



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 17.03.2000  
COM(1999) 125 definitivo

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

**LE PRIORITÀ DELLA SICUREZZA STRADALE NELL'UNIONE EUROPEA  
RELAZIONE DI AVANZAMENTO E CLASSIFICAZIONE DELLE AZIONI**

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

**LE PRIORITÀ DELLA SICUREZZA STRADALE NELL'UNIONE EUROPEA  
RELAZIONE DI AVANZAMENTO E CLASSIFICAZIONE DELLE AZIONI**

**Sommario**

In materia di sicurezza stradale non ci si può permettere di riposare sugli allori. La tendenza alla diminuzione degli incidenti mortali sembra essersi stabilizzata e oltre 40.000 cittadini dell'UE muoiono prematuramente ogni anno sulle nostre strade.

La presente comunicazione va al di là del programma d'azione 1997-2001 che ha introdotto una dimensione socioeconomica in materia di sicurezza stradale con il "*principio del milione di €*" attribuendo per la prima volta un costo economico agli incidenti mortali, alle lesioni personali e ai danni materiali.

Questa comunicazione raccoglie i suggerimenti del Consiglio e del Parlamento europeo di redigere una relazione sullo stato d'avanzamento del programma d'azione. Inoltre, su richiesta del Parlamento, le future misure a livello comunitario sono classificate per ordine di importanza e viene rivolta una raccomandazione ai responsabili decisionali a tutti i livelli di tener maggiormente conto del fatto che il costo della prevenzione degli incidenti è generalmente nettamente inferiore al costo economico degli incidenti stessi e dei danni che ne derivano.

Il programma d'azione 1997-2001, attualmente in corso, può essere considerato un successo. L'allegato 3 contiene un elenco dettagliato e sistematico delle misure decise o all'esame. Molto è stato fatto nei settori strategici dell'osservanza delle normative e dei regolamenti sul traffico, della sensibilizzazione dell'opinione pubblica alla sicurezza stradale e della raccolta e diffusione di informazioni sulla sicurezza.

Un'analisi multi-criteri, seguita da una valutazione economica delle azioni elencate nel programma d'azione 1997-2001, ha portato a definire le seguenti priorità a medio e lungo termine per la sicurezza stradale nell'UE:

- Continuazione e sviluppo del programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di veicoli (*European New Car Assessment Programme - EuroNCAP*);
- Campagne e legislazione sull'uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini;
- Raccomandazione agli Stati membri sui livelli massimi di alcool nel sangue durante la guida;
- Legislazione sui limiti di velocità per i veicoli commerciali leggeri;
- Elaborazione di orientamenti per la gestione dei punti critici ("*black spots*", luoghi con una particolare concentrazione di incidenti) e progettazione di zone non pericolose ai margini delle strade (in modo da ridurre la probabilità di lesioni in caso d'incidente);
- Legislazione su parti anteriori del veicolo meno pericolose per pedoni e ciclisti.

Oltre a queste priorità la presente comunicazione elenca altre cinque misure per le quali sono necessarie ulteriori ricerche: parametri medici per il rilascio delle patenti, disposizioni sugli esami per il conseguimento della patente; uso di luci durante il giorno; effetti dei farmaci sulla guida, trattamento delle vittime di incidenti.

Tre misure d'accompagnamento hanno anch'esse ricevuto un'attenta considerazione: la base di dati statistici CARE sugli incidenti, un sistema integrato di informazione e la ricerca sulle norme e sulla telematica applicabili ai veicoli.

Infine, la presente comunicazione contiene una raccomandazione della Commissione volta a incoraggiare i governi e le autorità locali e regionali degli Stati membri a tener conto sistematicamente dei costi e degli effetti delle misure in materia di sicurezza stradale, ad incrementare gli investimenti in queste misure e a sviluppare meccanismi che permettano a coloro che prendono decisioni e ne assumono i costi, di percepire direttamente i benefici delle misure di sicurezza stradale.

## INDICE

1.	INTRODUZIONE	5
	1.1. La situazione della sicurezza stradale nell'Unione europea	5
	1.2. Il programma d'azione sulla sicurezza stradale (1997-2001) dell'Unione europea	6
	1.3. Scopo della presente comunicazione	7
2.	RISULTATI DEL PROGRAMMA D'AZIONE DALL' APRILE 1997	7
	2.1. Finalità	7
	2.2. Miglioramento dell'applicazione	8
	2.3. Sensibilizzazione del pubblico	9
	2.4. Raccolta e diffusione delle informazioni	11
3.	PRIORITÀ DEL PROGRAMMA COMUNITARIO DI SICUREZZA STRADALE	12
	3.1. Metodologia	12
	3.2. Analisi multi-criteri	13
	3.3. Analisi costo-efficacia	15
	3.4. Sintesi dei risultati	18
4.	CONCLUSIONI	22
	4.1. Priorità comunitarie a medio e lungo termine	22
	4.2. Raccomandazione della Commissione	24
	Allegato 1: Base di dati comunitaria sugli incidenti stradali	25
	Allegato 2: Costi degli incidenti	31
	Allegato 3: Risultati del programma sulla sicurezza stradale 1997-2001	33
	Allegato 4: Durata degli effetti delle misure per la sicurezza stradale	46

## 1. INTRODUZIONE

### 1.1. La situazione della sicurezza stradale nell'Unione europea

Nell'aprile 1997 la Commissione ha pubblicato una comunicazione sulla sicurezza stradale nell'UE<sup>1</sup> con un programma di misure.

In tale comunicazione la situazione della sicurezza stradale nell'UE era trattata sulla base del previsto incremento del numero totale di incidenti mortali, ipotizzando la continuazione delle tendenze riscontrate in passato.

Basandosi su questo presupposto, nei 15 Stati membri il numero totale di incidenti mortali avrebbe dovuto diminuire da 45.000 nel 1995, a 38.000 nel 2000, 32.000 nel 2005 e 27.000 nel 2010.

L'allegato 1 fornisce una serie di dati statistici, aggiornati al 1997/98 che inevitabilmente porta alle seguenti conclusioni:

- Nell'ultimo decennio vi è stata una forte riduzione degli incidenti mortali. Secondo la maggioranza degli esperti, ciò è dovuto principalmente ai fattori seguenti:
  - automobili più sicure;
  - maggiore uso delle cinture di sicurezza;
  - minore assunzione di alcool durante la guida;
  - misure di attenuazione del traffico e di riduzione della velocità.
- La tendenza ad una diminuzione degli incidenti mortali sembra ormai essersi stabilizzata, tanto che nel 2000 si prevedono più di 38.000 incidenti mortali (tabelle 1 e 2). Anche le altre stime formulate nel 1997 per i periodi successivi sembrano troppo ottimistiche.
- Esistono ancora enormi differenze fra gli Stati membri (tabella 3) che portano ancora una volta alla conclusione che sono possibili netti miglioramenti semplicemente applicando le pratiche migliori in tutta l'Unione.
- Non bisogna allentare la vigilanza e questo vale anche per gli Stati membri che presentano i migliori dati statistici in assoluto. Le tabelle 4, 5 e 6 concernono gli utenti della strada maggiormente a rischio precisando le possibilità di miglioramento attraverso strategie mirate nei confronti di queste categorie.
- Purtroppo, come sperimentato da molte autorità nazionali, le misure volte a ridurre l'enorme sofferenza umana che si cela dietro questi dati, come ad esempio un migliore controllo del tasso massimo di alcolemia consentito, un maggior controllo della velocità e una pubblicità mirata a sensibilizzare l'opinione pubblica in materia devono ancora essere difese dalle accuse pretestuose di "limitazione della libertà personale".

---

<sup>1</sup> COM(97)131 def. - 9.4.1997

Spetta alle autorità a tutti i livelli, compresa l'Unione europea che deve stabilire i giusti parametri, compiere uno sforzo maggiore per ridurre ulteriormente il numero di incidenti mortali.

## **1.2. Il programma d'azione sulla sicurezza stradale (1997-2001) dell'Unione europea**

Come indicato in precedenza, il secondo programma sulla sicurezza stradale dal titolo "Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea" ha stabilito un programma per il periodo 1997-2001 e identificato più di 60 campi d'azione raggruppati in tre categorie principali:

- 1) Raccolta e diffusione di informazioni:
  - promozione di campagne per la sicurezza stradale nell'UE;
  - campi target;
  - gruppi target;
  - le azioni in termini di efficacia (ivi inclusi i potenziali vantaggi derivanti da azioni non ancora avviate e la valutazione dell'efficacia di quelle già intraprese);
  - l'attuazione della legislazione;
  - la rapida diffusione delle informazioni e delle buone pratiche in tutta la Comunità.

- 2) Avvio e sostegno di azioni volte a prevenire gli incidenti, con particolare interesse per il fattore umano e la sua interazione con l'ambiente.

Sono previsti proposte legislative, progetti pilota e campagne d'informazione aventi come obiettivo quello di sensibilizzare l'utente della strada, di migliorarne le capacità o le condizioni fisiche, procedure di controllo allargate e misure tecniche volte a creare una situazione a prova d'errore.

- 3) Avvio e sostegno di azioni volte a ridurre le conseguenze degli incidenti.

Si prevede di proteggere l'utente della strada mediante l'uso di cinture di sicurezza, caschi e veicoli più resistenti agli urti e di presentare proposte di norme e di orientamenti comunitari per la realizzazione di infrastrutture meno pericolose in caso d'incidente.

Nel programma, l'introduzione della dimensione socioeconomica della sicurezza stradale è un elemento chiave della strategia per accelerarne i progressi utilizzando le sempre più scarse risorse pubbliche il più efficacemente possibile. Questa strategia è basata sul principio che gli elevati costi degli incidenti (valutati a circa un milione di € per incidente dichiarato) dovrebbero essere presi pienamente in considerazione nelle politiche in materia di sicurezza degli Stati membri (allegato 2). Questo calcolo tiene conto soltanto dei costi economici diretti e del valore del mancato rendimento dovuti agli incidenti stradali dichiarati e alle loro conseguenze e non comprende la

valutazione degli incidenti non dichiarati o del valore della vita umana, elementi che possono rivelarsi assai significativi. Infatti, alcuni Stati membri includono una valutazione della vita umana nelle loro statistiche nazionali, mentre altri non la prendono in considerazione sostenendo che non è possibile in alcun modo calcolare il valore della vita umana. La somma di un milione di € pur sottovalutando i costi reali degli incidenti stradali, rappresenta comunque una stima minima uniforme e accettabile.

Nel dibattito presso le altre istituzioni sulla comunicazione della Commissione, è stata sollevata la necessità di selezionare e/o classificare le misure proposte secondo diversi criteri, compresi il rapporto costi-efficacia e/o il potenziale di riduzione degli incidenti stradali. Il Consiglio ed il Parlamento hanno anche invitato la Commissione a riferire periodicamente sullo stato d'avanzamento del programma.

### **1.3. Scopo della presente comunicazione**

In primo luogo, la presente comunicazione prende in considerazione i suggerimenti del Consiglio e del Parlamento europeo, espressi sia durante il dibattito sull'argomento, sia in occasioni successive, di redigere una relazione sullo stato di avanzamento del programma d'azione presentato nel 1997.

In secondo luogo, come richiesto anche dal Parlamento europeo nella sua risoluzione, questo documento presenta una classificazione delle misure proposte che è stata effettuata sulla base del potenziale di riduzione degli incidenti mortali e del rapporto costo-efficacia delle azioni, ma anche tenendo conto di molti altri criteri più difficili da quantificare come il valore aggiunto europeo, la fattibilità sul piano politico e l'accettazione sociale.

In terzo luogo, come annunciato nel programma d'azione del 1997 la presente comunicazione comprende una raccomandazione destinata ai responsabili della sicurezza stradale a tutti i livelli decisionali di tener maggiormente conto degli elevati costi economici degli incidenti stradali rispetto ai costi delle misure correttive e di prevedere meccanismi per sensibilizzare i responsabili decisionali ai benefici delle misure di sicurezza stradale.

## **2. RISULTATI DEL PROGRAMMA D'AZIONE DALL'APRILE 1997**

### **2.1. Finalità**

Al momento della pubblicazione del programma d'azione molte attività erano già in corso o stavano per essere avviate. Va precisato che il programma ha svolto una funzione di catalizzatore per l'adozione di misure specifiche, soprattutto con l'introduzione della dimensione economica. Non è da sottovalutare l'influenza del programma su altri interventi al di fuori dell'ambito comunitario.

L'allegato 3 contiene un elenco dettagliato e sistematico delle misure del programma d'azione decise o all'esame e presenta inoltre altre misure non facenti parte del programma, ma che hanno avuto un notevole influsso sulla sicurezza stradale.

I paragrafi che seguono offrono una descrizione sommaria delle iniziative più importanti a livello comunitario che si sono succedute a partire dall'aprile 1997 nei campi di importanza strategica per migliorare l'attuazione, la consapevolezza dell'opinione pubblica e la raccolta e la diffusione delle informazioni.

## **2.2. Miglioramento dell'applicazione**

A partire dall'aprile 1997 sono state intraprese le seguenti azioni del programma in materia di legislazione e applicazione:

### ***Azioni legislative***

*Regolamento relativo alla seconda generazione di tachigrafi. (reg. 2135/98/CE) (adottato formalmente dal Consiglio il 24.9.1998)*

Dopo l'attuazione delle disposizioni tecniche, questo regolamento introdurrà, a partire dal 2002, un apparecchio digitale per registrare i tempi di guida e di sosta. Questo apparecchio faciliterà i controlli stradali e i controlli sistematici presso l'operatore.

*Proposta di direttiva del Consiglio relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità COM(1998)117 def. (presentata dalla Commissione l'11.3.1998)*

Questa proposta, quando sarà adottata, creerà un regime di controlli stradali dei veicoli commerciali, immatricolati o meno nell'UE, in merito alla loro sicurezza e all'impatto ambientale.

*Proposta di direttiva del Consiglio sull'armonizzazione delle prescrizioni concernenti l'esame di consulente per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose su strada, per ferrovia e per via navigabile COM(1998)174 def. (presentata dalla Commissione il 19.3.1998)*

Questa proposta completerà la legislazione vigente relativa ai consulenti per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose (direttiva 96/35/CE) armonizzando le prescrizioni concernenti l'esame.

*Proposta di direttiva relativa ai dispositivi di protezione antincastro anteriore dei veicoli a motore pesanti COM(1999)32 def. (presentata dalla Commissione il 10.2.1999)*

Questa proposta definisce le norme tecniche per l'omologazione di questo speciale dispositivo allo scopo di ridurre il numero di decessi e di lesioni gravi in seguito a collisioni fra autocarri e veicoli di minori dimensioni.

### ***Ritiro della patente di guida***

Il 18 giugno 1998 i 15 Stati membri hanno firmato una convenzione che prevede che il ritiro della patente abbia efficacia in tutto il territorio dell'Unione europea. La convenzione prevede il ritiro della patente in seguito a determinate infrazioni come la fuga dopo un incidente (*hit and run*), la guida in stato di ebbrezza o l'eccesso di velocità. Si basa sul principio secondo il quale lo Stato in cui si è verificata la violazione deve trasmettere immediatamente la notifica del ritiro della patente alle autorità centrali dello Stato di residenza del conducente, e quest'ultimo agirà sulla base di tale notifica.



## ***Alcool***

### *Legislazione relativa al tasso massimo di alcolemia per i conducenti*

A partire dall'aprile 1997 altri quattro Stati membri (Danimarca, Spagna, Austria e Germania) hanno modificato la propria legislazione riducendo il tasso massimo di alcolemia da 0,8 mg/ml a 0,5 mg/ml. Questo significa che oggi solo quattro Stati membri (Irlanda, Italia Lussemburgo e Regno Unito) hanno ancora un limite legale superiore a 0,5 mg/ml. Secondo la Commissione le differenze sui limiti massimi consentiti nell'UE minano la credibilità dei limiti più severi che si basano sulle ricerche più recenti. L'alcool rimane una delle principali cause di incidenti, come ribadito dal Parlamento europeo in occasione del dibattito sul programma di sicurezza stradale 1997-2001. La commissione trasporti del nuovo Parlamento europeo non ha confermato la precedente proposta della Commissione (COM(1988)707 e 640 def.), relativa all'introduzione del tasso massimo di alcolemia di 0,5 mg/ml, e ha chiesto alla Commissione di elaborare una nuova proposta per riflettere meglio i progressi compiuti in questo campo nello scorso decennio. La Commissione riconosce tuttavia il principio di sussidiarietà in questo campo e il fatto che la maggior parte degli Stati membri applicano già un limite di 0,5 mg/ml o inferiore. Invece di una nuova proposta legislativa, la Commissione intende pertanto presentare agli Stati membri una raccomandazione per sottolineare la necessità di un maggiore controllo dell'applicazione e di una cooperazione internazionale a livello legale nei confronti dei conducenti che non rispettano il tasso massimo di alcolemia nonché l'adozione per talune categorie del limite di 0,5 mg/ml o di limiti inferiori.

### ***Droghe e medicinali***

In considerazione della crescente preoccupazione riguardo agli incidenti legati all'assunzione di medicinali o droghe e per riesaminare questa complessa tematica, il Gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale ha deciso, alla fine del 1997, di ripristinare il Gruppo di lavoro "Alcool, droghe, medicinali e guida" incaricandolo di individuare le buone pratiche e di formulare raccomandazioni sulle misure adottabili a livello dell'Unione europea. I risultati del Gruppo di lavoro dovrebbero essere disponibili a metà 2000.

Nell'ambito del Quarto programma quadro è stato lanciato un progetto di ricerca (ROSITA) che prevede la messa a punto di un test da usare nei controlli stradali per rilevare l'assunzione di droghe. I risultati di uno studio sulle informazioni fornite ai consumatori di farmaci in vari Stati membri evidenziano la carenza di informazioni in merito agli effetti dell'assunzione di tali sostanze sulla guida.

### **2.3. Sensibilizzazione del pubblico**

#### *EuroNCAP*

Nella comunicazione del 1997 la Commissione ha annunciato la sua intenzione di sostenere un programma europeo di valutazione dei nuovi autoveicoli (*New Car Assessment Programme* - EuroNCAP) allo scopo di creare un mercato per la sicurezza stradale, fornendo ai consumatori adeguate informazioni sulla sicurezza passiva (secondaria) degli autoveicoli.

Attualmente fanno parte del consorzio EuroNCAP la Commissione europea, i ministeri dei Trasporti di Regno Unito, Germania, Francia, Svezia e Paesi Bassi, le organizzazioni FIA/AIT e i relativi club di automobilisti, e le organizzazioni di consumatori. Altri Stati membri si stanno preparando ad entrare nel consorzio.

Il programma EuroNCAP prevede prove d'urto frontali e laterali e la valutazione delle nuove parti anteriori relativamente al pericolo per pedoni e ciclisti. I risultati del programma di prove a cui sono state sottoposte sette diverse categorie di autovetture sono già stati pubblicati.

Il finanziamento di EuroNCAP da parte della Commissione ha permesso di eseguire un programma di prove più completo con un maggior numero di autovetture per ogni categoria rispetto a quanto sarebbe stato possibile fare normalmente. Il programma EuroNCAP ha avuto una notevole influenza sia sulla progettazione di nuove auto sia sull'installazione di sistemi di sicurezza su modelli esistenti a vantaggio dei passeggeri. La maggior parte dei costruttori è in stretto contatto con i coordinatori del programma in modo da sottoporre alle prove d'urto i veicoli più recenti (e più sicuri) prima di lanciare il prodotto sul mercato.

Il programma ha sensibilizzato i consumatori in materia di sicurezza e ciò ha avuto ripercussioni sull'incremento delle vendite delle auto che hanno superato brillantemente i test di sicurezza.

#### *La campagna "Dieci secondi che possono salvarti la vita"*

La Commissione europea è stata uno dei principali sponsor finanziari di varie campagne di sensibilizzazione tra cui la campagna "Dieci secondi che possono salvarti la vita" (aprile-ottobre 1998). Questa campagna di portata europea illustrava quattro semplici accorgimenti - che prendono meno di dieci secondi di tempo - che possono salvare la vita in caso d'incidente. Questi quattro accorgimenti sono: indossare le cinture di sicurezza, sistemare correttamente il sedile e il poggiatesta, riporre i bagagli nel cofano, sistemare i bambini su appositi seggiolini di sicurezza.

#### *Filmati sulla guida in stato di ebbrezza*

La Commissione ha finanziato la produzione di molti filmati, prendendo spunto da un'idea danese, per illustrare ai giovani i pericoli della guida sotto l'effetto dell'alcool. Questi filmati sono stati ampiamente diffusi presso organizzazioni giovanili, ecc.

#### *Filmati MTV*

La Commissione ha collaborato con il canale televisivo di musica pop e rock MTV per la produzione di tre brevi filmati diretti ai giovani sulle tematiche relative all'uso delle cinture di sicurezza e alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe. I filmati sono andati in onda su quattro reti televisive europee di MTV nel corso della primavera e dell'estate 1999.

## 2.4. Raccolta e diffusione delle informazioni

### *Base di dati CARE*

In seguito alla decisione 93/704/CE del Consiglio è stata creata una base di dati statistici sugli incidenti che hanno provocato almeno lesioni personali, registrati dalle forze di polizia nazionali. Questa base di dati è diventata uno strumento affidabile per lo studio degli incidenti mortali, mentre per le lesioni personali permane il problema delle dichiarazioni incomplete, in parte dovuto alle differenze nazionali in materia di dichiarazione, definizione dei tipi di lesione e requisiti legali previsti per la dichiarazione di incidenti con feriti. Una relazione in merito era stata presentata al Consiglio e al Parlamento europeo nel giugno 1997. Il Consiglio nella sua risoluzione del 18 giugno 1997 ha inserito un paragrafo che invitava la Commissione a continuare a sviluppare questa base di dati europea sugli incidenti stradali.

Recentemente è stata integrata nel sistema CARE una prima serie di regole per armonizzare i criteri di raccolta dei diversi dati nazionali e ciò faciliterà significativamente la produzione di dati statistici comparabili sugli incidenti stradali. La Commissione ha già usato i dati CARE per elaborare specifiche politiche nel settore. Per esempio:

- Il profilo di età di specifici gruppi di utenti della strada coinvolti in incidenti mortali o che hanno riportato lesioni gravi per alimentare la discussione sul tasso massimo di alcolemia consentito.
- La ripartizione degli incidenti mortali, all'interno o all'esterno delle aree urbane, in funzione delle condizioni di luminosità e del mese, per valutare gli effetti dell'ora legale sugli incidenti stradali.
- L'incidenza di automezzi pesanti e altri veicoli in incidenti nelle gallerie (relativamente ai tre Stati membri che raccolgono queste informazioni) per valutare il livello di sicurezza delle gallerie.
- L'incidenza di automezzi pesanti e autobus in incidenti mortali, per valutarne la responsabilità in relazione al tasso massimo di alcolemia consentito.
- L'incidenza di incidenti mortali dovuti alla fatica basandosi sui dati raccolti da sette Stati membri.
- L'incidenza di automezzi pesanti negli incidenti mortali in funzione del giorno della settimana per valutare i possibili effetti sulla sicurezza stradale dei divieti di circolazione durante il fine settimana.
- L'incidenza di "pneumatici difettosi" negli incidenti mortali e non mortali per fornire dati utili alle inchieste delle industrie produttrici di pneumatici sulla cattiva resa dei pneumatici negli incidenti stradali.

### *Uso di luci durante il giorno*

Esistono opinioni contrastanti su tale argomento e l'Istituto SWOV dei Paesi Bassi competente per la sicurezza stradale ha ordinato una ricerca in materia. Dalla relazione emerge un giudizio estremamente favorevole all'uso di luci durante il

giorno (*Day-Time Running Lights - DRL*) sulla base di un'analisi costi-benefici positiva.

A causa della complessità dell'argomento, gli Stati membri hanno concordato di costituire un gruppo di esperti per approfondire la questione. Questo gruppo si è riunito nell'ambito del Gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale. Nonostante alcuni dissensi su aspetti marginali, il Gruppo ad alto livello ha convenuto l'opportunità di promuovere l'uso di luci durante il giorno.

### **3. PRIORITÀ DEL PROGRAMMA COMUNITARIO SULLA SICUREZZA STRADALE**

#### **3.1. Metodologia**

Nel suo programma sulla sicurezza stradale 1997-2001 la Commissione ha individuato varie azioni per migliorare la sicurezza stradale. Questo programma d'azione è stato discusso dal Parlamento europeo e dal Comitato economico e sociale ed è stato oggetto di osservazioni da parte di esperti del settore pubblico e privato. Vi è stato un consenso sulle azioni individuate, ma è stata auspicata una migliore definizione delle attività e delle priorità.

Secondo i principali esperti del settore, per definire le priorità, l'analisi costo-efficacia è uno degli elementi chiave per promuovere un approccio "maturo" in materia di sicurezza stradale e rappresenta un metodo di decisione razionale basato sulle migliori prove disponibili. L'analisi costo-efficacia ha come finalità la ricerca del modo meno costoso per realizzare un determinato obiettivo politico. Il calcolo del rapporto costo-efficacia può essere inserito in un contesto sociale più ampio confrontando il costo della misura per incidente mortale evitato con i benefici rappresentati da un incidente mortale evitato ("il test di un milione di €"). Tale confronto fa dell'analisi costo-efficacia uno strumento molto simile all'analisi costi-benefici che aiuta le autorità responsabili a stabilire le priorità per un impiego più efficace delle finanze pubbliche.

Oltre al rapporto costo-efficacia di una misura, un importante parametro nella scelta delle azioni da intraprendere dovrebbe essere la stima del numero potenziale di vittime evitabili.

In ogni modo, nel programma d'azione del 1997 ci sono varie misure riguardanti la raccolta e la diffusione di informazioni e la ricerca. Non si tratta di misure specifiche in materia di sicurezza stradale, bensì di attività che producono informazioni per monitorare e orientare le politiche. Possono essere soltanto classificate, secondo criteri piuttosto soggettivi, in base al beneficio percepito dai responsabili in materia di sicurezza stradale, ma sono difficili da valutare ricorrendo ai criteri dell'analisi costo-efficacia e/o del potenziale di riduzione del numero di vittime.

Esistono inoltre vari criteri qualitativi come l'accettabilità sociale, il contesto politico e le ripercussioni su altre politiche che non possono essere integrati in un'analisi economica, ma che svolgono comunque un ruolo fondamentale nella classificazione delle priorità. Questi criteri possono essere applicati esclusivamente in una valutazione più soggettiva.

La valutazione completa del rapporto costo-efficacia è un procedimento complesso in quanto spesso i dati necessari non sono disponibili e sono necessari studi più

approfonditi. Per questa ragione, tenendo conto dei criteri soggettivi sopra menzionati, si è optato per un approccio più pragmatico, procedendo in due tappe ad una prima classificazione delle priorità del programma di sicurezza stradale dell'UE:

- classificazione *qualitativa* delle priorità. Per ridurre gli aspetti soggettivi questo tipo di strategia è stato realizzato ricorrendo a un'analisi sistematica multi-criteri che ha tenuto conto dell'opinione dei responsabili politici in materia di sicurezza stradale degli Stati membri;
- stima degli aspetti *quantitativi* delle azioni classificate ai primi posti nella prima fase. In un certo numero di casi specifici è stato necessario calcolarne il potenziale di riduzione degli incidenti ed il rapporto costo-efficacia.

### 3.2. Analisi multi-criteri

Per arrivare a una classificazione strategica delle priorità del programma d'azione è stato chiesto ai rappresentanti degli Stati membri nel Gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale e ad alcuni esperti europei di primo piano di assegnare a ciascuna azione proposta nel programma e per otto criteri distinti un voto da 1 a 5.

I seguenti criteri sono stati scelti sulla base di esercizi simili effettuati in altri settori (per esempio l'ambiente) dove sono state classificate le priorità prima di procedere all'analisi economica:

1. Valore aggiunto europeo: fino a che punto l'adozione della misura a livello europeo è compatibile con il principio secondo cui l'UE deve definire politiche solo quando il suo intervento è più efficace rispetto al livello nazionale o regionale?
2. Impegno istituzionale: fino a che punto la misura si basa su impegni finanziari passati e presenti assunti dalle organizzazioni competenti a livello europeo (ad esempio, governi di Stati membri, associazioni industriali, promotori di programmi pilota)?
3. Accettazione sociale: fino a che punto la misura è considerata legittima dalla maggior parte dei cittadini degli Stati membri?
4. Fattibilità politica: fino a che punto i responsabili politici (a livello comunitario, nazionale, regionale e locale) possono liberamente decidere questa misura, considerata l'influenza esercitata su di essi dai vari gruppi di pressione?
5. Facilità di attuazione istituzionale: fino a che punto la misura può essere effettivamente realizzata dagli organismi pubblici, considerate le loro attuali strategie e risorse (ad esempio, risorse relative al controllo e all'attuazione)?
6. Facilità di attuazione da parte dei gruppi target: fino a che punto i gruppi target (conducenti di autoveicoli, costruttori automobilistici, scuole, istituzioni/uffici/organismi responsabili per il rilascio delle patenti di guida, ecc.) possono effettivamente applicare la misura considerando le loro strategie e le loro limitazioni finanziarie attuali?

7. Assenza di effetti esterni negativi su terzi (ad esempio, alcuni tipi di controllo potrebbero essere considerati come una violazione della privacy).
8. Indipendenza dell'impatto di una misura dall'attuazione di altre misure complementari (eccetto nel caso in cui l'attuazione di tale misura rappresenti una condizione preliminare per attuare con successo altre misure e, in tal caso, tale misura dovrà essere attuata prima delle altre affinché queste ultime possano essere efficaci).

Le osservazioni ed i pareri pervenuti hanno messo in evidenza la complessità di questo esercizio e hanno indotto a cercare una definizione più esplicita di alcune azioni elencate nel programma riguardo a:

- il livello a cui l'azione dovrebbe essere intrapresa (comunitario, nazionale, locale);
- il tipo di azione prevista (legislazione, studio, scambio di informazioni, campagne).

La classificazione delle azioni, sulla base delle opinioni espresse, è stata effettuata con coefficienti di ponderazione diversi per i criteri sopra indicati in modo da valutare la sensibilità del modello. È apparso che i risultati non sono stati influenzati in modo determinante da queste variazioni.

Per distinguere tra le priorità delle azioni a livello comunitario e quelle delle azioni considerate più utili se intraprese a livello nazionale o locale si è deciso di fare due calcoli distinti. Nel primo calcolo al criterio “valore aggiunto europeo” è stata attribuita una ponderazione del 50% del totale e l'altro 50% è stato ripartito fra tutti gli altri criteri. In un secondo calcolo il criterio valore aggiunto europeo non è stato preso in considerazione.

La seguente tabella illustra i risultati di questo esercizio secondo gruppi di azioni correlate.

<p>Massima priorità a livello comunitario (ponderazione del 50% per il “valore aggiunto europeo”)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Prove d'urto dei veicoli</b><sup>2</sup> (ad esempio, EuroNCAP; progettazione 'non aggressiva' dei veicoli a motore; parti anteriori del veicolo meno pericolose per pedoni e ciclisti e protezione antincastro anteriore)</li> <li>– <b>Uso di cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta per bambini</b>; uso del casco per motociclette/biciclette</li> <li>– Sistema di monitoraggio della sicurezza stradale nell'UE; base di dati CARE; CARE plus; sistema di informazione sull'applicazione a livello nazionale delle misure; sistema Info sulla ricerca: sistema di informazione integrato</li> </ul>
---

---

<sup>2</sup> Le azioni a cui è stata attribuita la massima priorità, e che saranno oggetto di un'analisi costo-efficacia, sono evidenziate in grassetto.

Alta priorità a livello comunitario (ponderazione del 50% per il “valore aggiunto europeo”)

- Limitatori di velocità a bordo degli automezzi pesanti (valutazione); segnalazione variabile della velocità; **limitatori di velocità a bordo dei veicoli leggeri**
- Informazioni durante il viaggio Radio Data Systems, Traffic Management Channel (RDS-TMC); sistemi di chiamata urgente, rilevazione automatica degli incidenti (*Automatic Incident Detection - AID*) e gestione delle emergenze
- **Alcool; droghe/medicinali**
- Parametri medici per ottenere la patente di guida; esami per la patente di guida; ritiro della patente di guida
- **Uso di luci durante il giorno**

Alta priorità per azioni a livello nazionale/locale (senza ponderazione del 50% per il “valore aggiunto europeo”)

- Migliorare la pubblicità
- Trattamento delle vittime di incidenti
- **Progettazione di zone non pericolose ai margini delle strade; gestione dei punti critici** (comprese verifiche della sicurezza delle infrastrutture, gestione delle infrastrutture per il controllo della velocità)

### 3.3. Analisi costo-efficacia

#### *Portata*

Per valutare il rapporto costo-efficacia delle azioni in materia di sicurezza stradale si deve procedere ad una valutazione economica in funzione delle vittime evitate.

In primo luogo deve essere definita la portata di una possibile misura. Determinate azioni a livello comunitario possono essere applicate in tutta Europa, ad esempio l'omologazione degli autoveicoli. È anche possibile che un'azione sia applicabile soltanto in determinati Stati membri, ad esempio campagne mirate. A livello locale la valutazione di miglioramenti specifici delle infrastrutture può essere anche effettuata per ogni singola misura (ad esempio, per chilometro di strada o per rotonda costruiti).

#### *Potenziale di riduzione degli incidenti*

Una volta definita la portata di una misura, per calcolarne l'efficacia ci si può basare sul suo potenziale di riduzione degli incidenti. Il potenziale di riduzione degli incidenti della maggior parte delle azioni in materia di sicurezza stradale su scala

europea deve essere fondato su un'analisi statistica, partendo dall'ipotesi che un certo numero di incidenti non si sarebbe verificato senza la presenza di un dato fattore determinante (ad esempio, alcool, guida senza cinture di sicurezza, infrastrutture carenti). L'esame delle tendenze statistiche nei dati sugli incidenti stradali, prima e dopo l'introduzione di una misura di sicurezza stradale, è di norma il punto di partenza dell'analisi.

In base al punto 3.1, il potenziale di riduzione degli incidenti di una misura è di per sé un criterio per la classificazione delle priorità e può altresì servire come base per il calcolo dell'efficacia della misura. In ogni caso, a causa della segnalazione incompleta delle lesioni nelle statistiche, il potenziale della misura sarà espresso qui di seguito dal numero di incidenti mortali che potevano essere evitati. Ai fini di questa valutazione globale, si presume che ci sia una relazione costante fra incidenti mortali, lesioni gravi, lesioni lievi e danni materiali.

### *Efficacia*

La valutazione dell'efficacia in termini di incidenti mortali evitati è estremamente difficile in taluni casi, soprattutto quando l'obiettivo delle azioni è indurre un cambiamento nel comportamento degli utenti della strada, e l'esito può essere o non essere positivo.

Per calcolare l'effetto di una misura bisogna applicare al suo potenziale di riduzione degli incidenti mortali un fattore di correzione quantitativo e qualitativo. Il potenziale di riduzione degli incidenti mortali di una misura rappresenterebbe il risultato di tale misura in caso di copertura del gruppo target al 100% (livello quantitativo) e se tutte le persone interessate rispettassero la misura al 100% (livello qualitativo). Questo significa che l'efficacia di una misura può essere calcolata come il prodotto del suo potenziale di riduzione degli incidenti mortali e dei due fattori che indicano il grado di copertura e di osservanza della misura. Per i vari tipi di misure questi due fattori dovrebbero essere valutati con la massima precisione ed è chiaro che divergeranno notevolmente. Per esempio vari possibili miglioramenti infrastrutturali in Europa avranno, per ragioni di bilancio, una bassa percentuale di copertura, ma il grado d'osservanza si avvicinerà al 100% poiché gli utenti della strada, in genere, non potranno evitare di fare uso di tali miglioramenti. Il grado di copertura dei miglioramenti apportati ai veicoli dipende dal numero dei veicoli interessati da una misura (la legislazione sull'omologazione può rendere obbligatori determinati elementi soltanto per taluni tipi di veicoli nuovi) e il grado di osservanza sarà molto elevato. Al contrario, le norme che producono effetti sul comportamento possono avere un grado di copertura pari al 100% se interessano tutti gli utenti, ma un livello di osservanza relativamente basso se tali misure non sono accettate dall'opinione pubblica o la loro applicazione non è sufficientemente controllata. In questo contesto, per il calcolo del rapporto costo-efficacia del controllo dell'attuazione o delle campagne di sensibilizzazione, il fattore quantitativo di copertura dovrebbe essere considerato come la proporzione di persone raggiunte, mentre l'osservanza corrisponde alla proporzione delle persone che hanno realmente modificato il loro comportamento in seguito a tale azione.



## ***Costi***

Il calcolo dei costi in molti casi è complesso, in quanto alcuni costi sono difficili da stimare, soprattutto quando una particolare azione genera o riduce costi ambientali o costi di congestione esterni, anche perché l'azione potrebbe influenzare altre politiche che generano a loro volta costi o benefici. Un'ulteriore complicazione in un'analisi dell'efficacia sotto il profilo dei costi, effettuata a livello comunitario, è la variazione che i costi subiscono per effetto delle misure complementari da un paese a un altro in conseguenza di una diversa parità del potere d'acquisto. Sono possibili soltanto stime globali ottenute da medie e dall'applicazione di fattori di conversione. Infine i costi attribuiti alle azioni dovrebbero comprendere tutti i costi sostenuti dagli organismi pubblici e privati poiché anche i benefici sono calcolati sulla base della totalità degli effetti sociali delle vittime e dei danni materiali evitati.

## ***Riferimento temporale***

Per poter comparare i ratio costo-efficacia delle diverse misure di sicurezza è necessario correlare sia il numero degli incidenti e dei danni corporali evitati che i costi di attuazione delle misure ad un certo periodo di tempo. Questo riferimento temporale è necessario perché la relazione fra i costi e la durata degli effetti varia considerevolmente fra le misure di sicurezza. La durata degli effetti di varie misure, stimata nel progetto PROMISING, è riportata nell'allegato 4.

Per comparare i costi delle misure di sicurezza il metodo più facile è quello di convertirli in costi annuali poiché anche i benefici (ad esempio, le vite salvate) sono di solito calcolati su base annua. Il metodo più semplice è dividere il costo dell'investimento per il numero degli anni in cui una misura di sicurezza produce i suoi effetti. Comunque, per tener conto dei normali tassi di interesse sugli investimenti è più corretto, soprattutto per misure che producono effetti su diversi anni, convertire i costi dell'investimento in costi annuali costanti che, se dovessero essere sborsati nel periodo in questione, corrisponderebbero al costo iniziale dell'investimento espresso al suo valore attuale.

Per esempio se una misura produce i suoi effetti su un periodo di 15 anni ed il tasso di interesse è del 5%, il costo annuale sarà rappresentato dal costo dell'investimento diviso per 10,4 (e non per 15).

Nella tabella dell'allegato 4 sono elencati i coefficienti di conversione.

## ***Presentazione dei risultati***

Il modo in cui il rapporto costo-efficacia di una misura di sicurezza stradale è presentato può variare in funzione delle parti interessate cui questa valutazione si riferisce.

Chi acquista un dispositivo di sicurezza o paga un prezzo più alto per avere un'automobile più sicura sarà certamente interessato alla percentuale di riduzione del rischio corrispondente alla spesa. Le autorità locali che investono in piani di miglioramento stradale o in una campagna mirata vogliono invece vedere quanti incidenti mortali, lesioni personali e/o danni materiali sono stati evitati grazie a questi investimenti.

Quando si tratta di prendere decisioni strategiche a livello nazionale o comunitario, come ad esempio la classificazione delle priorità, il rapporto costo-efficacia di una misura può essere espresso sia in termini di costo per vita umana salvata, sia in termini di rapporto costo-efficacia “invertito”, il che rende più facile il confronto con la soglia di un milione di €.

Si ottiene così la seguente formula di base:

$\text{Rapporto costo-efficacia} = \frac{\text{Costo della misura}}{\text{Potenziale di riduzione x Copertura x Osservanza degli incidenti mortali}}$
---

L'analisi del rapporto costi-efficacia di azioni specifiche classificate come prioritarie dall'analisi multi-criteri di cui al paragrafo 3.2 è stata effettuata con questo metodo. Nonostante la presente comunicazione si riferisca principalmente alla classificazione delle priorità delle azioni previste a livello comunitario, è stata anche effettuata un'analisi costo-efficacia per le misure a livello nazionale o locale giudicate prioritarie. Queste misure, se possono vantare un rapporto costo-efficacia positivo, dovrebbero essere prese in considerazione dalla Comunità nell'ambito di attività relative allo scambio delle migliori pratiche e all'elaborazione di orientamenti.

### 3.4. Sintesi dei risultati

- |  |
|--|
| <p>– <i>Prove d’urto (EuroNCAP)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tipo d'azione: informazione del consumatore a livello comunitario (seguito)</li> <li>• Portata: occupanti dei veicoli e (in misura minore) utenti della strada vulnerabili</li> <li>• Ipotesi principali: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anticipa di cinque anni i benefici della nuova legislazione e migliora il livello di protezione degli occupanti dell’autovettura.</li> <li>– Costi delle prove e di pubblicazione sostenuti dalla Commissione europea, dai club di automobilisti, dalle organizzazioni dei consumatori e da vari Stati membri; costi dei miglioramenti apportati ai veicoli a carico dell’utente finale (questi costi non sono compresi in quanto non sono imposti dalla legislazione ma dalle forze del mercato).</li> </ul> </li> <li>• Potenziale di riduzione degli incidenti mortali: 2.000 all’anno</li> <li>• Costo per incidente mortale evitato: € 2.000–4.000</li> </ul> |
|--|

– *Parte anteriore dei veicoli meno pericolosa per pedoni e ciclisti*

- Tipo d'azione: legislazione sull'omologazione dei veicoli (competenza comunitaria esclusiva)
- Portata: tutti i veicoli nuovi
- Ipotesi principali:
  - Stima del numero di pedoni/ciclisti che sarebbero sopravvissuti a un incidente se la parte anteriore dei veicoli fosse stata progettata in modo da essere meno pericolosa (risultati controversi in analisi diverse)
  - Costi per i costruttori (e i consumatori finali) per modificare la progettazione/produzione (cifre da inserire perché saranno basate su una legislazione di applicazione obbligatoria e sono molto controverse).
- Potenziale di riduzione degli incidenti mortali: 650-2.200 all'anno
- Costo per incidente mortale evitato: € 140.000–3 milioni

– *Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini*

- Tipo d'azione: grande campagna comunitaria come quella “Dieci secondi che ti possono salvare la vita” combinata con un aggiornamento della legislazione comunitaria; aggiornamento della legislazione; introduzione di dispositivi sonori per le cinture di sicurezza.
- Portata: tutti i cittadini dell'UE
- Ipotesi principali: l'osservanza da parte del gruppo target (con una variazione dal 2 al 10%) dipende dall'intensità della campagna (attiva, passiva, indiretta)
- Potenziale di riduzione degli incidenti mortali: 8.000 all'anno in caso di osservanza totale
- Potenziale di riduzione degli incidenti mortali grazie alle campagne e all'aggiornamento della legislazione: 800
- Costo per incidente mortale evitato: ≈ € 50.000

NB: non esistono studi sugli effetti delle campagne d'informazione sulla sicurezza stradale.

– ***Limitatori di velocità per veicoli leggeri***

- Tipo d'azione: legislazione sull'omologazione ed eventualmente sui veicoli in circolazione
- Portata: tutti i nuovi veicoli da 3,5 a 12 tonnellate e riadattamento parziale (*retrofitting*) di quelli in circolazione
- Ipotesi principali: estrapolazione da uno studio dettagliato dei Paesi Bassi
- Potenziale di riduzione degli incidenti mortali: 50-200 all'anno
- Costo per incidente mortale evitato: € 0–100.000

NB: i benefici ambientali che ne derivano compensano ampiamente i costi sostenuti dall'utente e dalla società.

– ***Alcool (legislazione e controllo dell'attuazione)***

- Tipo d'azione:
  - a livello locale/nazionale: controllo dell'attuazione della legislazione
  - a livello comunitario: legislazione per armonizzare il tasso massimo d'alcoemia consentito, scambio di informazioni sulle migliori strategie d'attuazione, campagne
- Portata: tutti gli utenti della strada, con particolare attenzione ai (giovani) conducenti di sesso maschile
- Ipotesi principali:
  - Sulla base delle prove disponibili si potrebbe ottenere una diminuzione complessiva del 10% degli incidenti dovuti all'effetto dell'alcol con una serie di misure che prevedano tassi massimi d'alcoemia più bassi e più uniformi. Notevoli differenze fra gli Stati membri.
  - I costi legati ad un controllo più severo dell'attuazione della legislazione e delle campagne varieranno considerevolmente secondo le prassi e le tradizioni dei vari Stati membri.
- Potenziale di riduzione degli incidenti mortali delle azioni: 1.000 (circa 10.000 vittime all'anno a causa dell'alcool)
- Costo per incidente mortale evitato: € 100.000 – 1.000.000

– *Uso di luci durante il giorno*

- Tipo d'azione: varie opzioni:
  - interruttore automatico
  - regolamentazione in vigore
  - omologazione obbligatoria
- Portata: tutti i veicoli a motore
- Ipotesi principali:
  - maggior consumo di carburante 0,5–1,5%
  - effetti non rilevanti per i veicoli a due ruote (ancora all'esame)
  - estrapolazione dei dati relativi all'andamento degli incidenti nei paesi dove è applicata questa politica
- Potenziale di riduzione degli incidenti mortali: 900 – 2.000 all'anno
- Costo per incidente mortale evitato: € 500.000 – 2.000.000

NB: sono necessari ulteriori studi per ottenere stime più accurate.

– *Progettazione di zone non pericolose ai margini della strada*

- Tipo d'azione: orientamenti a livello comunitario e investimenti sulle infrastrutture a livello locale
- Portata: ampia gamma di misure come: eliminazione degli ostacoli inutili, rimozione degli ostacoli ai lati delle strade, guardrail di migliore progettazione
- Ipotesi principali: le zone pericolose lungo le strade sono un fattore di rischio in molti incidenti stradali che coinvolgono una persona sola provocati da eccesso di velocità, alcool o fatica
- Potenziale di riduzione degli incidenti mortali: 1.000–2.000 all'anno per un grande pacchetto di misure
- Potenziale di riduzione degli incidenti mortali per singoli progetti nella maggioranza dei casi < 1
- Costo per incidente mortale evitato: € 100.000–300.000 (livello nazionale/locale)

– *Gestione dei punti critici (controllo di sicurezza, gestione delle infrastrutture per il rilevamento della velocità, gestione della sicurezza urbana)*

- Tipo d'azione: orientamenti a livello comunitario e investimenti sulle infrastrutture a livello locale
- Portata: ampia gamma di misure comprendente chiodi stradali catarifrangenti, segnaletica di pericolo, barriere di sicurezza, segnaletica orizzontale e verticale più chiara.
- Ipotesi principali: estrapolazione di applicazioni nel Regno Unito e in Spagna
- Potenziale di riduzione degli incidenti mortali: elevato per i gruppi destinatari (potenziale su tutto il territorio comunitario: 2.000–4.000 all'anno)
- Costo per incidente mortale evitato: € 50.000–200.000 (livello nazionale e locale)

Alcune misure come programmi di ricerca o azioni di sostegno, come CARE, non sono state oggetto di un'analisi costo-efficacia a causa dei loro benefici indiretti sulla sicurezza stradale, mentre altri (ad esempio, programmi di formazione dei conducenti, trattamento delle vittime di incidenti) non sono stati valutati in questa fase per mancanza di dati confrontabili e attendibili.

#### 4. CONCLUSIONI

##### 4.1. Priorità comunitarie a medio e lungo termine

Il riassunto dei risultati presentati al punto 3.4 determina per ciascuna delle otto misure prioritarie sulla sicurezza stradale, identificate dagli esperti nell'analisi multi-criteri, una valutazione delle componenti principali, del loro rapporto costi-efficacia. È stato deciso di ridurre questa lista a sei priorità comunitarie a medio termine, tenendo conto dei criteri seguenti:

- il punteggio assegnato dagli esperti nell'analisi multi-criteri
- riduzione stimata del numero di incidenti mortali grazie a ciascuna misura
- la stima del rapporto costi-efficacia di ciascuna misura.

La tabella seguente fornisce una classificazione relativa per ciascuno di questi criteri e per ciascuna delle misure prioritarie di sicurezza stradale selezionate. In base all'analisi multi-criteri, le sei misure sono state classificate come di massima priorità (1) o media priorità (2). In termini di riduzione degli incidenti mortali e del rapporto costi-efficacia, ciascuna misura è stata però classificata secondo un ordine da 1 a 6.

Su questa base è chiaro che il programma EuroNCAP che ha permesso di ridurre notevolmente la gravità delle lesioni negli incidenti degli ultimi anni permane l'azione più importante per la sicurezza stradale atta a migliorare la sicurezza in

futuro, ma tutte le altre misure prioritarie contribuiscono a loro volta attivamente a migliorare la sicurezza stradale nell'UE a breve e medio termine.

		MC*	FR*	CE*
1) EuroNCAP	Continuazione della pubblicazione di dati statistici	1	1	1
2) Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta per bambini	Campagne e legislazione	1	3	3
3) Alcool	Raccomandazione, campagne e informazione sull'attuazione della normativa	2	2	5
4) Limitatori di velocità per veicoli leggeri	Legislazione	2	6	2
5) Gestione dei punti critici e progettazione di zone non pericolose ai margini delle strade	Elaborazione di orientamenti	2	5	4
6) Parte anteriore dei veicoli meno pericolosa per pedoni e ciclisti	Omologazione e (eventualmente) legislazione in uso	2	4	6

\* MC: Multi Criteria analysis (analisi multi-criteri)

\* FRP: Fatality Reduction potential (potenziale di riduzione degli incidenti mortali)

\* CE: Cost effectiveness (costo-efficacia)

Le seguenti cinque misure rappresentano priorità potenziali, ma per valutarne il rapporto costo-efficacia sono necessarie ulteriori ricerche (priorità basate soltanto su un'analisi multi-criteri):

1) Parametri medici per l'ottenimento della patente di guida
2) Esami per il rilascio delle patenti
3) Uso di luci durante il giorno
4) Effetti dei medicinali sul comportamento del conducente
5) Trattamento delle vittime di incidenti

Le tre priorità seguenti sono misure di sostegno classificate come altamente prioritarie nell'analisi multi-criteri, ma per le quali è difficile definire un potenziale di riduzione degli incidenti mortali:

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1) Banca dati CARE</li><li>2) Sistema integrato di informazioni</li><li>3) Ricerche sulle norme e la telematica applicabili ai veicoli</li></ol> |
|--|

#### 4.2. Raccomandazione della Commissione

Il calcolo del rapporto costo-efficacia, o in uno stadio più avanzato del rapporto costi-benefici, in materia di sicurezza stradale dovrebbe essere incoraggiato a tutti i livelli. I calcoli approssimativi fatti ai fini di questa relazione dimostrano in molti casi che l'investimento nella sicurezza stradale è oltremodo positivo per la società. Il paradosso è che un calcolo effettuato ad un livello più alto (UE, Stato membro) è da un lato più semplice da effettuare in quanto i costi-benefici possono essere imputati al medesimo soggetto (UE/società) ma dall'altro è più complesso a causa delle stime globali dei loro effetti. Occorrono ricerche per facilitare l'applicazione del rapporto costo-efficacia a tutti i livelli.

Infine occorre sottolineare che la distanza tra il decisore che sostiene i costi e il beneficiario dei miglioramenti è probabilmente una delle ragioni principali dei lenti progressi in materia di sicurezza stradale.

Nel caso in cui l'utente stesso ne trae un beneficio diretto (ad esempio, gli airbag), è meno necessario prevedere una legislazione in materia ed è sufficiente l'informazione sui vantaggi per la sicurezza, mentre la legislazione diventa inevitabile per le misure di sicurezza concernenti la tutela di terzi.

In queste circostanze sembra opportuno prevedere incentivi alternativi quali sgravi fiscali e riduzione degli oneri assicurativi che potrebbero accelerare gli investimenti in materia di sicurezza a tutti i livelli.

In considerazione di quanto precede, la Commissione formula la seguente raccomandazione:

##### *Raccomandazione della Commissione*

La Commissione,

visto il numero di decessi, lesioni personali e danni materiali provocati dagli incidenti stradali, visto che nel fissare le priorità politiche generali si continuano a sottovalutare le conseguenze economiche di questi incidenti,

incoraggia gli Stati membri, le autorità regionali e locali a calcolare sistematicamente i costi e gli effetti delle misure di sicurezza stradale e a confrontarli, se necessario, con i costi degli incidenti evitati,

invita gli Stati membri, le autorità regionali e locali

- ad aumentare gli investimenti sui progetti di sicurezza stradale in quanto pienamente giustificati da un punto di vista economico,
- a sviluppare meccanismi che permettano a coloro che decidono in materia di sicurezza stradale, e ne assumono i costi, di percepire concretamente i benefici che ne derivano.



ALLEGATO 1

Commissione europea  
Direzione generale dei trasporti  
Unità per la sicurezza, la tecnologia e l'ambiente

•

**CARE**

*Community  
Road Accident  
Database*

Base di dati comunitaria sugli incidenti stradali

## Statistiche sugli incidenti stradali

**Tabella 1 : Numero di decessi\***

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>B</b>	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.300
<b>DK</b>	606	577	559	546	582	514	489	489
<b>D</b>	11.300	10.631	9.949	9.814	9.457	8.758	8.549	7.792
<b>EL</b>	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.058	2.199	2.226
<b>E</b>	8.836	7.818	6.376	5.614	5.750	5.481	5.605	5.747
<b>F</b>	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	8.918
<b>IRL</b>	445	415	431	404	437	453	472	462
<b>I</b>	8.104	8.051	7.178	7.089	7.012	6.676	6.712	6.590
<b>L</b>	83	69	78	65	70	71	60	57
<b>NL</b>	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066
<b>A</b>	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963
<b>P</b>	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	2.425
<b>FIN</b>	632	601	484	480	441	404	438	397
<b>S</b>	745	759	632	589	572	537	541	540
<b>UK</b>	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581
<b>EUR 15</b>	<b>56.022</b>	<b>52.769</b>	<b>48.549</b>	<b>46.512</b>	<b>46.092</b>	<b>43.526</b>	<b>43.404</b>	<b>42.553</b>
<b>1991: INDICE 100</b>	<b>100</b>	<b>94</b>	<b>87</b>	<b>83</b>	<b>82</b>	<b>78</b>	<b>77</b>	<b>76</b>
<b>Andamento rispetto all'anno precedente</b>	<b>-</b>	<b>-5,8%</b>	<b>-8,0%</b>	<b>-4,2%</b>	<b>-0,9%</b>	<b>-5,6%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-2,0%</b>

Fonti: CARE – Fonti nazionali

- \* 1. I decessi presi in considerazione sono quelli sopravvenuti entro 30 giorni dalla data dell'incidente. Per gli Stati membri che non usano questa definizione sono stati applicati coefficienti correttivi - (EL: 1,18 fino al 1995 - F: 1,09 fino al 1993 e 1,057 a partire dal 1994 - I: 1,078 - P: 1,3).
2. Le cifre in corsivo si riferiscono a stime.

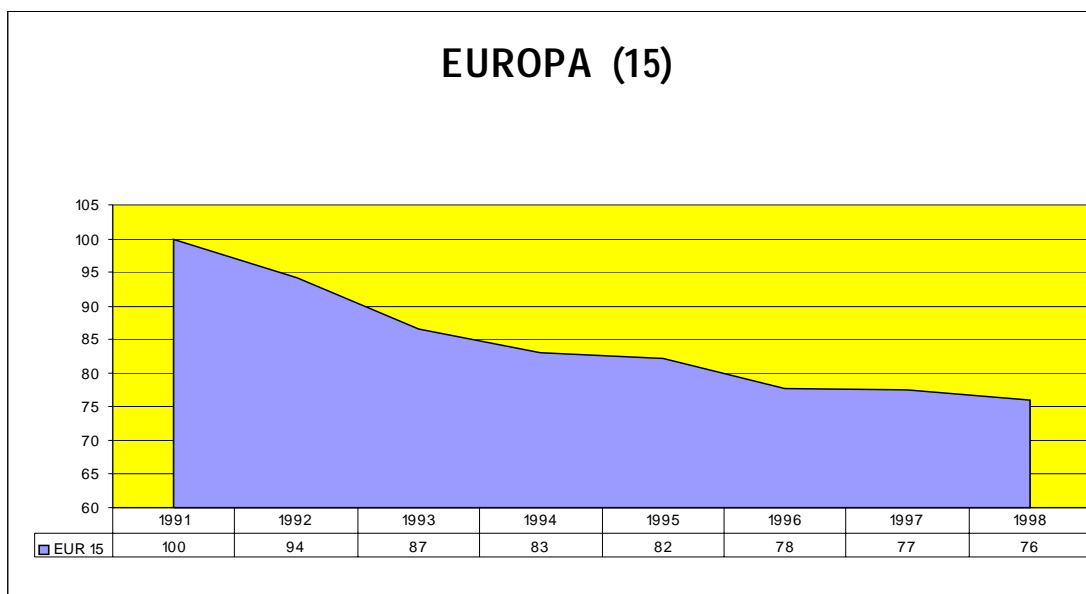
## Statistiche sugli incidenti stradali

**Tabella 2 : Andamento del numero dei decessi\***

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>B</b>	100	89	89	90	77	72	73	69
<b>DK</b>	100	95	92	90	96	85	81	81
<b>D</b>	100	94	88	87	84	78	76	69
<b>EL</b>	100	102	102	107	114	97	104	105
<b>E</b>	100	88	72	64	65	62	63	65
<b>F</b>	100	94	94	86	85	81	81	85
<b>IRL</b>	100	93	97	91	98	102	106	104
<b>I</b>	100	99	89	87	87	82	83	81
<b>L</b>	100	83	94	78	84	86	72	69
<b>NL</b>	100	98	96	101	104	92	91	83
<b>A</b>	100	90	83	86	78	66	71	62
<b>P</b>	100	96	84	78	84	85	78	75
<b>FIN</b>	100	95	77	76	70	64	69	63
<b>S</b>	100	102	85	79	77	72	73	72
<b>UK</b>	100	92	83	80	79	79	79	75
<b>EUR 15</b>	<b>100</b>	<b>94</b>	<b>87</b>	<b>83</b>	<b>82</b>	<b>78</b>	<b>77</b>	<b>76</b>

- \* 1. I decessi presi in considerazione sono quelli sopravvenuti entro 30 giorni dalla data dell'incidente. Per gli Stati membri che non usano questa definizione sono stati applicati dei coefficienti correttivi - (EL: 1,18 fino al 1995 - F: 1,09 fino al 1993 e 1,057 a partire dal 1994 - I: 1,078 - P: 1,3).
2. Le cifre in corsivo si riferiscono a stime.

### **Grafico 1**



## Statistiche sugli incidenti stradali

**Tabella 3 : Decessi\* per milione di abitanti**

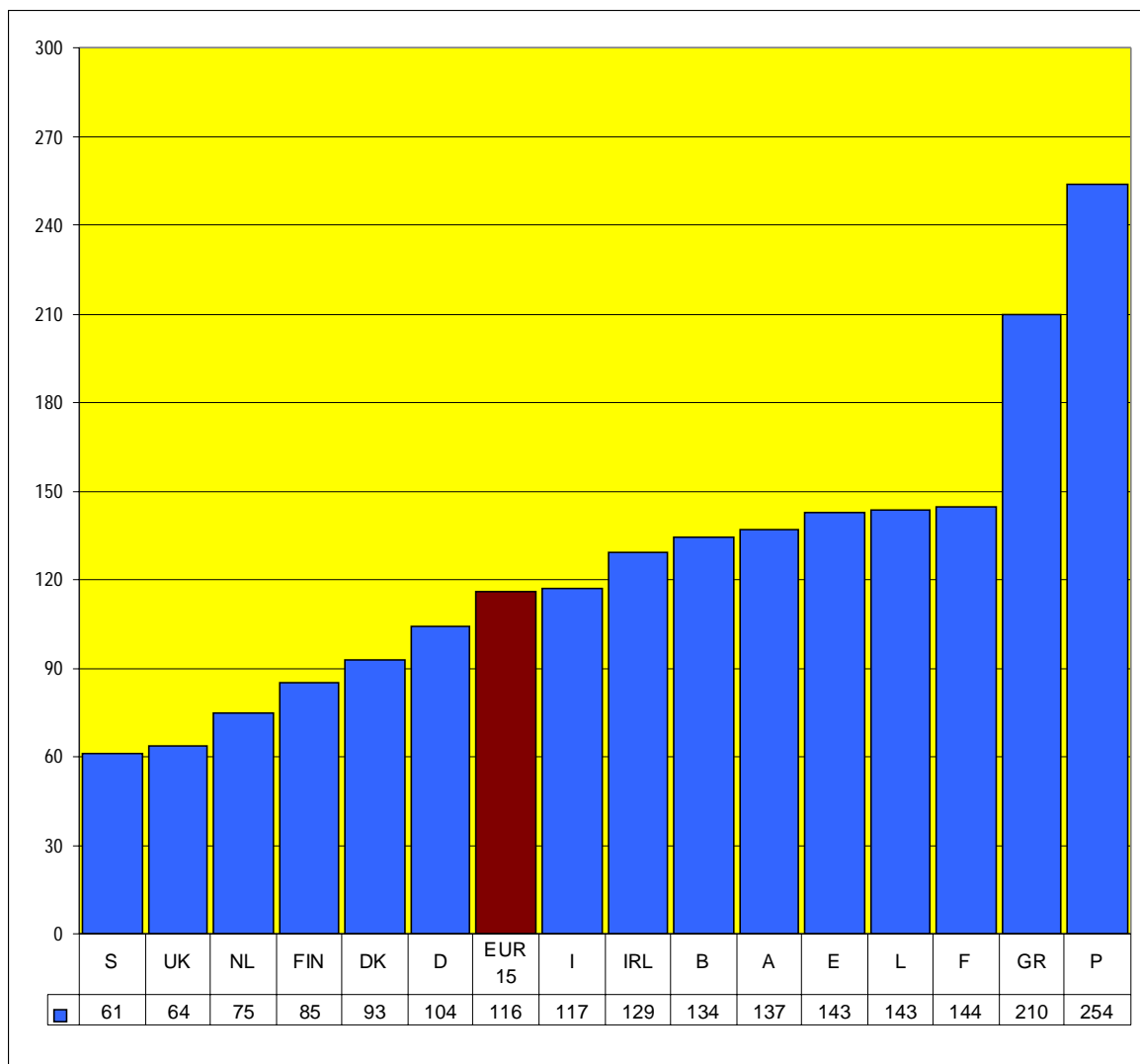
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
<b>B</b>	188	167	165	168	143	134	134
<b>DK</b>	118	112	108	105	112	98	93
<b>D</b>	142	132	123	121	116	107	104
<b>EL</b>	207	210	209	216	231	197	210
<b>E</b>	227	201	163	143	147	140	143
<b>F</b>	184	173	172	156	153	147	144
<b>IRL</b>	126	117	121	113	122	125	129
<b>I</b>	143	142	126	124	122	116	117
<b>L</b>	216	177	197	162	172	172	143
<b>NL</b>	85	83	81	85	86	76	75
<b>A</b>	200	178	161	167	151	128	137
<b>P</b>	326	313	274	253	273	275	254
<b>FIN</b>	126	120	96	95	86	79	85
<b>S</b>	87	88	73	67	65	61	61
<b>UK</b>	82	76	68	65	64	64	64
<b>EUR 15</b>	<b>153</b>	<b>144</b>	<b>132</b>	<b>126</b>	<b>124</b>	<b>117</b>	<b>116</b>

Fonti: CARE - Fonti nazionali

- \* 1. I decessi presi in considerazione sono quelli sopravvenuti entro 30 giorni dalla data dell'incidente. Per gli Stati membri che non usano questa definizione sono stati applicati coefficienti correttivi - (EL: 1,18 fino al 1995 - F: 1,09 fino al 1993 e 1,057 a partire dal 1994 - I: 1,078 - P: 1,3)
2. Le cifre in corsivo si riferiscono a stime

## Statistiche sugli incidenti stradali

**Grafico 2 : Decessi\* per milione di abitanti**



Fonti : CARE – Fonti nazionali

- \* 1. I decessi presi in considerazione sono quelli avvenuti entro 30 giorni dalla data dell'incidente. Per gli Stati membri che non usano questa definizione sono stati applicati coefficienti correttivi - (EL: 1,18 fino al 1995 - F: 1,09 fino al 1993 e 1,057 dopo il 1994 - I: 1,078 - P: 1,3).

## Statistiche sugli incidenti stradali

**Tabella 4 : Bambini deceduti (di età inferiore ai 10 anni)\***

	B	DK	D	EL*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
<b>1996</b>	26	15	216	37	102	243	12	91	2	22	29	78	17	11	109	1.010

**Tabella 5 : Pedoni deceduti**

	B	DK	D	EL*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
<b>1996</b>	154	68	1.178	481	960	1.043	114	987	9	103	157	624	70	74	1.039	7.061

**Tabella 6 : Ciclisti deceduti**

	B	DK	D	EL*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
<b>1996</b>	120	88	594	34	102	317	21	414	1	233	73	75	46	49	208	2.375

Fonti : CARE - Fonti nazionali

\* 1. I decessi presi in considerazione sono quelli avvenuti entro 30 giorni dalla data dell'incidente. Per gli Stati membri che non usano questa definizione sono stati applicati dei coefficienti correttivi - (EL: 1,18 fino al 1995 - F: 1,09 fino al 1993 e 1,057 dopo il 1994 - I: 1,078 - P: 1,3).

2. EL: Dati relativi al 1995.

## ALLEGATO 2

### Costi degli incidenti

L'introduzione da parte della Commissione della "prova un milione di ECU" nel programma sulla sicurezza stradale 1997-2001 ha suscitato molte polemiche ed è quindi necessario sottolineare, ancora una volta, che si tratta di un dato ottenuto sommando i costi economici di tutti i tipi di incidenti stradali (mortalità, con lesioni personali o con danni solo materiali) per poi dividerli per il numero degli incidenti mortali. Al momento della pubblicazione della relazione, nel 1997, il totale di questi costi lordi era stato stimato a circa 45 miliardi di ECU, mentre il numero degli incidenti mortali nell'UE, nel 1995, era di circa 45.000.

Le ultime, e più precise, stime dei costi socioeconomici degli incidenti stradali nell'UE che comprendono il valore della vita umana e degli incidenti non dichiarati sulla base delle statistiche del 1995, sono state elaborate dal Consiglio europeo della sicurezza dei trasporti (*European Transport Security Council - ETSC*) e sono riportate nella tabella 1. Applicando lo stesso metodo di calcolo sopra indicato si divide il totale dei costi "economici" dichiarati di 52 miliardi di € (nella casella grigia) per 45.000 ottenendo un valore ponderato di 1,15 milioni di € per il 1999.

**Tabella 1: Costi socioeconomici degli incidenti stradali nell'UE (miliardi €)**

	Costi economici	Valore della vita umana	Totale costi socioeconomici
Incidenti mortali	21	29	50
Lesioni gravi			
- dichiarate	16	23	39
- non dichiarate	7	10	17
Lesioni lievi			
- dichiarate	3		
- non dichiarate	4		
Incidenti con danni solo materiali			
- dichiarati	12		
- non dichiarati	37		
Totale dichiarati	52	52	104
Totale non dichiarati	48	10	58
<b>TOTALE</b>	<b>100</b>	<b>62</b>	<b>162</b>

Queste cifre sono comunque inferiori rispetto ai costi reali a causa dell'incompletezza dei dati relativi agli incidenti non mortali.

Un milione di € va considerato soltanto come un valore indicativo che non può essere ritenuto troppo elevato e quindi la prova “un milione di €” è mantenuta per promuovere la sicurezza stradale nei paesi dell'UE.



### ALLEGATO 3

Risultati del programma sulla sicurezza stradale 1997-2001

Argomento	Principali disposizioni	Stato d'avanzamento/tempi previsti
Raccomandazione relativa all'applicazione della prova "un milione di €"	La relazione conterrà una valutazione dei costi e dei benefici risultanti dall'applicazione di tale prova su tutto il territorio comunitario	Oggetto della presente comunicazione

Campo d'azione I: Raccolta e diffusione di informazioni

<b>A. Sistema integrato EU info</b>  (Sistema di) monitoraggio della sicurezza stradale nell'UE	Publicazione periodica dei dati aggiornati sugli incidenti in tutti i paesi dell'UE messi a confronto con la tendenza prevista	In corso
Base di dati CARE	Base di dati comunitaria sugli incidenti fondata sui dati non aggregati raccolti dagli Stati membri	Valutazione dei primi tre anni (COM(97) 238 def. del 26.5.1997). Valutazione in corso
CARE plus	Omogeneizzazione dei dati sugli incidenti nella base di dati CARE	In corso
Dati sull'esposizione	Integrazione dei dati sul traffico per completare i dati sugli incidenti ai fini di un'analisi migliore	Documento elaborato dal Consiglio europeo della sicurezza dei trasporti. Primavera 1998. In corso
Dati approfonditi	Raccolta di dati specifici sul luogo dell'incidente per informazioni più dettagliate e un'analisi migliore	In corso  STAIRS, relazione finale presentata  Cause degli incidenti (Consiglio europeo della sicurezza dei trasporti), rapporto dell'ACEA. Rapporto MAIDS presentato da ACEM

Studi ad hoc	Studi intesi a migliorare la valutazione quantitativa e qualitativa delle azioni specifiche	Rinviato
Indicatore rapido	Tendenze più recenti nei dati provvisori sugli incidenti stradali mortali (diffusione ristretta)	In corso
Strategie di comunicazione	Scambio di esperienze sulle strategie di comunicazione più efficaci	Seminario europeo tenutosi a Lussemburgo il 26-27 novembre 1997
Indicatori della sicurezza stradale a livello dell'UE	Strumenti di misura per valutare i risultati di singole azioni in materia di sicurezza stradale (ad esempio, controllo efficace dell'attuazione)	Rinviato
Sistema di informazioni comunitario corredato di orientamenti sulla segnaletica	Archivio documentario sulle buone pratiche in materia di attuazione della politica relativa alla segnaletica stradale orizzontale e verticale e alla progettazione delle infrastrutture	Rinviato
Sistema comunitario integrato di informazioni	L'accessibilità delle informazioni a tutti i livelli è essenziale per garantire la riuscita degli interventi in materia di sicurezza stradale. Un sistema di informazioni comunitario indipendente costruito sulla banca dati CARE dovrebbe costituirne il fondamento.	Studio di fattibilità approfondito, settembre 1999

<b>B. Altre attività nel campo dell'informazione</b>		
Studio Sartre II	Vasto studio sulle caratteristiche e sul comportamento degli automobilisti in 13 paesi dell'UE (gli Stati membri eccetto Danimarca e Lussemburgo). Esame dei risultati seguito da un'analisi approfondita di determinati argomenti.	Il progetto Sartre II è stato completato nel gennaio 1999 ed esteso ai paesi dell'Europa centrale
Cooperazione internazionale fra le forze di polizia	Creazione di una rete di collegamento fra polizia stradale e autorità responsabili dell'applicazione delle disposizioni in materia, ad esempio, di patenti di guida e tachigrafi.	Tre riunioni di contatto e misure di cooperazione sull'applicazione della normativa relativa all'uso di alcolici (TISPOL)  Progetto ESCAPE ( <i>Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement</i> ). Risultati attesi per la fine del primo semestre 2000
Inchieste indipendenti sugli incidenti	Avvio di discussioni sull'opportunità di creare organismi indipendenti per indagare sugli incidenti stradali (come già avviene per gli incidenti aerei)	Non è ancora una priorità per il settore stradale. Sono presi in esame solo i settori marittimo e aereo.
Analisi costi-benefici delle misure di sicurezza concernenti il traffico stradale	Previsione e verifica sistematiche dei costi e dei benefici di varie misure di sicurezza concernenti il traffico stradale	Relazione PROMISING (Quarto programma quadro) pubblicata a metà 1999. Sono previste azioni nell'ambito del Quinto programma quadro.

Campo d'azione II: Prevenzione degli incidenti

<b>Argomento</b>	<b>Principali disposizioni</b>	<b>Stato di avanzamento/ tempi previsti</b>
<b>A. Influsso diretto Sull'utente</b>		

<b>1. Patente di guida (capacità e comportamento)</b>		
Applicazione direttiva 91/439/CEE, articolo 12, paragrafo 3  Articolo 10	Creazione di una rete fra Stati membri per la gestione internazionale delle patenti  Decisione sull'equivalenza delle categorie	Rinviato  Febbraio 2000
Introduzione di patenti dotate di microchip	Relazione sul possibile contenuto dei microchip da inserire nelle patenti	Studio di fattibilità, novembre 1999
Esami per il rilascio delle patenti	Valutazione della diversa applicazione dell'allegato II da parte degli Stati membri	Proposte nel 2000
Allegato III (parametri medici)	Adeguamento ai progressi medici e tecnici da parte di un apposito comitato	Studi in corso sui parametri della vista
Articolo 11 della direttiva 91/439/CEE	Armonizzazione delle sottocategorie facoltative	Proposta per la fine del 1999  Adozione prevista per febbraio 2000
Rilascio della patente ai nuovi conducenti	Perfezionamento di metodi/politiche per la sicurezza dei conducenti principianti (seguito a cura del Gruppo di lavoro 2 del Gruppo ad alto livello)	Studio sulle misure adottabili dopo il conseguimento della patente per conducenti principianti, novembre 1999
Ritiro della patente  Visite mediche periodiche per conducenti di professione e anziani	Riconoscimento reciproco del ritiro della patente da parte di uno Stato membro diverso da quello di residenza abituale  Necessità di armonizzazione nel quadro del riconoscimento reciproco e per ragioni di sicurezza stradale	Convenzione adottata per la fine del 1998  Risultati dello studio luglio 1999. Proposta prevista per la fine del 1999, adozione: febbraio 2000

<b>2. Condizioni fisiche</b>		
Alcool	<p>Armonizzazione del tasso massimo di alcolemia (0,5 mg/ml) per i conducenti</p> <p>Promozione del ricorso all'analisi dell'aria espirata per misurare il tasso di alcolemia</p> <p>Reintegrazione dei conducenti a cui è stata ritirata la patente per guida in stato di ebbrezza</p>	<p>Il documento COM(88)707 def. (ancora all'esame del Consiglio) sarà sostituito da una raccomandazione agli Stati membri</p> <p>Ripristino del Gruppo di esperti. Relazione novembre 1999</p> <p>Ripristino del Gruppo di esperti</p>
Droghe/medicinali	<p>Messa a punto di metodologie per controlli da effettuare sulle strade</p> <p>Etichette con avvertenze sui medicinali</p>	<p>Avvio degli studi ROSITA e CERTIFIED</p> <p>Ripristino del Gruppo ad alto livello</p>
Fatica	Controllo più efficace dei tempi di guida dei conducenti di professione	Regolamento sulla seconda generazione di tachigrafi 2135/98/CE adottato il 24.9.1998. Le specifiche tecniche complementari sono state rinviate a marzo 2000. Aggiornamento della direttiva 88/599 previsto
Sistemi automatici di monitoraggio delle condizioni del conducente	Sistemi integrati a bordo in grado di verificare le condizioni fisiche del conducente (fatica, effetti di alcool/droghe) e il suo rispetto del codice della strada, nonché di attivare un sistema di avvertimento o un dispositivo che impedisca la guida	<p>Ricerca in corso</p> <p>1° e 2° invito a presentare proposte per il Quinto programma quadro</p>

<b>3. Sensibilizzazione</b>		
Sensibilizzare il pubblico in merito ai rischi esistenti	Campagne d'informazione a livello comunitario rivolte ai gruppi ad alto rischio	<p>1997 – Conferenza internazionale “Traffic Safety on Two Continents”, Lisbona, 22 settembre</p> <p>1997 – Campagna rivolta ai “giovani automobilisti europei”</p> <p>1997 - Varie conferenze YES (<i>Young European for Security</i>) destinate ai formatori di opinione tra i giovani</p> <p>1998 – Campagna “Dieci secondi”</p> <p>1998 - Festival internazionale dei film sulla sicurezza stradale, Lille, 1-3 aprile</p> <p>1999 – Campagna rivolta ai “giovani motociclisti europei”</p> <p>Nel corso dell’estate 1999. Tre filmati sulla sicurezza stradale trasmessi dal canale televisivo MTV</p>
Incrementare l'attrattiva di mezzi di trasporto più sicuri	Promozione del passaggio dall'auto al trasporto pubblico e/o alla bicicletta e agli spostamenti a piedi con notevoli vantaggi per la sicurezza stradale	<p>Comunicazione “Sviluppare la rete dei cittadini” pubblicata il 10.7.1998. COM(1998)431 def.</p> <p>Analisi comparativa per permettere alle autorità locali di confrontare i loro sistemi di trasporto. Progetto pilota 1998-1999, iniziativa su ampia scala nel 2000. Creazione del sito web: <a href="http://www.eltis.org">www.eltis.org</a></p>

Modificare la filosofia della pubblicità	Adozione per la pubblicità di un codice di comportamento che favorisca i messaggi che promuovono la sicurezza stradale	Studio sulla fattibilità di un premio per la migliore campagna pubblicitaria di promozione della sicurezza stradale. Relazione finale pubblicata a metà 1999
Installazione di "scatole nere" a bordo dei veicoli a motore	Questi dispositivi registrano i dati essenziali sugli incidenti e agevolano notevolmente l'analisi a posteriori (resa più difficile dopo l'introduzione dei sistemi ABS). La presenza del registratore riduce sensibilmente gli incidenti rendendo i conducenti più prudenti nella guida.	Progetto pilota per giovani conducenti in Austria e in Germania
Attribuzione dei costi reali dell'assicurazione in funzione del rischio	Il Libro verde sulla corretta ed efficace determinazione dei prezzi riconosce che:  - il premio dell'assicurazione non copre l'intero costo degli incidenti e delle loro conseguenze;  - i premi individuali non sono proporzionali al rischio potenziale a cui è esposto l'utente.	Libro verde 1996  Libro bianco 1998  Relazione sulle possibili misure per imputare direttamente agli utenti i costi operativi delle infrastrutture di trasporto, settembre 1999.  In corso
Modello di sicurezza del traffico (Quarto programma quadro)	Elaborazione di: un modello di dichiarazione relativa alla sicurezza dell'automobile; un modello di informazione sulla sicurezza dell'automobile destinato ai consumatori; un modello per computare l'imposta sui veicoli in base ai costi socioeconomici degli incidenti e delle emissioni nocive.	Modello dettagliato in fase di elaborazione

<b>B. Ambiente dell'utente</b>		
Limitatori di velocità a bordo degli automezzi pesanti.	Obbligo d'installazione e uso dei limitatori di velocità	Valutazione dell'impatto delle direttive 92/6 e 92/24 Relazione rinviata al fine di prendere in considerazione le esperienze più recenti degli Stati membri
Limitatori di velocità a bordo di altre categorie di veicoli	Estensione a tutti i veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate.  Limitatore di velocità variabile per tutti i veicoli	Argomento trattato nella presente comunicazione  <i>MASTER (Managing Speeds on European Roads)</i> . Completato
Informazioni durante il viaggio: RDS-TMC (Radio Data Systems, Traffic Message Channel)	Installazione di sistemi di informazione; necessaria l'adozione su tutto il territorio comunitario	In fase di attuazione avanzata
Gestione del traffico in funzione delle condizioni atmosferiche	Installazione di sistemi locali di monitoraggio e di informazione per il conducente	In fase di attuazione in Germania e in Francia. Scambio di informazioni, progetti pilota
Segnalazione della velocità variabile sulle autostrade o all'interno dell'autoveicolo	Informazioni destinate al conducente perché adegui la velocità in funzione delle circostanze	Scambio di informazioni, progetto pilota TROPIC completato nella primavera 1999
Pedale dell'acceleratore intelligente	Dispositivo che aumenta la resistenza del pedale dell'acceleratore quando è necessario ridurre la velocità	In fase pilota; possibilità di introdurre per legge tale dispositivo di serie. Da valutare. Prove in corso a livello nazionale
Controllo della velocità adattabile	Adattamento automatico della velocità in funzione della distanza dal veicolo che precede	In fase di sperimentazione per gli autobus; occorre valutare l'opportunità di introdurre questa tecnologia su altri veicoli a partire dal 1999



Miglioramento della visione	Installazione sui veicoli di proiettori UV, rilevatori a raggi infrarossi o sistemi radar	Sperimentazioni in corso sui prototipi. Le azioni saranno decise in base a nuove analisi sugli effetti dei proiettori UV per la sicurezza
Sistemi di rilevamento degli ostacoli	Sistemi di ausilio alla guida che avvertono il conducente della presenza di ostacoli (ad esempio, utenti della strada vulnerabili)	Progetto GADGET ( <i>Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology</i> ). Risultati definitivi presentati a metà 1999.
Migliore visibilità degli utenti della strada vulnerabili	Introduzione di un codice di pratica relativo all'uso di abiti luminescenti o riflettenti nel traffico	Mezzi e conoscenze disponibili. Occorre valutare la possibilità di elaborare norme al riguardo
Uso di luci durante il giorno	Utilizzo di proiettori di giorno per aumentare la visibilità di:  - motociclette  - altri veicoli	Relazione sulla riduzione degli incidenti mortali eseguita dall'istituto SWOV e revisione della ricerca esistente, nella primavera del 1999. Relazione sulle ripercussioni del consumo di carburante, novembre 1999. La maggioranza del Gruppo ad alto livello concorda sul fatto che l'uso di luci durante il giorno dovrebbe essere raccomandato.  È necessario prenderne in considerazione l'attuazione.
Controllo tecnico dei veicoli a motore	Ispezione periodica relativamente all'applicazione delle disposizioni di sicurezza in materia di freni, pneumatici, luci dei veicoli	Proposta di direttiva sui controlli stradali a campione (COM(98)117 def. dell'11.3.1998)
Armonizzazione degli esami che i consulenti di sicurezza per il trasporto di merci pericolose devono superare	Designazione all'interno delle aziende di responsabili di tutte le attività legate al trasporto di merci pericolose	Direttiva (COM(98)174 def. del 19.3.1998)  Posizione comune 29 marzo 1999. Adozione primavera 2000

Gestione del traffico	Definizione di una gerarchia nella rete stradale, con eventuale separazione, se necessaria, per gli utenti vulnerabili	Progetto ARROWS ( <i>Advanced Research on Road Workzone Safety Standards in Europe</i> ) completato  INTERSAFE. Presentazione di un manuale tecnico di sicurezza stradale sulle strade interurbane. Madrid, marzo 1998
Valutazione dell'impatto sulla sicurezza	L'impatto sulla sicurezza stradale come quello ambientale va valutato sistematicamente al momento di decidere sulle infrastrutture, occorre valutarne sistematicamente l'impatto sulla sicurezza stradale oltre che sull'ambiente  Sicurezza delle gallerie	Non ancora adottato  In seguito a numerosi e gravi incidenti la Commissione, assistita da gruppi di esperti, formulerà le opportune raccomandazioni
DUMAS (Quarto programma quadro)	Sviluppo e valutazione delle strategie di gestione della sicurezza urbana; verifiche sul campo condotte in tutta l'UE	Progetto avviato nel gennaio 1997. Relazione finale prevista per il 2000.

Campo d'azione III: Riduzione delle conseguenze degli incidenti

Argomento	Principali disposizioni	Stato di avanzamento/ tempi previsti
<p>Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini</p> <p>La relazione della Commissione (COM(96)244) giudica completata l'attuazione della direttiva 91/671/CEE relativa all'uso delle cinture di sicurezza. Tale uso va rafforzato mediante azioni di controllo dell'attuazione ed educative.</p>	<p>L'uso al 95% dei sistemi di ritenuta ridurrebbe di 7.000 unità all'anno il numero di vittime nell'UE.</p>	<p>1998 Campagna "Dieci secondi". Filmati MTV</p> <p>Le direttive 96/36, 37 e 38/CEE prevedono l'obbligo di installare cinture di sicurezza su tutti i sedili dei nuovi minibus e degli autobus costruiti dopo l'ottobre 1999. Si sta valutando un aggiornamento della direttiva 91/671/CEE. La direttiva 2000/3/CE introduce, inter alia, l'obbligo di montaggio delle cinture di sicurezza a 3 punti per il posto centrale posteriore dei veicoli M1 e le prescrizioni per i sistemi di ritenuta (sedili) per bambini, quali previste dal regolamento n.44 UN_ECE di Ginevra.</p>
<p>Uso del casco su cicli e motocicli</p>	<p>Il casco riduce del 50% i casi di lesioni alla testa.</p>	<p>La promozione dell'uso del casco sarà uno dei risultati della campagna per i giovani motociclisti europei</p>

<p>Resistenza all'urto degli autoveicoli</p> <p>Autovetture</p> <p>Autobus</p>	<p>Le direttive sull'urto laterale o frontale hanno introdotto per la prima volta a livello comunitario nel 1998 criteri minimi di resistenza all'urto per le automobili nuove. Restano tuttavia marcate le differenze fra auto di una stessa categoria.</p> <p>La comunicazione relativa all'omologazione degli autobus (COM(1997)276) comprende norme sul capovolgimento e procedure di evacuazione</p>	<p>Lavori di ricerca realizzati da EEVC in vista della modifica delle direttive 96/27/CE ("urto laterale") e 96/79/CE ("urto frontale") per valutare, inter alia, la possibilità di estendere il campo di applicazione, modificare alcuni criteri di valutazione e rilevare la velocità di collisione.</p> <p>Relazione finale: febbraio 2000.</p> <p>EURONCAP (in corso)</p> <p>La comunicazione è all'esame del Consiglio e del Parlamento.</p> <p>Il progetto ECBOS nel Quinto programma quadro esaminerà le prove di resistenza all'urto e altre questioni di sicurezza</p>
--	---	---

ADRIA (Quarto programma quadro)	Progettazione di un manichino antropomorfo avanzato per valutare le lesioni fisiche nelle prove d'urto frontale	Progetto avviato nel febbraio 1997. Relazione finale prevista per giugno 1999
Compatibilità (Quarto programma quadro)	Progetto di ricerca volto a formulare raccomandazioni in materia di progettazione per migliorare la compatibilità fra autoveicoli in caso d'urto	Progetto avviato nell'aprile 1997. Relazioni finali previste per l'estate 1999
Progettazione dei veicoli a motore tale da presentare meno pericoli per eventuali terzi	Progettazione di autoveicoli e automezzi pesanti in modo da ridurre al minimo i danni a terzi (più vulnerabili) in caso di incidenti	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborazione di norme di compatibilità e procedure di prova (studi in corso)</li> <li>- Proposta di direttiva sulla progettazione della parte anteriore del veicolo perché sia meno pericolosa per pedoni e ciclisti (2000)</li> <li>- Protezione anteriore antincastro ad assorbimento d'energia per gli automezzi pesanti. La ricerca, avviata nel 1995, dovrebbe sfociare nel 2000 in proposte di parametri progettuali</li> <li>- Installazione sugli automezzi pesanti di una protezione laterale (proposta di una normativa che modifica la direttiva 89/297/CEE, rendendo fra l'altro obbligatoria - e non più facoltativa - l'installazione (rinviata))</li> <li>- Proposta di una normativa di protezione frontale per i veicoli pesanti (COM(99)32)</li> </ul>

<p>Progettazione di zone non pericolose lungo le strade</p>	<p>I supporti dei guardrail sono estremamente pericolosi per i motocicli in caso di incidente.</p> <p>Occorre individuare i punti critici per poi eliminarli</p>	<p>Una conferenza è stata organizzata dal Consiglio europeo della sicurezza dei trasporti ed è stato avviato uno studio sulle barriere di protezione e i motociclisti</p> <p>SAFESTAR (<i>Safety standards for road side design and redesign</i>). Completato</p>
<p>Rilevazione automatica degli incidenti (<i>Automatic Incident Detection - AID</i>) e gestione delle emergenze</p>	<p>Installazione di sistemi intelligenti di sorveglianza del traffico</p>	<p>La tecnologia pertinente è pronta per essere attuata.</p> <p>Scambio di informazioni</p>
<p>Sistema di chiamata urgente</p>	<p>Sistema globale di posizionamento (GPS) associato al sistema globale di comunicazioni mobili (GSM)</p>	<p>Negli Stati membri sono state avviate verifiche sul campo.</p> <p>I risultati saranno resi noti ai fini di un'applicazione più ampia.</p>
<p>Trattamento delle vittime di incidenti</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prime cure</li> <li>- Soccorso stradale</li> <li>- Centri traumatologici</li> </ul> <p>Messa a punto di sistemi di allarme a bordo del veicolo</p>	<p>Sostegno della Commissione a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- orientamenti sulle migliori pratiche</li> <li>- scambio di informazioni</li> <li>- ricerche</li> </ul>

## ALLEGATO 4

### **Durata degli effetti delle misure di sicurezza stradale**

Categoria della misura di sicurezza	Durata standard degli effetti delle misure di sicurezza (ciclo di vita della misura)
Pianificazione del territorio; nuove aree residenziali	25-40 anni
Tariffazione stradale; sistemi di tassazione sul carburante o sui veicoli	1-3 anni per i veicoli esistenti, 10-15 anni dall'acquisto di un nuovo veicolo
Modifica della ripartizione modale negli spostamenti	Solo effetti immediati
Grandi progetti di investimenti stradali (nuove strade)	25-40 anni
Progetti minori di investimenti stradali	15-25 anni
Controllo del traffico tramite segnaletica autostradale	10-15 anni
Controllo del traffico tramite segnaletica orizzontale	1-10 anni
Miglioramento della manutenzione stradale	1 anno
Regolamentazione sulla sicurezza dei veicoli (per i nuovi veicoli)	10-15 anni
Educazione e formazione dei (nuovi) conducenti	1-3 anni
Educazione stradale per i bambini	1-3 anni
Campagne di informazione pubblica	Effetti solo durante la campagna o nel periodo immediatamente successivo
Interventi convenzionali di polizia	Effetti solo per la durata dell'intervento o nel periodo immediatamente successivo
Interventi di polizia automatizzati	Effetti solo per la durata dell'intervento o nel periodo immediatamente successivo

## Conversione dei costi d'investimento in costi annuali

(coefficienti di ripartizione dei costi d'investimento)

Durata	Tasso di interesse 5%	Tasso di interesse 4%	Tasso di interesse 3%
40 anni	17,2	19,8	23,1
25 anni	14,1	15,6	17,4
15 anni	10,4	11,1	11,9
10 anni	7,7	8,1	8,5
5 anni	4,3	4,5	4,6
3 anni	2,7	2,8	2,8