



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 22.2.2006
COM(2006) 74 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

**PROGRAMMA DI AZIONE EUROPEO PER LA SICUREZZA STRADALE
BILANCIO INTERMEDIO**

(SEC(2006) 221)

1. INTRODUZIONE

Il Libro bianco sui trasporti adottato nel 2001¹ aveva posto l'obiettivo di dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010. Questo obiettivo è stato poi ribadito nel programma di azione europeo per la sicurezza stradale adottato nel 2003².

Al di là di questo obiettivo, il messaggio era chiaro: il dibattito sul miglior livello di efficacia – a livello europeo, nazionale, regionale o privato – non è nuovo, ma il programma del 2003 ha introdotto il concetto di « responsabilità condivisa ».

Migliorare la sicurezza stradale è in effetti il risultato di interventi a livelli diversi. Alcuni dipendono soltanto dal livello locale (per esempio, rendere sicura la rete viaria) o dal singolo utente (comportamento responsabile), altri invece presuppongono diversi attori, come nel caso dei veicoli più sicuri che sono prodotti su iniziativa dell'industria automobilistica per rispondere alle richieste dei consumatori. L'intervento comunitario deve rispettare il concetto di competenza mista prevista dal trattato: alcune azioni di comprovata natura prioritaria dipendono chiaramente soltanto dagli Stati membri (o da altri attori). Altre, anch'esse prioritarie, richiedono un'iniziativa comunitaria.

L'obiettivo principale summenzionato, adottato prima dal Parlamento europeo³ e poi dal Consiglio⁴, ha permesso di ottenere progressi importanti. La presente comunicazione traccia il bilancio intermedio annunciato nel programma adottato nel 2003. È corredata di un documento di lavoro dei servizi della Commissione⁵ contenente statistiche sugli incidenti (parte 1), schede riassuntive per ogni Stato membro (parte 2), un riepilogo della legislazione comunitaria in materia di sicurezza stradale (parte 3), una selezione di progetti finanziati dalla Commissione in questo settore (parte 4) e infine alcuni esempi di impegni di cittadini assunti nell'ambito della carta europea della sicurezza stradale (parte 5)⁶.

2. 2001-2005: PROGRESSI PIÙ RAPIDI MA CARENZE CHE PERMANGONO

2.1. Bilancio globale a livello dell'Unione europea

Globalmente, nei paesi che oggi formano l'Unione europea si sono registrate **50 000 vittime della strada nel 2001** e l'obiettivo comune, proposto nel 2001 e aggiornato dopo l'allargamento nel 2004, è di non superare le **25 000 vittime all'anno entro il 2010**.

Nel 2005⁷ le vittime sono state ancora 41 600, pari a una riduzione del 17,5% in 4 anni. Si tratta di un risultato insufficiente. Proseguendo al ritmo attuale, l'Unione potrebbe contare

¹ La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte [COM(2001)370 def. del 12 settembre 2001]

² Programma di azione europeo per la sicurezza stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa [COM(2003)311 def. del 2 giugno 2003]
³ Risoluzione del 12 febbraio 2003, GU C 43E del 19.2.2004, pag. 250.

⁴ Conclusioni del consiglio Trasporti del 5 giugno 2003, documento 9686/03 (comunicato stampa 146), pag. 22.

⁵ SEC... del ... [...], pag. [...].

⁶ Questi documenti sono pubblicati sul sito Internet "Europa" nella sezione "Trasporto stradale": http://europa.eu.int/comm/transport/road/index_en.htm.

⁷ Stima basata sui dati provvisori più recenti disponibili.

ancora 32 500 vittime nel 2010, ben oltre il massimo previsto di 25 000. L'evoluzione degli ultimi dieci anni ha fatto registrare una diminuzione nel 2001 che merita di essere descritta. La situazione è la seguente:

- tra il 1994 e il 2000 il numero di vittime della strada è calato soltanto del 2% all'anno, mentre il numero di incidenti ha registrato un leggerissimo aumento; questo andamento fa pensare che i miglioramenti tecnici apportati ai veicoli siano all'origine di questa tendenza.
- tra il 2001 e il 2005 il numero di vittime della strada è diminuito in media del 5% all'anno, mentre il numero di incidenti è diminuito in media del 4% all'anno, e anche del 5% all'anno fra il 2003 e il 2004; questa evoluzione dei grandi indicatori, ormai parallela, corrisponde alle date di entrata in vigore di piani volontari a favore della sicurezza stradale nella maggior parte degli Stati membri.

L'esame delle statistiche per categoria di utenti, di veicoli o per tipo di incidenti mostra che l'evoluzione non è uniforme. Infatti:

- la percentuale di motociclisti sul totale delle vittime della strada, che fino al 1996 era rimasta relativamente stabile attestandosi attorno al 9,5%, non ha smesso di aumentare dopo questa data, per giungere al 14% nel 2003.
- in termini assoluti, il numero di motociclisti morti è aumentato del 5,6% fra il 2000 e il 2003, mentre nello stesso periodo il totale delle vittime della strada è diminuito del 12%. Queste cifre sono allarmanti: il numero di motociclisti che hanno perso la vita sulle strade in Italia, Belgio, Svezia e Regno Unito è aumentato rispettivamente del 40%, 39%, 21% e 15%. In Francia si è registrata una tendenza opposta significativa: fra il 2000 e il 2002 vi è stato un aumento del 10%, seguito poi nel 2003 da una diminuzione dell'8% rispetto all'anno precedente.
- i giovani di età compresa fra i 18 e i 25 anni sono una categoria a rischio: questo 10% della popolazione rappresenta il 21% delle vittime nel 2003 e i quattro quinti delle vittime sono uomini. Questo fenomeno, noto come la « febbre del sabato sera » (gli incidenti avvengono nelle notti del fine settimana), è una vera tragedia.
- i pedoni (5 400 vittime) e i ciclisti (2 000 vittime) continuano a essere particolarmente vulnerabili.
- i pedoni di oltre 65 anni rappresentano circa il 27% di tutti i pedoni rimasti vittime della strada e sono sovrarappresentati rispetto alla loro percentuale nella popolazione totale (18%).
- i mezzi pesanti sono coinvolti nel 6% di tutti gli incidenti, ma nel 16% degli incidenti mortali, un dato che conferma la maggiore gravità di questi incidenti. Per contro, il coinvolgimento dei mezzi pesanti negli incidenti diminuisce più rapidamente del numero di incidenti in generale.
- gli incidenti fuori dei centri abitati (escluse le autostrade) sono i più gravi: anche se costituiscono soltanto il 28% di tutti gli incidenti, concentrano il 60% di tutte le vittime della strada.
- gli incidenti nei centri abitati rappresentano il 67% di tutti gli incidenti e il 31% delle vittime della strada.

- gli incidenti e le vittime di incidenti in autostrada rappresentano rispettivamente il 5% e il 9% del totale.

Per quanto riguarda gli Stati membri dell'ultimo allargamento, i loro risultati in materia di sicurezza stradale sono inferiori alla media dell'Unione prima del 2004. All'inizio degli anni novanta alcuni di questi paesi hanno registrato un'evoluzione drammatica, ma dal 2001 la loro situazione non è fondamentalmente diversa da quella di diversi Stati membri dell'UE-15. In definitiva, i paesi dell'allargamento non hanno una loro specificità: i problemi sono analoghi ma soltanto rimandati nel tempo.

2.2. Gli Stati membri

• *Evoluzione recente*

Le cifre globali di cui al paragrafo 2.1 non rispecchiano le grandi disparità fra gli Stati membri illustrate di seguito:

- il numero annuo di vittime per milione di abitanti varia fra 50-60 (Malta, Paesi Bassi, Svezia e Regno Unito) e oltre 200 (Lettonia e Lituania), mentre la media dell'UE-25 si attesta su 95;
- il numero annuo di vittime per milione di autovetture private⁸ varia fra 130-150 (Paesi Bassi, Svezia e Regno Unito) e 600 (Lituania) e 800 (Lettonia), mentre la media dell'Europa dei 25 si attesta su 220;
- in termini di evoluzione del numero di vittime tra il 2001 e il 2004, nove Stati membri (Germania, Estonia, Francia, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Svezia) hanno conseguito un calo più rapido della media dei venticinque (-14%); altri otto Stati membri (Belgio, Danimarca, Grecia, Spagna, Irlanda, Austria, Finlandia, Regno Unito) hanno ottenuto progressi limitati (riduzione di almeno il 5%, ma inferiore o uguale alla media dei progressi); altri sei (Repubblica ceca, Lettonia, Ungheria, Polonia, Slovenia, Slovacchia) hanno ottenuto progressi molto deboli, quando non hanno addirittura registrato leggeri regressi (evoluzione massima del 5%, in più o in meno, rispetto alle cifre del 2001), mentre la situazione è peggiorata a Cipro e in Lituania. Questi tassi tuttavia devono essere considerati con prudenza, in particolare nei tre piccoli Stati membri in cui un numero limitato di incidenti gravi incide pesantemente sul risultato nazionale.

• *I nuovi piani per la sicurezza stradale*

Il Libro bianco del 2001 e il programma di azione europeo del 2003 hanno spinto gli Stati membri che non si erano ancora dotati di piani nazionali per la sicurezza stradale a provvedere in merito, riprendendo spesso l'obiettivo comune di dimezzare il numero di vittime della strada. L'Unione europea ha così contribuito a trasformare la sicurezza stradale in uno degli obiettivi politici prioritari degli Stati membri.

Oltre a potenziare i controlli e inasprire le sanzioni (obiettivo prioritario ampiamente condiviso), i piani degli Stati membri comprendono generalmente azioni di formazione e

⁸ Il rapporto fra il numero di vittime e il numero di veicoli fornisce teoricamente un quadro più chiaro del rapporto fra il numero di vittime e la popolazione; tuttavia, deve essere preso in considerazione con cautela vista l'incertezza sul numero reale di veicoli in circolazione in diversi Stati membri.

informazione destinate a sviluppare una cultura della sicurezza stradale, a coinvolgere tutte le parti interessate e a garantire una migliore preparazione dei conducenti. La mobilitazione dei parti interessate avviene sulla base di carte programmatiche o di impegni volontari.

Gli Stati membri hanno anche preso iniziative nella lotta contro l'abuso di alcol, stupefacenti e medicinali: in alcuni paesi sono stati introdotti tassi di alcolemia più bassi (in generale 0,2 mg/ml) per i neopatentati o per i conducenti professionisti, le sanzioni in caso di guida con un tasso di alcolemia elevato sono state inasprite oppure sono state adottate iniziative legislative contro la guida sotto l'influenza di stupefacenti. Ora i controlli sono più numerosi, mirati, efficaci, affidabili e rapidi, in particolare quando sono svolti lungo le strade.

3. BILANCIO DELL'INTERVENTO COMUNITARIO DAL 2001

L'intervento comunitario ha assunto diverse forme: legislazione, sostegno alla ricerca, studi, sovvenzioni, analisi e diffusione delle buone pratiche. Il presente capitolo illustra nei dettagli le azioni svolte di recente. L'elenco completo della legislazione adottata dal 2001 e l'elenco delle proposte ancora in fase di negoziazione interistituzionale così come una selezione di progetti e studi europei figurano nelle parti 3 e 4 del documento di lavoro dei servizi della Commissione summenzionato.

3.1. Fare rispettare le regole – porre fine all'impunità

La raccomandazione 2004/345/CE tratta delle buone pratiche in materia di controllo dell'applicazione delle regole riguardanti l'alcol al volante, la velocità e l'uso della cintura di sicurezza. Essa si applica a qualsiasi tipo di trasporto con veicolo a motore, privato o professionale. La sua attuazione è seguita da un gruppo di esperti degli Stati membri e della Commissione.

Attualmente molte infrazioni stradali commesse da non residenti restano senza seguito in quanto manca un meccanismo di cooperazione sistematica fra le autorità amministrative e di polizia dei vari Stati membri. In alcuni paesi con intenso traffico di transito il tasso di determinate infrazioni commesse da non residenti può arrivare al 35% del totale. Pertanto, in assenza di cooperazione transnazionale a livello di controlli e sanzioni, anche i risultati migliori mostrano carenze. Sarà necessario tenere conto della dimensione chiaramente europea di questo problema.

3.2. Evitare gli errori o ridurle al minimo le conseguenze

Nessun utente della strada è infallibile. Tenuto conto della potenziale gravità degli errori commessi dagli utenti della strada, è opportuno limitarne le conseguenze (sicurezza passiva) se non addirittura evitarle (sicurezza attiva).

- ***Sicurezza passiva dei veicoli***

Oggi i veicoli offrono ai passeggeri un livello di protezione sensibilmente più elevato di qualche anno fa e le caratteristiche di sicurezza migliorano a un ritmo mai osservato in precedenza. Inoltre, la sicurezza è diventata un elemento commerciale decisivo. Questa evoluzione positiva è dovuta agli sforzi dell'industria, ampiamente sostenuta dalle informazioni diffuse presso i consumatori, per esempio attraverso l'*EuroNCAP*, il programma

di valutazione della protezione dei passeggeri dei nuovi modelli di veicoli, e dal sostegno europeo alla ricerca. I progetti in questo settore sono numerosi.

L'uso della cintura di sicurezza è ormai obbligatorio in tutti i veicoli che ne sono provvisti. L'obbligo di utilizzare i dispositivi specifici di sicurezza per i bambini a bordo dei veicoli è generalizzato.

Due proposte, destinate rispettivamente a equipaggiare tutti i veicoli con cinture di sicurezza e a rendere obbligatoria la certificazione dei mezzi pesanti e degli autobus, in passato opzionale, sono in corso di negoziazione interistituzionale.

Inoltre, la protezione degli utenti vulnerabili in caso di scontro con un veicolo a motore può essere ancora ulteriormente migliorata.

- **« eSafety » e altri aspetti della sicurezza attiva dei veicoli**

Il concetto di « eSafety » è stato sviluppato a partire dal 2003⁹ ed è stato rafforzato nell'ambito dell'iniziativa "Veicolo intelligente". Le tecnologie intelligenti offrono prospettive importanti per la sicurezza attiva e completano i miglioramenti già ottenuti grazie alla sicurezza passiva. Gli sforzi congiunti compiuti dalla Commissione, dagli Stati membri e dall'industria intendono trasformare a breve la *eSafety* in una realtà concreta, soprattutto per quanto riguarda l'attuazione dell' "eCall"¹⁰. Altre tecnologie, che riguardano l'interfaccia uomo-macchina o l'interazione tra il veicolo e l'infrastruttura, sono ancora in fase sperimentale.

A più breve termine, diversi studi pubblicati di recente sul sito Internet Europa hanno dimostrato come sia possibile migliorare rapidamente le misure che offrono un buon rapporto costi-benefici, in particolare il controllo elettronico della stabilità, l'uso delle luci anabbaglianti da parte di tutti i veicoli e la segnalazione dei contorni dei mezzi pesanti con strisce retro riflettenti.

- **« CARS-21 », per la competitività dell'industria automobilistica**

Il gruppo di alto livello *CARS-21*¹¹, il cui obiettivo è rafforzare la competitività dell'industria, ha esaminato le questioni connesse alla regolamentazione, al commercio, all'ambiente e alla sicurezza stradale. Un programma di azione per i prossimi dieci anni è stato adottato il 12 dicembre 2005¹². In materia di sicurezza stradale, la diffusione dei sistemi a bordo dei veicoli (spia della cintura di sicurezza non allacciata, luci anabbaglianti, sistemi di assistenza in caso di frenata d'emergenza e controllo elettronico della stabilità) è ritenuta prioritaria.

- **Sicurezza delle infrastrutture**

⁹ Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo - Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per veicoli sicuri e intelligenti [COM(2003)542 def., 15.9.2003]

¹⁰ COM(2005)431 def., 14.9.2005.

¹¹ A questo gruppo, creato nel gennaio 2005, partecipano rappresentanti della Commissione, degli Stati membri, del Parlamento europeo, dell'industria, delle organizzazioni sindacali, delle organizzazioni non governative e delle organizzazioni degli utenti.

¹² <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

La regolamentazione si limita per il momento alla direttiva 2004/54/CE, elaborata a seguito dei gravi incendi sviluppatisi nelle gallerie del Monte Bianco, del Tauern e del Gottardo nel 1999 e 2001. Essa intende ridurre il rischio di incidenti gravi grazie a misure preventive e, in caso di incidente, salvare il maggior numero possibile di persone.

Quanto al miglioramento dell'infrastruttura stradale, si possono evitare ogni anno oltre 600 morti e circa 7 000 incidenti sugli assi della rete transeuropea, ossia tra il 12% e il 16% delle vittime e tra il 7% e il 12% degli incidenti registrati su questi stessi assi, grazie a una gestione più efficiente della sicurezza dell'infrastruttura. Alcune iniziative di audit e di metodologia, come l'*Euro RAP (European road assessment programme, programma europeo di valutazione delle strade)* e l'*EuroTAP (European tunnels assessment programme, programma europeo di valutazione delle gallerie)*, entrambe sostenute da finanziamenti comunitari, intendono migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali adottando una strategia basata sull'informazione e la trasparenza.

3.3. Patente di guida e norme di idoneità alla guida

- ***Patente di guida***

Una proposta di rielaborazione e approfondimento della legislazione esistente in materia di patente di guida, che prevede in particolare un accesso più graduale alle motociclette e ai veicoli più pesanti così come l'introduzione di una patente di guida per i ciclomotori, è attualmente in fase di negoziazione interistituzionale.

Le prove d'esame per il conseguimento della patente di guida sono state rese più rigorose dalla direttiva 2000/56/CE¹³ in modo da garantire che le autoscuole preparino meglio i candidati: i progetti riguardanti la formazione dei giovani conducenti sembrano promettenti.

- ***Norme di idoneità alla guida***

I continui progressi della medicina permettono di comprendere meglio l'incidenza di determinate patologie sulla guida. I requisiti medici minimi, di cui all'allegato III della direttiva concernente la patente di guida, sono stati fissati circa venticinque anni fa, quindi devono essere modificati. A questo proposito è in corso la revisione delle norme mediche relative alla vista, all'epilessia e al diabete, in particolare per quanto riguarda l'idoneità fisica dei conducenti professionisti.

3.4. Guidare per gli altri in assoluta sicurezza

- ***Legislazione sociale e tecnica***

Nel dicembre 2005 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno raggiunto un accordo su una proposta legislativa per migliorare e rafforzare le regole in vigore sul controllo e il rispetto dei periodi di guida e di riposo e su un'altra proposta che prevede di migliorare l'applicazione delle norme sociali (periodi di guida, di riposo e di lavoro). È previsto in particolare l'aumento significativo del numero di controlli da effettuare per verificare il rispetto dei periodi di guida e di riposo dei conducenti (oggi dovrebbe essere controllato 1% delle giornate di lavoro).

¹³ Direttiva 2000/56/CE della Commissione, del 14 settembre 2000, che modifica la direttiva 91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida, GU L 237 del 21.9.2000, pag. 45.

Il tachigrafo digitale è obbligatorio su tutti i veicoli nuovi a partire dal 2006; i limitatori di velocità sono diffusi su tutti i veicoli commerciali di almeno 3,5 tonnellate o con almeno otto posti per passeggeri. Quanto al trasporto di merci pericolose, prosegue l'adeguamento al progresso tecnologico (prescrizioni e procedure di controllo).

- ***Formazione dei conducenti***

Il trasporto professionale è caratterizzato da un'elevata uniformità per quanto riguarda la qualifica iniziale e la formazione periodica. La direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti professionali deve essere recepita nelle legislazioni nazionali entro il mese di settembre 2006. Essa introduce il principio dell'accesso graduale dai veicoli più leggeri a quelli più pesanti in funzione dell'età del conducente e del tipo di formazione ricevuta all'entrata in funzione. Il conducente deve inoltre seguire periodicamente corsi di formazione.

3.5. La Carta europea della sicurezza stradale

Per incoraggiare gli attori della sicurezza stradale diversi dalle amministrazioni nazionali ad assumersi le proprie responsabilità, la Carta europea della sicurezza stradale mette in atto il concetto della responsabilità condivisa in quanto i firmatari si impegnano risolutamente a svolgere azioni concrete e misurabili nella sfera di loro competenza per contribuire all'obiettivo comune.

Dal 6 aprile 2004 le imprese, i club automobilistici, le associazioni, le scuole, i mezzi di comunicazione, i comuni – per citare soltanto alcuni dei potenziali firmatari della carta – sono invitati a sottoscrivere impegni concreti. Ad oggi oltre trecento firmatari, di cui oltre un quarto sono comunità territoriali, hanno sottoscritto gli impegni della Carta. L'obiettivo è raggiungere 2 500 firmatari nel 2008. L'elenco dei firmatari e gli impegni assunti sono pubblicati sul sito Internet della Carta¹⁴. La parte 5 del documento di lavoro presenta alcuni impegni previsti dalla Carta.

3.6. Proteggere ed educare gli utenti a rischio e gli utenti vulnerabili

- ***Bambini e adolescenti***

La direttiva 2003/20/CE, che deve essere recepita dagli Stati membri entro il 9 maggio 2006, prevede una serie di misure per migliorare la sicurezza dei bambini trasportati a bordo delle autovetture, dei camion e degli autobus. Per esempio, nelle autovetture e nei camion provvisti di dispositivi di sicurezza i bambini di altezza inferiore a 150 cm devono utilizzare un sistema di ritenuta adatto al loro peso.

D'altra parte, tenuto conto del fatto che l'educazione dei bambini alla sicurezza stradale deve iniziare dalla più tenera età, con l'assistenza della Commissione sono stati realizzati molti progetti, campagne e guide europee alle buone pratiche.

- ***Giovani adulti***

I giovani adulti, che rappresentano la maggior parte dei neopatentati, devono essere l'obiettivo privilegiato di azioni di sensibilizzazione e prevenzione.

¹⁴ <http://europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter.htm>

Così, per esempio, le campagne «EuroBob» e «Notte europea senza incidenti» riguardano uno degli aspetti più tragici della sicurezza stradale, vale a dire gli incidenti, spesso gravi, durante le notti del fine settimana. Queste campagne cercano i mezzi adeguati e il linguaggio più efficace per fare appello al senso di responsabilità dei conducenti e incoraggiarli a restare sobri.

- **Anziani**

La questione centrale a proposito degli anziani riguarda la necessità di conciliare la mobilità e la sicurezza.

Nella fascia di età superiore a 70 anni la mortalità dei pedoni è superiore a quella dei conducenti, visto che raggiunge il 40% rispetto al 12% del secondo gruppo. Tuttavia, la percentuale dei conducenti che perdono la vita in incidenti stradali registra un'impennata a partire dall'età di 70 anni. È un fenomeno che va quindi preso in debita considerazione.

- **Pedoni e ciclisti**

La direttiva 2003/102/CE relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili prima e in caso di urto con un veicolo a motore prevede, per i nuovi tipi di veicoli, frontali meno pericolosi per i pedoni a partire dal 1° ottobre 2005. D'altra parte, nel 2006 entrerà in vigore la direttiva 2005/66/CE che intende migliorare la protezione degli utenti in caso di urto con un veicolo dotato di paraurti tubolare rigido. Durante l'autunno del 2005 si è svolto un dibattito pubblico sul miglioramento delle disposizioni della direttiva.

La direttiva 2003/97/CE prevede che a partire dal gennaio 2007 tutti i mezzi pesanti che saranno immatricolati nell'Unione europea siano provvisti di specchietti retrovisori o di dispositivi integrativi per la visione indiretta che eliminino l'angolo cieco. Equipaggiando i veicoli esistenti con questi dispositivi si potrebbero salvare 1 300 vite all'anno, essenzialmente ciclisti ma anche altri utenti a rischio, a un costo quattro volte inferiore ai benefici ottenuti.

- **Motociclisti e ciclomotoristi**

Le statistiche sul numero di motociclisti vittime della strada sono fra le più preoccupanti: si tratta dell'unica categoria di utenti in cui globalmente il tasso di mortalità negli incidenti stradali non scende, rivelando così una controtendenza rispetto alle cifre generali, e in alcuni Stati l'aumento è allarmante. Di conseguenza, non è impensabile che nel 2010 si presenti il fenomeno seguente: il numero di vittime della strada sarà dimezzato ma un morto su tre sarà un motociclista, mentre oggi la percentuale è di uno su sei.

Per questo motivo il programma di azione stabiliva l'obiettivo di migliorare la sicurezza dei motocicli mediante la legislazione o accordi volontari con l'industria. Di conseguenza:

- la proposta di una terza direttiva concernente la patente di guida (revisione) introduce l'accesso graduale alle moto più potenti;
- i produttori europei di ciclomotori hanno sottoscritto un accordo volontario nell'ambito della Carta europea della sicurezza stradale per installare entro il 2010 sistemi di frenata più sicuri, come per esempio l'ABS, sulla metà dei modelli nuovi. L'industria dovrebbe adottare altre iniziative relative allo sviluppo tecnologico e alla commercializzazione.

Restano i problemi fondamentali di come i ciclomotori, con le loro caratteristiche specifiche, sono percepiti dai conducenti di altri veicoli e di come i conducenti stessi dei motocicli giudicano la loro sicurezza rispetto agli altri veicoli.

L'uso del casco è oggi obbligatorio in tutti gli Stati membri per tutti i ciclomotori. Il rispetto di questa regola continua a suscitare preoccupazioni e giustifica le campagne al riguardo.

- ***Utenti disabili***

Agevolare l'accesso degli utenti con una disabilità fisica alla guida è una priorità assoluta. Visto che grazie alla possibilità di guidare i disabili possono essere veramente autonomi, è necessario garantire questa mobilità, tutelando la loro sicurezza e quella degli altri.

Alcune azioni sono già state svolte prima del 2003; di recente lo studio *QUAVADIS (quality and use aspects of vehicle adaptations for disabled)* ha favorito la diffusione e la condivisione delle informazioni sugli adattamenti dei veicoli in tutta l'Unione europea.

- ***Plurirecidivi***

Un aumento dei controlli stradali si traduce in una maggiore sicurezza stradale ma anche in un aumento delle patenti di guida ritirate. Questa sanzione, che consiste nell'impedire ai conducenti più pericolosi di circolare, è senza dubbio necessaria ma, per restare credibile, deve essere accompagnata da misure che modifichino il comportamento dei conducenti. La loro riabilitazione è lo strumento che permette di garantire una sicurezza stradale duratura.

3.7. Controllo della situazione e valutazione delle misure

La Commissione dispone già di diversi strumenti di controllo, mentre altri sono in via di elaborazione. L'analisi delle politiche nazionali ha prodotto diversi studi, descritti nel documento di lavoro. Il controllo a livello statistico comprende gli indicatori rapidi, la banca dati CARE (dati macroscopici), le variabili di esposizione al rischio, gli indicatori delle prestazioni e banche dati dettagliate.

Per quanto riguarda la banca dati *CARE (Community database on accidents on the roads in Europe)*, le informazioni messe a disposizione del pubblico sul sito Internet Europa sono state ampliate e nell'ambito del progetto integrato *SAFETY NET* (6° programma quadro) sono stati inclusi anche i nuovi Stati membri, la Norvegia e la Svizzera. Occorre sottolineare le difficoltà incontrate con alcuni Stati membri: per esempio, l'Italia non fornisce più dati dal 1999 e quelli forniti dalla Germania contengono informazioni riservate che ne vietano l'utilizzo.

Inoltre, nel contesto di progetti di ricerca comunitari o di progetti sovvenzionati dalla Commissione sono in via di costituzione diverse banche dati molto più dettagliate ma basate su campioni rappresentativi di incidenti.

La condivisione dei dati e delle informazioni è un compito essenziale. I lavori di controllo ormai sistematici saranno proseguiti, mentre quelli ancora in fase sperimentale dovranno essere mantenuti a medio termine attraverso un dispositivo permanente.

Quanto alla valutazione delle misure del programma europeo, è difficile stimarne gli effetti dal momento che molte misure sono difficilmente quantificabili, hanno effetti indiretti

(raccomandazioni, progetti di ricerca, sostegno a campagne attuate a livello nazionale) o ritardati (legislazione) o con entrambe queste caratteristiche.

4. CONCLUSIONI

Globalmente, la sicurezza stradale migliora nell'Unione europea, anche più rapidamente che in passato, ma non in modo uniforme. In particolare, i progressi registrati restano insufficienti e persistono gravi carenze. Esistono numerosi progetti e nessun settore è trascurato: le infrastrutture, il comportamento dei conducenti, i veicoli. L'Unione, gli Stati membri e le altre parti interessate, depositarie della “responsabilità condivisa”, devono fare di più e meglio per conseguire l'obiettivo ambizioso approvato collettivamente. Di conseguenza, la Commissione prenderà in considerazione misure integrative nell'ambito del riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti.