaude al fatto che l'UE abbia riaffermato, nel quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030, il suo obiettivo strategico a lungo termine di avvicinarsi all'azzeramento del numero di vittime e di feriti gravi sulle strade dell'UE entro il 2050, (obiettivo "zero vittime") e il suo obiettivo a medio termine di ridurre del 50 % il numero di morti e di feriti gravi entro il 2030, conformemente alla dichiarazione di La Valletta; sottolinea che questi obiettivi e traguardi dell'UE relativi alla sicurezza stradale dovrebbero essere sostenuti da un approccio alla sicurezza stradale coordinato, ben pianificato, sistematico e adeguatamente finanziato a livello dell'UE, nazionale, regionale e locale; en Emendamento 33
- 2. plaude, al riguardo, all'adozione dell'approccio del "sistema sicuro" a livello dell'UE, basato su un quadro delle prestazioni e su obiettivi temporali di riduzione delle vittime e dei feriti gravi; accoglie con favore la messa a punto di indicatori chiave di prestazione (ICP) definiti in cooperazione con gli Stati membri per consentire un'analisi più specifica e mirata delle prestazioni degli Stati membri e per individuare le carenze; invita la Commissione a fissare obiettivi di risultato entro il 2023; sottolinea, al

riguardo, l'importanza della cooperazione costante tra l'UE e gli Stati membri ed esorta tutti gli Stati membri a impegnarsi pienamente in tal senso e a concordare una metodologia armonizzata per gli ICP che consenta agli Stati membri di fare un raffronto tra i dati; chiede una tabella di marcia dettagliata dell'azione dell'UE sulla base della quale si possa misurare il rendimento e rendere conto dei risultati a organismi specifici;

3. ritiene, tuttavia, che vi siano margini di miglioramento per quanto riguarda i suddetti indicatori chiave di prestazione ed esorta la Commissione a prendere in considerazione la possibilità di estendere tali indicatori e di aggiornarli nel suo piano d'azione strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale; ritiene che l'ICP relativo ai dispositivi di protezione dovrebbe essere integrato da un ICP che raccolga i dati di esposizione in base alla distanza e al tempo di percorrenza per tutti gli utenti della strada, suddivisi per ripartizione modale e tipologia di strada, al fine di comprendere meglio i diversi rapporti di rischio e i pericoli in questione; invita la Commissione a continuare a collaborare strettamente con gli Stati membri al fine di definire un ICP per l'infrastruttura stradale, che indichi la qualità della sicurezza di una rete stradale indipendentemente dal comportamento degli utenti della strada o dalla tecnologia dei veicoli, sulla base di una metodologia di valutazione concordata comune; deplora il fatto che gli ICP per la sicurezza dei veicoli non tengano conto della sicurezza dei motoveicoli a due ruote; invita la Commissione a elaborare un indice di sicurezza per i veicoli appartenenti alla categoria L e pone l'accento sulla necessità di includervi tutti ICP per i veicoli della categoria L;
4. sottolinea che i finanziamenti dell'UE sono fondamentali per investire in soluzioni sostenibili e intelligenti destinate alla sicurezza stradale e ottenere risultati più rapidi in materia di sicurezza stradale in tutta l'UE; invita la Commissione a salvaguardare e a incrementare gli investimenti dell'UE nella sicurezza stradale in tutti i pertinenti programmi di finanziamento dell'UE, comprese la ricerca e l'innovazione; invita, inoltre, tutti gli Stati membri a destinare una parte adeguata dei loro bilanci nazionali che, unitamente ai finanziamenti dell'UE, dovrebbe permettere l'attuazione dei loro programmi nazionali di sicurezza stradale e il nuovo quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030; invita gli Stati membri a creare fondi nazionali per la sicurezza stradale quali meccanismi per la riscossione delle ammende in base ai loro codici della strada e per la redistribuzione dei fondi raccolti a favore della sicurezza stradale; invita la Commissione a estendere a tutti gli Stati membri il programma di scambio dell'UE per la sicurezza stradale, concepito per migliorare le prestazioni in materia di sicurezza stradale ma attualmente incentrato su soli sei Stati membri;
5. incoraggia gli Stati membri a istituire osservatori nazionali per la sicurezza stradale incaricati di raccogliere, elaborare e tenere banche dati nazionali sulla sicurezza stradale; chiede agli Stati membri di allineare le loro strategie nazionali in materia di sicurezza stradale con gli obiettivi del quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 e di porre rimedio quanto prima alle relative carenze;

Sicurezza delle infrastrutture

6. invita gli Stati membri e la Commissione a dare priorità agli investimenti che apportano i maggiori vantaggi in termini di sicurezza stradale, prestando, in via prioritaria, un'attenzione particolare agli interventi nelle zone più soggette a incidenti, compresi

investimenti nella manutenzione delle infrastrutture esistenti e nella costruzione di nuove infrastrutture laddove necessario; accoglie con favore il fatto che lo strumento per collegare l'Europa 2021-2027 preveda il finanziamento di infrastrutture sicure e progetti di mobilità, compresa la sicurezza stradale; invita la Commissione a promuovere ulteriormente le opportunità di finanziamento dell'UE attraverso il meccanismo per collegare l'Europa, i fondi regionali e di coesione, InvestEU e la piattaforma Safer Transport lanciata dalla Banca europea per gli investimenti (BEI), in particolare negli Stati membri con risultati scadenti in materia di sicurezza stradale; sottolinea l'importanza di rendere più chiari i criteri di ammissibilità a tali strumenti per le azioni in materia di sicurezza stradale; invita la Commissione a sostenere e incoraggiare gli Stati membri a investire in una rete di trasporto più sicura, sostenibile, resiliente e multimodale attraverso i loro piani nazionali di ripresa e resilienza; invita la Commissione a definire, nella revisione del regolamento sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T)⁵, le basi per le future decisioni di investimento in materia di sicurezza stradale, compresa l'attuazione di un piano di monitoraggio della rete centrale sulla manutenzione a livello dell'UE;

7. sottolinea che una valutazione proattiva della rete stradale dell'UE sarà uno strumento utile per valutare la sicurezza intrinseca delle strade e per indirizzare gli investimenti; plaude, al riguardo, alla mappatura dei rischi e alla valutazione della sicurezza delle autostrade e delle strade principali introdotte nelle norme dell'UE in materia di sicurezza delle infrastrutture recentemente sottoposte a revisione⁶ e invita gli Stati membri a designare il maggior numero possibile di strade principali nel loro territorio per aumentare le possibilità di miglioramento della sicurezza stradale della nuova direttiva; invita gli Stati membri, conformemente alla direttiva, a istituire sistemi nazionali di segnalazione volontaria, che dovrebbero essere accessibili online e disponibili a tutti gli utenti della strada per agevolare la raccolta dei dati relativi agli eventi trasmessi da utenti della strada e veicoli e di qualsiasi altra informazione in materia di sicurezza percepita dall'informatore come un rischio effettivo o potenziale per la sicurezza delle infrastrutture stradali, al fine di garantire che i cittadini dell'UE contribuiscano alla sicurezza in modo trasparente, immediato e diretto; invita la Commissione e gli Stati membri a concordare quanto prima una metodologia che consenta di effettuare valutazioni stradali sistematiche a livello di rete, come previsto dalla revisione del suddetto atto, compresi gli aspetti importanti per la sicurezza degli utenti attivi della strada;
8. invita la Commissione e gli Stati membri ad accelerare i lavori sulle specifiche UE per le prestazioni della segnaletica verticale e orizzontale al fine di gettare le basi per un livello più elevato di automazione dei veicoli; ricorda l'importanza delle prestazioni della segnaletica verticale e orizzontale, compresa la loro collocazione, visibilità e retroriflettenza, in particolare per l'efficacia dei sistemi di assistenza alla guida, quali il sistema di adattamento intelligente della velocità e il sistema di assistenza al mantenimento della corsia; sottolinea l'importanza di utilizzare le infrastrutture per costruire strade autoesplicative e "self-enforcing" (progettata in modo tale da suscitare corrette percezioni e comportamenti da parte dei conducenti) e "che perdonano l'errore"

⁵ GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1.

⁶ 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 del 26.11.2019, pag. 1).

(forgiving roads) per la sicurezza di tutti i partecipanti al traffico stradale, in particolare nelle zone pericolose o nelle zone con un numero significativo di utenti della strada vulnerabili;

9. invita la Commissione e gli Stati membri a elaborare requisiti di qualità per le infrastrutture per gli spostamenti a piedi e in bicicletta al fine di affrontare l'insufficiente livello di sicurezza per gli utenti attivi della strada; invita la Commissione a elaborare programmi di studio comuni dell'UE per i revisori e gli ispettori delle infrastrutture stradali, compresa una formazione specifica sulle esigenze degli utenti vulnerabili della strada, nell'ambito del suo nuovo forum dei revisori europei della sicurezza stradale;
10. osserva che gli utenti della strada a mobilità ridotta e con altre disabilità hanno esigenze specifiche che dovrebbero essere prese in considerazione in fase di pianificazione e di costruzione delle nuove infrastrutture stradali; invita gli Stati membri a sostenere gli investimenti in progetti volti a rendere le infrastrutture stradali inclusive e accessibili a tutti;
11. osserva che, in conformità dell'ultima revisione delle norme di sicurezza delle infrastrutture dell'UE, la Commissione è tenuta a prendere in considerazione la revisione della direttiva 2004/54/CE relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie⁷ entro il 2021 e a prendere in considerazione l'adozione di una nuova proposta legislativa sui requisiti minimi di sicurezza per i ponti; invita la Commissione a migliorare ulteriormente l'utilizzo sicuro delle gallerie organizzando, tra l'altro, campagne di sensibilizzazione ed effettuando studi pertinenti;
12. incoraggia la Commissione e gli Stati membri a istituire un gruppo di esperti per l'elaborazione di un quadro per la classificazione delle strade che garantisca una maggiore corrispondenza tra i limiti di velocità e le caratteristiche e il tracciato stradali, in linea con l'approccio del "sistema sicuro";
13. chiede misure volte a rafforzare ulteriormente la sicurezza stradale nei nodi urbani e suburbani nelle zone extraurbane e a migliorare la sicurezza operativa lungo tutto il ciclo di vita delle infrastrutture critiche, come gallerie e ponti, esaminando nel contempo la possibilità di utilizzare nuove tecnologie di monitoraggio per le infrastrutture vulnerabili, nella prossima revisione del regolamento TEN-T;
14. invita gli Stati membri a riconoscere l'importanza di un trasferimento modale verso modalità attive come gli spostamenti a piedi e in bicicletta e delle modalità di trasporto pubblico sostenibili quali strumenti importanti per ridurre i pericoli sulle strade, e a destinare investimenti adeguati a tal fine; accoglie con favore, a tale proposito, il lancio dell'iniziativa "Piattaforma per un trasporto più sicuro", che chiede esplicitamente migliori strutture per il trasporto sostenibile, anche per i ciclisti e i pedoni, e progetti di mitigazione degli incidenti; invita la Commissione e la BEI a lanciare campagne di sensibilizzazione e di informazione al fine di garantire che tutte le parti interessate siano ben informate in merito alle condizioni e ne prendano in considerazione l'utilizzo;
15. chiede maggiori sinergie tra la rete europea di piste ciclabili EuroVelo e la rete TEN-T per rendere le infrastrutture ciclabili più sicure e meglio connesse; sottolinea

⁷ GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39.

l'importanza di assicurare, laddove possibile, percorsi pedonali e ciclabili continui nei progetti TEN-T; invita la Commissione a incentivare la riconversione di tratte ferroviarie dismesse, anche sostenendo i progetti e l'intermodalità bicicletta-treno; osserva che nuove forme di infrastrutture, quali linee di arresto avanzate, bike box, piste ciclabili o autostrade ciclabili offrono nuove possibilità per una mobilità attiva sicura; sottolinea la necessità di adoperarsi per armonizzare e applicare le norme in materia di segnaletica stradale, al fine di evitare confusione e aumentare la sicurezza e la facilità d'uso;

16. ritiene che la Commissione dovrebbe fare tutto il possibile per garantire che le infrastrutture pedonali e ciclabili messe a punto negli Stati membri in risposta alla pandemia di COVID-19 rimangano in vigore e vengano ampliate al fine di promuovere ulteriormente la sicurezza del trasporto attivo;
17. invita la Commissione e gli Stati membri a collaborare strettamente con le regioni e le città per completare le eventuali infrastrutture dell'ultimo miglio mancanti e i collegamenti intermodali e transfrontalieri in tutta la rete TEN-T, garantendo così un uso più armonico ed efficiente delle infrastrutture e dei servizi e migliorando la sicurezza stradale;

Sicurezza dei veicoli

18. accoglie con favore la recente revisione del regolamento sulla sicurezza generale, che renderà obbligatori nell'UE, a partire dal 2022, nuovi dispositivi avanzati di sicurezza nei veicoli, quali i sistemi di adattamento intelligente della velocità e i sistemi di emergenza di mantenimento della corsia, che offrono il potenziale di salvare circa 7 300 vite umane e di evitare 38 900 feriti gravi entro il 2030; invita la Commissione ad adottare un diritto derivato ambizioso e tempestivo, che preveda anche sistemi di adattamento intelligente della velocità a elevato livello di prestazioni da installare su tutti i nuovi veicoli; invita la Commissione, a tale proposito, a prendere in considerazione l'applicazione pratica dell'obbligo di dotare i motocicli di tali sistemi e la fattibilità, l'accettabilità e le possibili implicazioni per la sicurezza stradale dell'adattamento intelligente della velocità di prossima generazione per automobili, furgoni, autocarri e autobus;
19. ricorda l'importanza dell'innovazione nella tecnologia dei veicoli, che può contribuire sia a mitigare la gravità degli incidenti che a ridurre la probabilità di incidenti grazie alle caratteristiche di sicurezza attiva e passiva; invita la Commissione a rivedere le future norme sui veicoli passeggeri alla luce dei nuovi sviluppi tecnologici e a tenere conto dei fattori che possono incidere sulla sicurezza stradale, come la massa, la potenza, la velocità e le dimensioni della zona anteriore;
20. invita la Commissione a rendere obbligatoria l'installazione di sistemi di frenatura antibloccaggio per tutte le categorie di motocicli nella prossima revisione dell'omologazione dei veicoli di categoria L; invita la Commissione a prendere in considerazione la possibilità di rendere obbligatoria la formazione di primo soccorso nella futura revisione della direttiva concernente la patente di guida;
21. invita la Commissione a sviluppare ulteriormente i requisiti di omologazione dei veicoli correlati alla resistenza agli urti e a includerli nelle future revisioni legislative, che

dovrebbero integrare anche i criteri più recenti delle prove d'urto Euro NCAP che monitorano l'impatto di una collisione su altri veicoli e sugli utenti della strada vulnerabili, allo scopo di conseguire l'armonizzazione delle norme minime e di uniformare la sicurezza dei passeggeri;

22. invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere le città nella creazione di banche dati sui limiti di velocità al fine di promuovere l'utilizzo della tecnologia di adattamento intelligente della velocità come previsto dal regolamento sulla sicurezza generale;
23. sottolinea che il pericolo e la frequenza degli incidenti tra automezzi pesanti e utenti della strada vulnerabili potrebbero essere notevolmente ridotti mediante l'uso diffuso di sistemi di assistenti alla svolta; sottolinea che i sistemi di assistenza alla svolta saranno obbligatori per i nuovi tipi di autocarro nel 2022 e per tutti i nuovi autocarri nel 2024; invita la Commissione a introdurre un programma d'azione europeo sui sistemi di assistenza alla svolta per promuovere i vantaggi di tale tecnologia e incoraggiare i soggetti interessati a dotare volontariamente quanto prima i veicoli nuovi ed esistenti di sistemi di assistenza alla svolta; loda le iniziative che sostengono l'introduzione volontaria di sistemi di assistenza alla svolta; invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere finanziariamente l'installazione di sistemi di assistenza alla svolta nei veicoli nuovi ed esistenti;
24. sottolinea che le manomissioni e le frodi concernenti i dispositivi di sicurezza elettronici come i sistemi avanzati di assistenza alla guida comportano notevoli rischi per la sicurezza e dovrebbero pertanto essere affrontati mediante una formazione specifica degli ispettori sui controlli relativi all'integrità del software;
25. invita la Commissione a sviluppare norme relative ai manichini sperimentali in modo da renderli più rappresentativi degli aspetti di variabilità quali età, genere, dimensioni e statura degli utenti all'interno e all'esterno del veicolo;
26. invita gli Stati membri a prevedere incentivi fiscali e invita gli assicuratori privati a offrire regimi di assicurazione autoveicoli interessanti per l'acquisto e l'utilizzo di veicoli con i più elevati standard di sicurezza; invita la Commissione a rivedere la legislazione sull'etichettatura delle autovetture al fine di includere ulteriori informazioni nel punto vendita e in formato digitale sulla classificazione di sicurezza dei nuovi veicoli;
27. accoglie con favore il requisito di rendere obbligatori i sistemi di segnalazione di cinture di sicurezza non allacciate per tutti i sedili previsto dal regolamento rivisto sulla sicurezza generale e invita la Commissione a elaborare norme per i requisiti di informazione sui parametri di sicurezza dei sistemi di ritenuta per bambini; invita gli Stati membri ad avviare campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza dei bambini nei trasporti su strada destinate a genitori e tutori per continuare a sensibilizzare sulla necessità di utilizzare le cinture di sicurezza, anche sui sedili posteriori, in considerazione dei rischi per la sicurezza degli occupanti nei numerosi veicoli attualmente in uso, e destinati a rimanere in uso negli anni a venire, che non sono dotati di tale tecnologia di segnalazione delle cinture di sicurezza non allacciate;
28. esorta la Commissione, in linea con la risoluzione del Parlamento del 27 aprile 2021 sull'attuazione sugli aspetti di sicurezza stradale del "pacchetto controlli tecnici", a

tenere debitamente conto dei progressi tecnici nei dispositivi di sicurezza dei veicoli previsti dal nuovo regolamento sulla sicurezza generale e a includere sistemi di sicurezza avanzati nell'ambito della prossima revisione del pacchetto sui controlli tecnici per assicurarne il controllo durante le ispezioni tecniche periodiche; invita al riguardo le autorità competenti a garantire corsi di formazione, aggiornamento e riqualificazione aggiuntivi per gli ispettori che effettuano le ispezioni tecniche periodiche; chiede requisiti più rigorosi in materia di autodiagnosi dei veicoli al fine di evitare che il malfunzionamento dei sistemi avanzati di assistenza alla guida, concepiti per migliorare la sicurezza, finisca per diventare un pericolo;

29. deplora che le disposizioni del pacchetto sui controlli tecnici riguardanti il controllo della fissazione del carico non siano obbligatorie; invita la Commissione a proporre un rafforzamento di tali disposizioni in occasione della prossima revisione del pacchetto;
30. sottolinea che sono necessari maggiori sforzi per prevenire le frodi relative ai contachilometri e garantire in tal modo la qualità e la sicurezza dei veicoli usati; invita pertanto gli Stati membri a utilizzare il sistema di scambio dei dati del contachilometri sviluppato dalla direzione generale della Mobilità e dei trasporti della Commissione (DG MOVE), dalla piattaforma MOVEHUB dell'UE e dal suo modulo ODOCAR a seguito del progetto pilota proposto dal Parlamento su un sistema europeo per limitare le frodi relative ai contachilometri (OREL);
31. invita la Commissione a proporre un nuovo quadro normativo armonizzato per i veicoli automatizzati al fine di garantire, mediante test completi, anche in condizioni di guida reali, che i veicoli automatizzati funzionino in modo assolutamente sicuro per i loro conducenti e per gli altri utenti della strada, in particolare per quanto concerne la loro interazione con i veicoli convenzionali e con gli utenti della strada vulnerabili;
32. chiede alla Commissione di valutare, nel frattempo, i rischi per la sicurezza stradale dei sistemi di guida assistita attualmente disponibili, quali l'eccessiva dipendenza e la distrazione del conducente; invita la Commissione a valutare la possibilità di introdurre l'obbligo di dotare i dispositivi mobili ed elettronici dei conducenti di una "modalità di guida sicura" e l'installazione standard di altri strumenti tecnologici per ridurre le distrazioni durante la guida;
33. mette in evidenza che, come sottolineato dalla Commissione nel suo piano d'azione strategico dell'UE sulla sicurezza stradale, gli appalti pubblici rappresentano un'interessante opportunità per influenzare positivamente la sicurezza stradale; invita la Commissione a tenere esplicitamente conto del fatto che l'offerta economicamente più vantaggiosa negli appalti pubblici di servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada dovrebbe essere valutata sulla base del miglior rapporto qualità-prezzo, che dovrebbe anche includere la sicurezza dei veicoli, l'innovazione, la qualità, la sostenibilità e le questioni sociali; esorta gli Stati membri e le amministrazioni aggiudicatrici a considerare gli aspetti della sicurezza come uno dei criteri principali nell'aggiudicazione degli appalti pubblici per i servizi di trasporto di passeggeri su strada;
34. osserva che i nuovi dispositivi di mobilità personale destano altresì una serie di gravi preoccupazioni legate non soltanto alla sicurezza dei dispositivi stessi, ma anche al loro utilizzo sicuro nel traffico; deplora che soltanto pochi Stati membri abbiano introdotto

una legislazione in materia e che la mancanza di armonizzazione nell'UE possa creare confusione e rendere difficile il rispetto delle norme locali da parte dei visitatori; invita la Commissione a valutare la possibilità di introdurre un quadro di omologazione per questi nuovi dispositivi di mobilità e a emanare orientamenti per gli Stati membri sulla gestione degli aspetti relativi alla sicurezza, compresi i codici stradali per l'uso di tali dispositivi; ricorda alla Commissione e agli Stati membri la necessità di attuare campagne di sensibilizzazione e di educazione a livello nazionale e dell'UE sull'uso sicuro dei dispositivi di micromobilità, con particolare attenzione agli utenti della strada vulnerabili, quali i bambini, gli anziani o le persone con mobilità ridotta; invita la Commissione e gli Stati membri a consentire lo scambio delle migliori pratiche su come migliorare l'uso sicuro dei dispositivi di micromobilità;

35. invita la Commissione ad aggiornare i requisiti della banca dati sugli incidenti stradali (CARE) dell'UE e a includere l'identificazione delle collisioni dei dispositivi di micromobilità, quali gli scooter elettrici e altre biciclette elettriche a pedalata assistita; invita gli Stati membri ad attuare misure di sicurezza preventive concrete a livello nazionale, regionale o locale sulla base delle informazioni contenute nella banca dati CARE;

Sicurezza dell'utenza stradale

36. osserva che, secondo uno studio della Commissione, si stima che l'alcol sia implicato nel 25 % circa della totalità dei decessi sulle strade, mentre la droga lo è nel 15 % dei casi⁸; osserva che la raccomandazione dell'UE sul tasso massimo di alcolemia consentito risale al 2001; invita la Commissione ad aggiornare le sue raccomandazioni e a includervi un quadro relativo al limite di tolleranza zero per la guida in stato di ebbrezza, nonché a introdurre una raccomandazione dell'UE relativa alla tolleranza zero nei confronti delle sostanze psicoattive illegali e norme in materia di controlli su strada per la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti; fa notare che l'armonizzazione dei tassi di alcolemia consentiti nell'UE per tutte le categorie di veicoli faciliterà i confronti nell'ambito degli indicatori chiave di prestazione in materia di sobrietà sulle strade; invita la Commissione a elaborare orientamenti sull'etichettatura dei farmaci che influiscono sulla capacità di guidare un veicolo e ad avviare campagne di informazione per sensibilizzare i servizi sanitari, compresi i medici di famiglia, su tale tema; invita inoltre la Commissione a includere nelle raccomandazioni rivedute orientamenti sull'installazione di dispositivi di tipo alcolock, con un'attenzione particolare ai recidivi, agli autori di infrazioni gravi senza precedenti e a tutti i conducenti professionali;
37. osserva che l'eccesso di velocità è un fattore chiave in circa il 30 % degli incidenti stradali mortali e un fattore aggravante nella maggior parte degli incidenti; invita la Commissione a elaborare una raccomandazione per applicare limiti di velocità sicuri, in linea con l'approccio del "sistema sicuro" per tutti i tipi di strada, quali velocità massime di 30 km/ora, come regola generale, nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni, con la possibilità di applicare limiti più elevati nelle principali arterie stradali con un'adeguata protezione degli utenti della strada vulnerabili; invita gli Stati membri a dare priorità agli investimenti nel controllo della velocità e in una comunicazione di qualità sulla centralità della velocità e della sua

⁸ Studio della Commissione del 18 febbraio 2014 sulla prevenzione della guida in stato di ebbrezza mediante l'uso di dispositivi di tipo alcolock.

gestione; invita gli Stati membri ad applicare sanzioni dissuasive della velocità, compresi sistemi di penalità a punti, e a valutare la possibilità di prevedere corsi di sensibilizzazione sulla velocità per riabilitare i recidivi;

38. osserva che, secondo le stime della Commissione⁹, ogni anno nell'UE vengono rilevate 10 milioni di gravi infrazioni stradali commesse da non residenti legate all'eccesso di velocità, al mancato arresto al semaforo rosso e alla guida in stato di ebbrezza; riconosce i progressi compiuti dal 2015 nella creazione di un quadro per la repressione transfrontaliera delle infrazioni stradali, ma si rammarica che il quadro esistente stabilito dalla direttiva sull'applicazione transfrontaliera non garantisca adeguatamente le indagini finalizzate all'applicazione di sanzioni o al riconoscimento delle decisioni a tale riguardo; ritiene che una migliore applicazione transfrontaliera del codice della strada aumenterebbe il rispetto di tali norme e fungerebbe da deterrente, riducendo così i comportamenti pericolosi e migliorando la sicurezza stradale; invita la Commissione, a tale riguardo, ad affrontare le questioni summenzionate nella prossima revisione della direttiva e a valutare la questione del riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida e dei punti di penalità, nonché a rivedere l'ambito di applicazione della direttiva allo scopo di includere l'applicazione di pedaggi per prevenire la guida pericolosa e mantenere la qualità delle infrastrutture;
39. ricorda che la direttiva concernente la patente di guida ha istituito un modello di patente europea armonizzato e ha introdotto requisiti minimi per l'ottenimento della patente; osserva che la direttiva dovrà essere tenuta aggiornata rispetto ai nuovi sviluppi tecnologici riguardanti la tecnologia dei veicoli e delle infrastrutture e l'automazione dei veicoli, nonché i programmi di formazione, in particolare per i conducenti professionali; invita la Commissione a elaborare norme minime per la formazione dei conducenti e l'educazione in materia di sicurezza stradale, allineando nel contempo gradualmente la forma, il contenuto e i risultati dei corsi di guida nell'UE, e a valutare la possibilità di includere nella prossima revisione della direttiva la matrice degli obiettivi dell'educazione dei conducenti, che è composta di tre categorie: conoscenza e competenze, fattori che aumentano il rischio e autovalutazione; chiede inoltre l'introduzione di un sistema graduale di rilascio della patente che incoraggi i conducenti inesperti ad acquisire maggiore esperienza in competenze di livello superiore quali il traffico in vista, l'autovalutazione e la percezione dei pericoli e a limitare alcune attività ad alto rischio, come la guida notturna e con passeggeri, tenendo conto nel contempo delle esigenze di mobilità delle persone che vivono in zone remote e con accesso limitato ai trasporti pubblici; invita la Commissione ad armonizzare ulteriormente le norme minime per gli istruttori di guida, comprese formazioni periodiche, formazioni sulla percezione del rischio, educazione minima più rigorosa e capacità di comunicazione; osserva con preoccupazione che sono stati segnalati casi di rilascio irregolare di patenti di guida in diversi Stati membri e invita la Commissione a monitorare la questione;
40. invita la Commissione a valutare la possibilità di rendere obbligatori la formazione e gli esami teorici e pratici per ottenere la patente di guida per tutte le categorie di veicoli a motore a due ruote;

⁹ Valutazione d'impatto iniziale della Commissione, del 15 marzo 2019, sulla revisione della direttiva sull'applicazione transfrontaliera.

41. invita la Commissione a elaborare indicatori chiave di prestazione concernenti l'educazione in materia di sicurezza stradale e mobilità negli Stati membri, e a sviluppare strumenti dell'UE per progettare, attuare e valutare tale educazione; incoraggia tutti gli Stati membri a garantire un'educazione di qualità in materia di sicurezza stradale, che dovrebbe iniziare a scuola e far parte dell'apprendimento permanente;
42. osserva che la pandemia di COVID-19 ha portato all'espansione del settore dei servizi di consegna a domicilio e, in particolare, dell'uso di furgoni e veicoli a motore a due ruote, come i ciclomotori e le biciclette, favorendo la comparsa di nuovi tipi di lavoro attraverso una piattaforma e di modelli commerciali; invita la Commissione a garantire che i conducenti professionali di furgoni ricevano una formazione adeguata e ad affrontare il problema della stanchezza e dell'eccesso di velocità dei conducenti di furgoni, in particolare a seguito del forte aumento del numero di consegne a domicilio; invita inoltre la Commissione a prendere in considerazione la possibilità di inasprire il regime dei controlli tecnici e di introdurre l'obbligo di controlli supplementari per i furgoni utilizzati dai fornitori di servizi di consegna dei pacchi una volta raggiunto un determinato chilometraggio, e a valutare l'opportunità di estendere tale obbligo ad altri veicoli appartenenti a queste categorie utilizzati per altri scopi commerciali nel quadro della revisione del pacchetto sui controlli tecnici; invita la Commissione a elaborare una raccomandazione sulla sicurezza del personale addetto alle consegne, compresi obblighi per i datori di lavoro e le società volti a garantire la fornitura e l'utilizzo di dispositivi di sicurezza e di veicoli sicuri, nonché la formazione sugli strumenti digitali, come le applicazioni e le piattaforme interattive, che il personale addetto alle consegne potrebbe dover utilizzare;
43. esprime profonda preoccupazione per la stanchezza dei conducenti nel trasporto commerciale di merci e di passeggeri quale causa degli incidenti stradali; invita la Commissione, a tale proposito, a garantire che la direttiva 89/391/CEE del Consiglio relativa alla salute e alla sicurezza dei lavoratori¹⁰ sia attuata correttamente per quanto riguarda gli aspetti concernenti la sicurezza stradale; invita la Commissione a introdurre un indicatore chiave di prestazione per la stanchezza dei conducenti nel trasporto commerciale di merci e di passeggeri; chiede alla Commissione di aumentare il numero di aree di parcheggio sicure lungo la rete TEN-T e di garantire che siano adeguate alle esigenze dei conducenti, nonché di fornire informazioni sulla loro disponibilità attraverso un sito web aggiornato e di facile utilizzo; invita la Commissione a valutare se l'installazione di condizionatori d'aria o di sistemi di climatizzazione equivalenti per le cabine dei veicoli commerciali pesanti potrebbe avere un impatto positivo sulla stanchezza dei conducenti e sulla sicurezza stradale, dato che tali sistemi funzionano indipendentemente dal motore principale;
44. sottolinea che una risposta post-incidente e efficace e completa comprende, oltre alle cure mediche e alla riabilitazione, un supporto psicologico e sociale, il riconoscimento delle vittime e un'indagine approfondita per identificare le cause degli incidenti e le misure volte a impedire che si ripetano in futuro, nonché procedimenti penali e civili, se del caso; invita gli Stati membri a stabilire una più stretta collaborazione tra le autorità preposte alla sicurezza stradale e il settore sanitario al fine di controllare il corretto

¹⁰ GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.

utilizzo delle corsie di emergenza per accelerare le operazioni di soccorso; invita inoltre la Commissione e gli Stati membri a fornire finanziamenti sufficienti per un'infrastruttura di emergenza efficiente, compresi i servizi di medicina aerea, in particolare nelle regioni remote, montuose e insulari; invita la Commissione a rendere obbligatoria la formazione di primo soccorso nella futura revisione della direttiva concernente la patente di guida; invita gli Stati membri a inserire il concetto di corridoi di emergenza nei rispettivi codici della strada e ad avviare ulteriori campagne di sensibilizzazione; ricorda l'importanza di un efficace di un sostegno di follow-up efficace delle vittime;

45. invita gli Stati membri a sviluppare le loro principali reti di traumatologia e ad adottare orientamenti per la cooperazione reciproca affinché i servizi di assistenza di emergenza possano soccorrere rapidamente i pazienti, anche a livello transfrontaliero;
46. sottolinea che l'applicazione inadeguata del codice della strada pregiudica gli sforzi volti a conseguire l'obiettivo "zero vittime"; incoraggia gli Stati membri a fissare obiettivi annuali di applicazione e di conformità nei loro piani per la sicurezza stradale e ad assicurarne il finanziamento adeguato, nonché a effettuare e pubblicare un follow-up annuale che analizzi gli obiettivi raggiunti e i risultati ottenuti; sottolinea che solo attività di contrasto coerenti, ben spiegate e ben pubblicizzate, e un'educazione attraverso la repressione possono avere un effetto duraturo sul comportamento alla guida; osserva che l'efficienza migliora ulteriormente se la gestione delle sanzioni comminate in caso di violazione è ampiamente automatizzata;
47. osserva che l'utilizzo di un telefono cellulare o di altri dispositivi elettronici durante la guida di un'auto o di una motocicletta compromette notevolmente la capacità di guida ed è responsabile del 10-30 % degli incidenti stradali; invita gli Stati membri a introdurre sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive, comprese sanzioni non finanziarie, per l'utilizzo del telefono cellulare, a sensibilizzare in merito ai rischi connessi e a migliorare l'applicazione delle norme;

Un quadro adeguato per il futuro

48. sottolinea che i fattori esterni e le tendenze sociali emergenti pongono sfide senza precedenti per la sicurezza stradale nell'ambito della strategia dell'UE fino al 2030 e oltre; osserva che l'UE dovrebbe spianare la strada all'introduzione, a tempo debito, di veicoli connessi e automatizzati e dovrebbe valutare i possibili rischi associati alla combinazione di tali veicoli con i veicoli tradizionali in condizioni di traffico misto e con gli utenti della strada vulnerabili; invita la Commissione a valutare pienamente l'impatto del maggior numero di veicoli automatizzati sul traffico nelle aree urbane e sull'ambiente; sottolinea che potrebbe essere necessario ammodernare le infrastrutture per garantire che i veicoli automatizzati e semiautomatizzati funzionino in modo sicuro, migliorando nel contempo la sicurezza dei veicoli convenzionali e, quindi, a vantaggio di tutti gli utenti della strada;
49. invita gli Stati membri a istituire programmi di rottamazione dei veicoli in condizioni ecologiche al fine di incentivare l'acquisto e l'uso di veicoli più sicuri, puliti ed efficienti dal punto di vista energetico e il rinnovo delle flotte di veicoli pubblici e privati; chiede alla Commissione e agli Stati membri di collaborare con la BEI per studiare nuovi

meccanismi di finanziamento volti a facilitare gli investimenti in servizi di trasporto e flotte di veicoli sicuri e sostenibili;

50. sottolinea che i dati svolgeranno un ruolo chiave nel miglioramento della sicurezza stradale; ricorda che i dati di bordo sono estremamente preziosi per la gestione del traffico, i controlli tecnici e le indagini sugli incidenti; invita la Commissione a istituire un quadro per l'accesso ai dati di bordo al di là del mercato delle riparazioni, in conformità con il regolamento generale sulla protezione dei dati¹¹, esclusivamente ai fini della ricerca in relazione agli incidenti e dei controlli tecnici; sottolinea, a tale proposito, l'importanza dei dati digitali contenuti nei registratori di dati di evento per un'analisi approfondita degli incidenti al fine di migliorare la sicurezza stradale; invita la Commissione a garantire che tutti gli elementi pertinenti per l'analisi approfondita degli incidenti e per la ricerca in materia di sicurezza stradale (compresi luogo, data e ora) siano registrati e conservati dai registratori di dati di evento;
51. ricorda che, sebbene la sicurezza stradale sia una responsabilità comune di tutti gli attori e le autorità pertinenti a livello dell'UE, nazionale e locale, l'UE dovrebbe esercitare un forte ruolo di guida per garantire che la sicurezza stradale rimanga una priorità nel trasporto stradale, contribuendo a colmare il divario in termini di sicurezza stradale tra gli Stati membri e continuando a essere un leader mondiale in tale ambito; sottolinea la responsabilità dell'UE di promuovere la cooperazione e lo scambio delle migliori pratiche con i paesi terzi, come il Regno Unito, al fine di attuare la dichiarazione di Stoccolma sulla sicurezza stradale; invita la Commissione e gli Stati membri a garantire che gli obiettivi della politica di sicurezza stradale dell'UE si applichino a tutti i programmi esterni pertinenti e a sviluppare un sistema efficace per lo scambio di informazioni sulle infrazioni stradali con i paesi terzi limitrofi al fine di migliorare l'applicazione, garantendo nel contempo che qualsivoglia tipo di condivisione di informazioni sia soggetta a rigorose condizioni di tutela, controllo e monitoraggio nel pieno rispetto delle norme dell'UE applicabili;
52. invita la Commissione, in vista della prossima revisione del pacchetto per la mobilità urbana, a promuovere sinergie tra le misure di sicurezza e di sostenibilità nelle aree urbane; invita, a tale riguardo, a ridefinire le priorità delle infrastrutture di trasporto nelle aree urbane, anche modificando l'uso degli spazi pubblici, abbandonando il trasporto motorizzato individuale a favore di modi di trasporto sostenibili, più sicuri e più sani quali i trasporti pubblici e la circolazione a piedi e in bicicletta, tenendo conto nel contempo delle esigenze specifiche degli utenti della strada vulnerabili, come i bambini, le persone con disabilità e le persone anziane; incoraggia ulteriori investimenti e cofinanziamenti mediante gli strumenti di finanziamento dell'UE a favore di zone di parcheggio e di altre zone di connessione della mobilità all'ingresso delle aree urbane, che forniscono un facile accesso alle diverse modalità di trasporto pubblico al fine di ridurre la congestione urbana e le emissioni di CO₂; si compiace dell'intenzione della BEI di sostenere ambiziosi programmi di investimento per aiutare le autorità pubbliche a promuovere la mobilità sostenibile a livello locale e regionale, come i piani urbani per la mobilità sostenibile e i progetti di trasporto pubblico; invita la Commissione a integrare meglio gli obiettivi e le azioni dell'UE in materia di sicurezza stradale negli orientamenti sui piani urbani per la mobilità sostenibile monitorando e promuovendo le

¹¹ GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1.

migliori pratiche, compresa la definizione di un indicatore sull'utilizzo dei fondi dell'UE per migliorare efficacemente la sicurezza stradale urbana;

53. osserva che le zone rurali rappresentano circa l'83 % del territorio dell'UE e ospitano il 30,6 % della sua popolazione; sottolinea che le zone rurali, in particolare quelle scarsamente popolate, presentano una carenza di infrastrutture di trasporto di qualità e di servizi regolari di trasporto pubblico collettivo, il che incide direttamente sulla sicurezza stradale; osserva inoltre che il 54 % delle morti per incidenti stradali nell'UE si verifica sulle strade extraurbane; sottolinea che il miglioramento dell'accessibilità, della connettività e della sicurezza stradale delle zone rurali dovrebbe essere incluso nella strategia per una mobilità intelligente e sostenibile; invita la Commissione a tenere conto di quest'ultimo aspetto nella prossima comunicazione su una visione a lungo termine per le zone rurali;
54. sottolinea la necessità di promuovere un approccio integrato al fine di conseguire l'obiettivo "zero vittime" e rafforzare la collaborazione intersettoriale, compreso l'impegno con le ONG, la società civile, le imprese e l'industria a livello regionale, nazionale e dell'UE; invita le aziende e le PMI a contribuire, in linea con la dichiarazione di Stoccolma, a continuare a perseguire la sicurezza stradale applicando i principi del sistema sicuro all'intera catena del valore, comprese le pratiche interne nei processi di aggiudicazione degli appalti, produzione e distribuzione, e a includere informazioni sui risultati in materia di sicurezza nelle loro relazioni di sostenibilità e nei loro siti web ufficiali; invita inoltre le aziende e le PMI, se del caso, a offrire corsi di formazione specifici sulla sicurezza stradale ai loro conducenti e a valutare la possibilità di creare la funzione di "responsabile della mobilità" per coordinare e ottimizzare le esigenze di mobilità dell'impresa per il trasporto di merci e lavoratori lungo l'intera catena logistica;
55. invita la Commissione a cooperare con gli Stati membri, la società civile e altri attori chiave allo sviluppo di una cultura della sicurezza stradale su scala europea; si compiace del lancio del premio dell'UE per la sicurezza stradale urbana nell'ambito della Settimana europea della mobilità e del rinnovamento della Carta europea della sicurezza stradale, che è la principale piattaforma della società civile in materia di sicurezza stradale; invita la Commissione a organizzare nei prossimi anni un Anno europeo della sicurezza stradale nell'ambito del quadro dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030; sostiene inoltre, nel quadro dell'Anno europeo delle città più verdi nel 2022, la creazione, il finanziamento e il monitoraggio di un'etichetta di "città più sicura", che dovrebbe basarsi sui criteri dei più elevati standard di sicurezza stradale per tutti gli utenti e di spazi pubblici più vivibili, comprese una migliore qualità dell'aria ed emissioni di CO₂ ridotte;
56. prende atto della Giornata mondiale in ricordo delle vittime della strada, che viene celebrata ogni terza domenica di novembre per ricordare i milioni di persone rimaste uccise e gravemente ferite sulle strade di tutto il mondo, per ringraziare i servizi d'emergenza per il loro lavoro e per riflettere sull'onere e sul costo enormi che queste continue tragedie quotidiane rappresentano per le famiglie, le comunità e i paesi; riconosce formalmente questa giornata e invita il Consiglio europeo e la Commissione europea a fare altrettanto organizzando un evento annuale sostenuto dalle tre istituzioni;

57. ritiene che, al fine di attuare correttamente le prossime tappe della politica dell'UE per la sicurezza stradale nell'ambito della strategia globale per una mobilità sostenibile e intelligente, siano necessarie alcune nuove capacità nel campo della sicurezza stradale, in particolare per quanto riguarda le attività di coordinamento, monitoraggio e valutazione e il supporto tecnico per la strategia globale; invita la Commissione, a tale riguardo, a valutare la possibilità di istituire un'agenzia dell'UE per la sicurezza stradale per sostenere un trasporto stradale sostenibile, sicuro e intelligente o, qualora ciò non sia fattibile, ad affidare tale compito a un'agenzia esistente;

◦

◦ ◦

58. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

MOTIVAZIONE

1. Contesto e considerazioni generali

Ogni anno nell'UE si verificano quasi 1 milione di incidenti. Soltanto nel 2019 si sono registrati 23 000 morti e 120 000 feriti gravi. Il numero settimanale di vittime della strada nell'UE equivale alla caduta di un jumbo jet con la morte di tutti i passeggeri a bordo, vale a dire circa 500 persone. Sebbene l'UE e i suoi Stati membri abbiano compiuto progressi sostanziali nella sicurezza stradale negli ultimi decenni, la relatrice riconosce che questi numeri sono sconvolgenti e mettono in evidenza, in maniera molto drammatica, che la sicurezza stradale deve essere una priorità a livello politico, sociale e personale. Inoltre, queste cifre rappresentano tragedie che ci toccano da vicino e comportano un costo enorme per la società. Questo è il motivo per cui l'UE mira, nel lungo termine, ad avvicinarsi il più possibile all'azzeramento del numero di vittime della strada entro il 2050 (obiettivo "zero vittime").

La relatrice è fermamente convinta che la nostra società non dovrebbe più accettare morti e feriti gravi sulle strade. Il diritto fondamentale alla mobilità non dovrebbe andare di pari passo con la mortalità stradale, e questo principio deve essere integrato in tutti i processi decisionali in materia di sicurezza stradale. A tal riguardo, la relatrice deplora profondamente il fatto che l'elevato numero di morti e di feriti gravi sulle strade dell'UE si mantenga stabile dal 2013 e che l'obiettivo strategico degli "orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" di ridurre i decessi sulle strade del 50 % tra il 2010 e il 2020 non sia stato conseguito. Inoltre, continuano a esserci considerevoli disparità tra gli Stati membri per quanto riguarda le prestazioni in materia di sicurezza stradale e occorre affrontare con urgenza le nuove tendenze nel nostro modo di vivere e di muoversi e le sfide che essi comportano, condizionate anche dal progresso tecnologico.

Tutto ciò ha messo in risalto il fatto che la strada da percorrere è lunga e che è ancora necessario un grande sforzo per avvicinarsi all'obiettivo "zero vittime". Parallelamente, ha anche sottolineato che è necessario un cambio di paradigma nel modo di affrontare la sicurezza stradale.

Il Consiglio europeo ha già compiuto un passo in avanti in questa direzione approvando la dichiarazione di La Valletta nel marzo 2017, in cui riafferma gli impegni e gli obiettivi nel settore della sicurezza stradale. A seguito delle conclusioni del Consiglio, la Commissione europea ha adottato un nuovo approccio alla sicurezza stradale dell'UE per gli anni 2021-2030, in cui ribadisce la sua ambiziosa visione a lungo termine e fissa obiettivi di riduzione del 50 % dei decessi e, per la prima volta, dei feriti gravi entro il 2030.

Tale politica è stata inizialmente introdotta dalla Commissione nel pacchetto "L'Europa in movimento" e nel relativo piano d'azione strategico sulla sicurezza stradale nel maggio 2018. Quasi un anno dopo, con l'adozione del quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime", la Commissione ha definito le modalità con cui questa politica potrebbe tradursi in azione.

La novità del nuovo quadro consiste nell'adozione del cosiddetto approccio del "sistema sicuro", che mira a riformulare la politica in materia di sicurezza stradale concentrandosi sulla prevenzione dei morti e dei feriti gravi attraverso quattro elementi fondamentali – sicurezza dei veicoli, sicurezza delle infrastrutture, sicurezza dell'utenza stradale e miglioramento del

soccorso post-incidente – e che necessita di una governance rafforzata a livello dell'UE. Secondo l'approccio del "sistema sicuro", anche se gli incidenti continueranno a verificarsi, i decessi e le lesioni gravi possono essere in buona parte evitati.

È quindi giunto il momento che il Parlamento europeo presenti una risoluzione politica in materia di sicurezza stradale. La presente relazione funge da risposta formale del Parlamento al nuovo approccio della Commissione summenzionato e al quadro strategico dell'UE che essa propone in materia di sicurezza stradale 2021-2030.

A tale riguardo, la relatrice accoglie con favore il nuovo quadro strategico, i nuovi obiettivi fissati e l'adozione dell'approccio del "sistema sicuro". Secondo la relatrice, il quadro strategico in questione, accompagnato dalla volontà politica e da misure coordinate a livello dell'UE, nazionale, regionale e locale, ha il potenziale per fungere da strumento prezioso per invertire la stagnazione degli indici e garantire strade più sicure per tutti, migliorando così il benessere sociale.

La relazione analizza tutti gli aspetti della nuova politica e fornisce una valutazione delle modalità di attuazione dell'UE delle azioni proposte, fissando nel contempo le priorità politiche e suggerendo ulteriori iniziative a livello dell'UE e nazionale.

Alla luce di alcune imminenti iniziative legislative della Commissione, la relatrice invita ad adottare proposte specifiche per rafforzare la sicurezza stradale nel regolamento TEN-T, nella revisione della mobilità urbana, nella direttiva concernente la patente di guida, nella direttiva sull'applicazione transfrontaliera delle infrazioni connesse alla sicurezza stradale e nel pacchetto sui controlli tecnici.

Inoltre, dal momento che la sicurezza stradale è una competenza condivisa, ulteriori proposte sollecitano la Commissione ad adottare raccomandazioni nei confronti degli Stati membri. È opportuno sottolineare che le raccomandazioni della Commissione in materia di sicurezza stradale si sono dimostrate uno strumento molto prezioso per guidare il cambiamento delle politiche negli Stati membri.

2. Questioni principali e posizione della relatrice

2.1. *Quadro strategico dell'UE 2021-2030 per la sicurezza stradale – Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime"*

Come indicato in precedenza, la relazione comprende il quadro strategico dell'UE 2021-2030 per la sicurezza stradale, i nuovi obiettivi fissati e l'adozione dell'approccio del "sistema sicuro".

L'introduzione di una prima serie di otto indicatori chiave di prestazione consentirà un'analisi più mirata delle prestazioni degli Stati membri e individuerà le carenze. La relatrice invita a fissare obiettivi di risultato connessi agli indicatori chiave di prestazione entro il 2023 ed esorta gli Stati membri e le loro autorità nazionali competenti a impegnarsi pienamente nella raccolta di questi dati.

L'attuazione della politica dell'UE per la sicurezza stradale può essere raggiunta soltanto attraverso un impegno politico appropriato e l'assegnazione di risorse finanziarie adeguate. Su questa base, la relatrice invita gli Stati membri a destinare una parte del loro bilancio nazionale alla sicurezza stradale e ad associarla ai fondi dell'UE al fine di conseguire risultati

migliori.

2.2 Sicurezza delle infrastrutture

La qualità di tutte le infrastrutture stradali e il loro livello intrinseco di sicurezza è un fattore chiave per la protezione degli utenti della strada. La relatrice ritiene che gli Stati membri e la Commissione europea debbano dare la priorità agli investimenti che generano il massimo beneficio in termini di sicurezza stradale in fase di costruzione di nuove infrastrutture.

Inoltre, l'utente della strada deve essere consapevole della qualità e del livello di sicurezza delle strade. È stato compiuto un primo passo importante con la mappatura dei rischi e la valutazione della sicurezza delle autostrade e delle strade principali introdotte nella recente revisione delle norme dell'UE in materia di sicurezza delle infrastrutture. Tuttavia, la relatrice sottolinea che, sulla base di criteri concordati, tutte le strade europee devono essere sistematicamente valutate e classificate.

Inoltre, la prossima revisione del regolamento TEN-T deve includere misure volte a rafforzare ulteriormente la sicurezza stradale nei nodi urbani e a migliorare la sicurezza operativa lungo tutto il ciclo di vita delle infrastrutture critiche.

2.3 Sicurezza dei veicoli

La presenza di veicoli più sicuri sulle strade è un altro elemento centrale dell'approccio del "sistema sicuro".

Funzionalità tecniche avanzate nei veicoli, automazione e micromobilità sono tra le sfide che la politica dell'UE per la sicurezza stradale è chiamata ad affrontare.

A seguito della recente revisione del regolamento sulla sicurezza generale, i dispositivi di sicurezza avanzati nei veicoli, quali i sistemi di adattamento intelligente della velocità e i sistemi di emergenza di mantenimento della corsia, saranno presto obbligatori. La relatrice accoglie con favore tale revisione, auspica un diritto derivato ambizioso che tenga il passo con gli sviluppi tecnici e sostiene l'inclusione di dispositivi di sicurezza avanzati nell'ambito della prossima revisione del pacchetto sui controlli tecnici. La relatrice sottolinea inoltre la necessità di un nuovo quadro normativo armonizzato per i veicoli automatizzati al fine di garantire che funzionino in modo sicuro.

Per quanto concerne i dispositivi di mobilità personali, si chiede alla Commissione di elaborare una legislazione quadro per l'omologazione dei nuovi dispositivi di mobilità e di emanare orientamenti sui codici stradali e sul loro utilizzo da parte degli Stati membri.

2.4 Sicurezza dell'utenza stradale e miglioramento del soccorso post-incidente

L'alcol è implicato nel 25 % circa della totalità dei decessi sulle strade e, unitamente all'eccesso di velocità, è una delle due principali cause di morte sulla strada. La relatrice assume pertanto una posizione inequivocabile a favore della tolleranza zero nei confronti di tutti i conducenti che guidano in stato di ebbrezza. Lo stesso principio si applica anche alle sostanze psicoattive illegali. Di conseguenza, la relazione chiede norme in materia di controlli stradali per la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Per quanto riguarda l'eccesso di velocità, la relatrice è del parere che i limiti di velocità di

sicurezza, in linea con l'approccio del "sistema sicuro", debbano applicarsi a tutti i diversi tipi di strada. Un ottimo esempio è la velocità massima di 30 km/ora nelle zone residenziali e nelle zone caratterizzate da un numero elevato di ciclisti e di pedoni. Molte città europee hanno adottato questa buona pratica, con risultati notevoli in termini di sicurezza stradale e di miglioramento della qualità della vita.

La relatrice sottolinea il numero preoccupante di infrazioni stradali commesse da non residenti e sottolinea la necessità di rafforzare ulteriormente l'efficienza del quadro esistente per l'applicazione transfrontaliera delle infrazioni stradali nella prossima revisione della direttiva.

La relatrice ritiene inoltre che l'introduzione di misure volte a incoraggiare i conducenti inesperti ad acquisire maggiore esperienza, nel quadro della direttiva concernente la patente di guida, e il suo continuo aggiornamento rispetto agli sviluppi tecnologici dei veicoli e delle infrastrutture si tradurranno in una maggiore sicurezza dell'utenza stradale.

I furgoni per le consegne, i veicoli a motore a due ruote e le biciclette sono presenti in tutte le strade urbane, poiché il settore dei servizi di consegna a domicilio si è sviluppato notevolmente, anche a causa della pandemia di COVID-19. Una grande percentuale di incidenti stradali è direttamente collegata alla qualità delle condizioni di lavoro dei conducenti professionali. La relatrice propone pertanto misure per far fronte alla stanchezza dei conducenti e migliorare la sicurezza del personale addetto alle consegne.

Un soccorso post-incidente rapido ed efficace ha dimostrato di essere, in molti casi, un fattore chiave per ridurre la gravità delle lesioni. Al riguardo, la relatrice auspica una più stretta collaborazione tra le autorità preposte alla sicurezza stradale e il settore sanitario e una formazione obbligatoria di primo soccorso per tutti i conducenti nel quadro della direttiva concernente la patente di guida.

L'applicazione del codice della strada è un elemento essenziale per una maggiore sicurezza dell'utenza stradale. Secondo la relatrice, è possibile ottenere un cambiamento duraturo del comportamento alla guida soltanto attraverso finanziamenti adeguati, obiettivi annuali e misure di contrasto ben spiegate e pubblicizzate.

2.5 Quadro adeguato per il futuro

La capacità di seguire da vicino i nuovi cambiamenti sociali e i continui progressi tecnologici e di adeguarvisi deve essere una caratteristica intrinseca della politica dell'UE per la sicurezza stradale. Ad esempio, nei prossimi anni i veicoli automatizzati circoleranno sulle strade insieme ai veicoli convenzionali e agli utenti stradali vulnerabili. La relatrice riconosce pienamente i rischi che possono derivare dalle varie sfide future per la sicurezza stradale e invita l'UE a preparare il terreno per affrontarli.

Alla luce delle evoluzioni future, la relatrice, al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza stradale, chiede anche un quadro per accedere ai dati di bordo al di là del mercato delle riparazioni in piena conformità al regolamento generale sulla protezione dei dati. A suo avviso, l'accesso ai dati di bordo dovrebbe essere esclusivamente finalizzato alla ricerca in relazione agli incidenti e ai controlli tecnici.

Inoltre, la relazione presta particolare attenzione agli utenti della strada vulnerabili. Finora, il

miglioramento della sicurezza dei veicoli e le altre misure di sicurezza stradale hanno favorito principalmente gli automobilisti. La relatrice sottolinea che la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e di alcuni altri gruppi demografici (ad esempio, utenti della strada anziani, utenti a mobilità ridotta) non deve essere compromessa. Inoltre, la presenza di un maggior numero di pedoni, di ciclisti e di persone che utilizzano i mezzi pubblici non solo aumenterà i nostri livelli di sicurezza stradale, ma contribuirà anche al conseguimento dei nostri obiettivi climatici. È per questo motivo che la relatrice è favorevole alle sinergie tra le misure di sicurezza e di sostenibilità e invita a ridefinire le priorità delle infrastrutture di trasporto nelle aree urbane densamente popolate.

La relatrice sottolinea l'impegno attivo della società civile e delle parti sociali quale presupposto per il conseguimento dell'obiettivo "zero vittime". La politica dell'UE per la sicurezza stradale deve includere un programma di sensibilizzazione globale e incentivi rivolti a tutte le parti interessate volti a migliorare la sicurezza stradale. La relatrice riconosce l'importanza, in questo contesto, del premio dell'UE per la sicurezza stradale urbana, nonché dell'intenzione della Commissione di rivitalizzare la Carta europea della sicurezza stradale e fa un ulteriore passo in avanti chiedendo di organizzare in tempo utile un "Anno europeo della sicurezza stradale".

Infine, la relatrice è del parere che una struttura di governance rafforzata sia di fondamentale importanza per la corretta attuazione della politica dell'UE per la sicurezza stradale, nell'ambito della strategia globale per una mobilità sostenibile e intelligente. Traendo ispirazione dal contributo ai progressi in termini di sicurezza fornito dalle agenzie europee in altre modalità di trasporto, la relazione invita la Commissione a promuovere ulteriormente il trasporto stradale sicuro valutando la fattibilità della creazione di una nuova agenzia.

ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI

L'elenco in appresso è compilato su base puramente volontaria, sotto l'esclusiva responsabilità della relatrice. La relatrice ha ricevuto contributi dalle seguenti entità o persone nella stesura del progetto di relazione sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime" (2021/2014(INI)).

Entità e/o persona
Commissione europea - DG MOVE
Consiglio europeo della sicurezza dei trasporti (ETSC)
Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

Approvazione	17.6.2021
Esito della votazione finale	+: 44 -: 1 0: 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Złotowski
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Ignazio Corrao, Clare Daly

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

44	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg

1	-
NI	Dorien Rookmaker

3	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti