



## TRASPORTI SU STRADA: NORME SUL TRAFFICO E DI SICUREZZA

L'UE si è data l'obiettivo di creare uno spazio europeo di sicurezza stradale nel decennio 2010-2020. La competenza in materia è soprattutto nazionale. L'Unione concentra perciò le proprie misure europee sullo stato tecnico dei veicoli, il trasporto delle merci pericolose e la sicurezza della rete viaria.

### BASE GIURIDICA E OBIETTIVI

Il Titolo VI del trattato di Lisbona, in particolare l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) costituisce la base giuridica per la creazione di questo spazio di sicurezza stradale, il cui scopo è quello di migliorare la sicurezza stradale e contribuire a una mobilità sostenibile. Nel 2010 l'Unione europea ha rinnovato il proprio impegno a migliorare la sicurezza stradale mediante la fissazione di un obiettivo per ridurre del 50% il numero di vittime della strada entro il 2020, rispetto ai livelli del 2010. È necessaria una diminuzione annua del 6,7 % nel periodo 2010-2020, per raggiungere l'obiettivo dell'UE per il 2020. A partire dal 2010, il numero di vittime della strada nell'UE-28 è tuttavia diminuito del 19 %, il che corrisponde a una riduzione media annua di solo il 3,4 %. A causa di questa mancata riduzione dei decessi al ritmo richiesto, tra il 2017 e il 2020 è necessaria una riduzione annuale dell'11,4 %, se l'Unione europea intende proseguire in questa direzione. Stando alla [relazione del 2018](#) del Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (ETSC), nel 2017 vi sono stati 25 249 morti sulle strade dell'UE (477 in meno rispetto al 2016, il che rappresenta una flessione di appena il 2 %).

### RISULTATI

#### A. Aspetti generali

Nel giugno 2003 la Commissione ha pubblicato il terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale per il periodo 2003-2010 con l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada negli Stati membri entro la fine del 2010. Anche se non è riuscito a raggiungere tale obiettivo entro il termine fissato, il programma è riuscito a ridurre il numero delle vittime di incidenti stradali, come illustrato nella comunicazione della Commissione del 20 luglio 2010 dal titolo «[Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale](#)» (COM(2010)0389).



Nel suo Libro bianco del 2011 dal titolo «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» ([COM\(2011\)0144](#)) pubblicato il 28 marzo 2011, la Commissione ha spostato al 2020 la data obiettivo entro cui dimezzare il numero di vittime della strada. Ha inoltre fissato il 2050 come data per avvicinarsi all'obiettivo di «zero vittime». Nei suoi orientamenti politici, la Commissione ha definito sette obiettivi per raggiungere i quali prevede di adottare misure nazionali ed europee, conformemente ai principi di responsabilità condivisa e di sussidiarietà. Tali obiettivi sono in particolare: migliorare l'educazione e la formazione degli utenti della strada nonché il controllo dell'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale; migliorare la sicurezza dell'infrastruttura stradale e dei veicoli; promuovere l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti, ad esempio mediante il sistema di chiamata d'emergenza a bordo «eCall»; migliorare i servizi di soccorso e l'assistenza ai feriti; proteggere gli utenti della strada più vulnerabili, come pedoni e ciclisti.

## **B. Stato tecnico dei veicoli**

Nel 2014 l'UE ha adottato un nuovo pacchetto di misure legislative, il «pacchetto controlli tecnici». Le tre direttive che costituiscono il pacchetto «controlli tecnici» sono la [direttiva 2014/45/UE](#) relativa ai controlli tecnici periodici, la [direttiva 2014/47/UE](#) relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali e la [direttiva 2014/46/UE](#) relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli.

Per quanto riguarda l'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza in veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate, la [direttiva 2003/20/CE](#), dell'8 aprile 2003, prevede l'utilizzo obbligatorio dei sistemi di ritenuta per bambini e delle cinture di sicurezza per tutti i passeggeri seduti su autobus e pullman che ne sono dotati (fatte salve le deroghe per il trasporto locale in zona urbana).

La [direttiva 92/6/CEE](#), del 10 febbraio 1992, ha istituito l'obbligo di installare limitatori di velocità sui veicoli di oltre 3,5 tonnellate. La [direttiva 2002/85/CE](#), del 5 novembre 2002, estende l'obbligo di utilizzare limitatori di velocità a tutti i veicoli adibiti al trasporto di merci e di passeggeri e di veicoli di peso compreso tra 3,5 e 12 tonnellate, con più di otto posti a sedere (compreso quello del conducente).

Per quanto riguarda i sistemi di sicurezza attiva, il [regolamento \(CE\) n. 78/2009](#), del 14 gennaio 2009, concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, prevede determinate esigenze per la costruzione e il funzionamento di sistemi di protezione frontale, in caso di collisione frontale con un altro veicolo. Esso prevede la possibilità che la tecnologia che potrebbe contribuire a evitare le collisioni con ciclisti e pedoni non sia soggetta a tali requisiti. Prevede inoltre l'installazione di dispositivi di assistenza alla frenata (BAS) omologati.

Infine, la sicurezza degli utenti della strada riducendo «l'angolo cieco». La [direttiva 2003/97/CE](#), del 10 novembre 2003, prescrive che i mezzi pesanti nuovi messi in circolazione nell'UE debbano essere dotati di specchi retrovisori «anti angolo cieco» (grandangolari, di accostamento e antevisori). La [direttiva 2007/38/CE](#), dell'11 luglio 2007, prevede che anche il parco in circolazione sia dotato di tali dispositivi. Il [regolamento \(CE\) n. 661/2009](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio



2009, abroga la [direttiva 2003/97/CE](#) ed è entrato in vigore il 1° novembre 2014 per rendere applicabile lo stesso tipo di specchi retrovisori ai veicoli immatricolati fuori dell'UE. Nel 2011 la Commissione ha commissionato uno studio sugli incidenti dovuti all'angolo cieco e ha presentato, nel giugno 2012, la relazione sull'attuazione della [direttiva 2007/38/CE](#) in cui sottolinea, tra l'altro, che gli incidenti che coinvolgono un veicolo commerciale pesante hanno causato più di 1 200 vittime all'anno, donde la necessità di proseguire gli sforzi di prevenzione di questo tipo d'incidenti.

#### C. Trasporto di merci pericolose

La [direttiva 94/55/CE](#), del 21 novembre 1994, ha esteso le regole previste dall'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR) al settore del trasporto nazionale. Essa è stata abrogata dalla [direttiva 2008/68/CE](#), del 24 settembre 2008, che ha fissato un regime comune per tutti gli aspetti del trasporto interno di merci pericolose all'interno dell'UE, per ferrovia, per via navigabile interna e su strada. La [direttiva 2012/45/UE](#) della Commissione, del 3 dicembre 2012, ne ha aggiornato il contenuto, conformemente all'ultima versione dell'accordo ADR, che è aggiornato ogni due anni. L'ADR è stato recentemente modificato con la [decisione 2018/1485/UE del Consiglio](#).

#### D. Sistemi di trasporto intelligenti (ITS) e iniziativa «eSafety»

Il 16 dicembre 2008 la Commissione ha avviato un piano d'azione per la diffusione degli ITS nel trasporto stradale. Il presente piano d'azione si basa su una serie d'iniziative (ad esempio l'iniziativa eSafety lanciata nel 2006) e prevede alcune azioni prioritarie. Nella stessa prospettiva, la [direttiva 2010/40/UE](#) del 7 luglio 2010, relativa ai sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel trasporto stradale, mira a garantire la diffusione coordinata e coerente di servizi interoperabili di ITS nell'Unione europea. Gli ITS comprendono, ad esempio, i dispositivi di adeguamento automatico della velocità, i dispositivi per conservare la corsia di marcia, i dispositivi di segnalazione di collisione e i sistemi automatici di chiamata di emergenza in caso di incidente. L'eSafety Forum, creato dalla Commissione nel 2003 e ribattezzato iMobility dal 2011, è una piattaforma di scambio comune per tutte le parti interessate alla sicurezza stradale, per incoraggiare e monitorare il rispetto delle raccomandazioni in materia di eSafety e sostenere la diffusione e l'utilizzo dei sistemi di sicurezza dei veicoli.

A seguito della [decisione n. 585/2014/UE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio sulla diffusione del servizio eCall interoperabile a livello di UE, gli Stati membri sono stati obbligati a predisporre l'infrastruttura dei centri di raccolta delle chiamate di emergenza (PSAP), necessaria per gestire le chiamate eCall, entro il 1° ottobre 2017.

Nel mese di novembre 2016 la Commissione ha pubblicato la comunicazione dal titolo «Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata» ([COM\(2016\)0766](#)). La commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento ha risposto elaborando una [relazione di iniziativa](#) sull'argomento, la quale è stata approvata in Aula il 13 marzo 2018. Nel marzo 2019 la Commissione ha presentato un regolamento delegato che integra la direttiva 2010/40/UE ([C\(2019\)1789](#)). Un mese dopo è stata respinta una risoluzione del Parlamento contraria al regolamento. Il processo decisionale è in corso ([2019/2651\(DEA\)](#)).



## E. Sicurezza dell'infrastruttura stradale

La [direttiva 2004/54/CE](#), del 29 aprile 2004, stabilisce norme minime di sicurezza obbligatorie per le gallerie della rete stradale transeuropea. Prevede che tutte le gallerie di lunghezza superiore ai 500 metri in esercizio, in fase di costruzione o di progettazione, siano soggette a disposizioni di sicurezza armonizzate. Alla luce degli incidenti più frequenti, come gli incendi, tali norme riguardano gli aspetti organizzativi, strutturali, tecnici e operativi delle gallerie. La [direttiva 2008/96/CE](#), del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali mira a garantire che la sicurezza stradale sia inclusa, sotto forma di valutazione d'impatto, in tutte le fasi di costruzione, funzionamento o modifica sostanziale della rete stradale. A tal fine, la direttiva prescrive controlli sistematici della sicurezza per quanto concerne i progetti in materia di infrastruttura stradale. Inoltre prevede norme per le ispezioni di sicurezza sulla rete stradale in esercizio e criteri per l'individuazione dei tratti stradali a elevata concentrazione di incidenti. Nel 2018 la Commissione ha presentato la sua proposta ([COM\(2018\)0274](#)) di modifica della direttiva al fine di ridurre il numero di incidenti stradali mortali e di feriti gravi sulle reti stradali dell'UE migliorando le prestazioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali. Il Parlamento ha adottato la sua posizione in prima lettura nell'aprile 2019 e il processo di codecisione è in corso ([2018/0129\(COD\)](#)).

## F. Statistica e prevenzione degli incidenti causati dalla guida in stato di ebbrezza

La banca dati CARE sugli incidenti stradali che provocano lesioni corporali è stata creata in seguito alla [decisione n. 93/704/CE del Consiglio](#) al fine di raggruppare i dati basati sulle statistiche nazionali e di garantirne la diffusione tramite l'Osservatorio europeo della sicurezza stradale (ERSO). Nel quadro della politica dell'UE tesa a migliorare il comportamento al volante, la Commissione prevede che gli Stati membri adottino un sistema di controlli casuali con etilometro e ha imposto i livelli massimi permessi di alcool nel sangue. La guida in stato d'ebbrezza è soggetta a controlli casuali tramite etilometro ([raccomandazioni della Commissione 2001/115](#) del 17 gennaio 2001 e [2004/345/CE](#) del 17 aprile 2004). Al fine di migliorare la sicurezza stradale, la Commissione ha introdotto un codice armonizzato dei dispositivi di tipo alcolock, di cui molti Stati membri si sono dotati (cfr. [direttiva \(UE\) 2015/653](#), del 24 aprile 2015, che modifica la [direttiva 2006/126/CE](#) concernente la patente di guida).

## G. Repressione transfrontaliera delle infrazioni alla sicurezza stradale

La [direttiva \(UE\) 2015/413](#), dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, è stata adottata sulla base dell'articolo 91, paragrafo 1, lettera c) del TFUE (titolo VI «Trasporti»). Essa sostituisce la [direttiva 2011/82/UE](#), che è stata annullata dalla Corte di giustizia dell'Unione europea nella sua sentenza del 6 maggio 2014. L'obiettivo resta lo stesso: porre fine all'anonimato dei conducenti non residenti e perseguire le infrazioni al codice della strada commesse in uno Stato membro diverso da quello in cui il veicolo è stato immatricolato. Gli Stati membri possono accedere ai dati nazionali di immatricolazione dei veicoli in ciascuno di essi, grazie a una procedura di scambio di informazioni tra i punti di contatto nazionali. In pratica, spetterebbe allo Stato membro in cui il reato è stato commesso decidere se promuovere, o meno, un procedimento.



Il presunto autore del reato potrebbe quindi essere informato con lettera standard di notifica dei dettagli dell'infrazione, dell'importo della sanzione pecuniaria che deve essere pagata, delle procedure di pagamento e delle vie di ricorso. Garantendo nel contempo la protezione dei dati personali, la direttiva assicura l'applicazione uniforme delle sanzioni nei confronti di conducenti non residenti per gravi infrazioni alla sicurezza stradale.

## **RUOLO DEL PARLAMENTO EUROPEO**

Il Parlamento ha approvato numerose risoluzioni, sottolineando l'importanza della sicurezza stradale. Nel 2005, esprimendosi a favore del terzo programma di azione della Commissione (2003-2010), aveva già chiesto l'elaborazione di un piano a lungo termine oltre il 2010, che fissasse le misure in vista di una «visione zero» in materia di sicurezza stradale ([P6\\_TA\(2005\)0366](#)). Nella risoluzione sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020 ([P7\\_TA\(2011\)0408](#)), il Parlamento ha nuovamente chiesto alla Commissione di fissare come obiettivo a lunga scadenza quello di evitare del tutto le vittime di incidenti stradali, collegandolo però all'uso sistematico della tecnologia sugli autoveicoli e allo sviluppo di reti di qualità per gli IST. Il Parlamento, inoltre, nella sua risoluzione su un futuro sostenibile per i trasporti ([P7\\_TA\(2010\)0260](#)), invitava la Commissione a presentare uno studio sulle migliori pratiche degli Stati membri circa l'impatto dei limitatori di velocità, preoccupandosi anche per la sicurezza dei lavoratori del settore dei trasporti. Il Parlamento raccomandava altresì una definizione uniforme dei principali concetti legati alla sicurezza stradale al fine di migliorare la ricerca in materia di incidenti, garantendo così la comparabilità dei risultati. Il documento di lavoro sulle vittime di lesioni gravi sulla strada, pubblicato dalla Commissione il 19 marzo 2013, risponde in parte alla richiesta del PE di estendere la strategia al settore degli incidenti stradali. Tale documento prevede, tra l'altro, l'obiettivo di ridurre, a livello UE, il numero di vittime di lesioni gravi (per il periodo 2015-2020) annunciando che dal 2012 è operativo nell'insieme dell'UE un sistema per la definizione delle lesioni gravi. La commissione per i trasporti e il turismo, di concerto con la commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori, ha presentato una relazione di iniziativa su «Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE», che è stata poi adottata come risoluzione del Parlamento in data 14 novembre 2017. Essa si basa sulla relazione della Commissione ([COM\(2016\)0787](#)).

L'11 marzo 2014 il Parlamento ha adottato una posizione in prima lettura su norme minime comuni per il controllo tecnico periodico dei veicoli, i documenti di immatricolazione e i controlli stradali degli autoveicoli commerciali. Il testo definitivo ([direttiva 2014/45/UE](#)) ha contribuito a migliorare la sicurezza stradale e il riconoscimento transfrontaliero del certificato di controllo tecnico. Il 27 febbraio 2017 la commissione TRAN ha sottoposto a esame la Commissione in merito al controllo tecnico dei veicoli a motore, e il 20 giugno 2017 ha discusso la relazione della Commissione ([COM\(2017\)0099](#)) sull'applicazione della [direttiva 2000/30/CE](#) relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità (periodo di dichiarazione 2013-2014). Le discussioni della commissione TRAN si sono incentrate sugli abusi del tachigrafo e la manipolazione della lettura del contachilometri, che costituiscono un enorme rischio per la sicurezza e i diritti dei consumatori. La



Commissione ha indicato che stava valutando le opzioni per la registrazione del contachilometri, il diritto penale e lo scambio transfrontaliero di informazioni. Nel frattempo, il 31 maggio 2018 il Parlamento ha adottato una relazione di iniziativa legislativa sulla [manipolazione del contachilometri nei veicoli a motore: revisione del quadro giuridico dell'UE](#). Il dipartimento tematico pertinente del Parlamento ha inoltre commissionato uno studio su questo stesso tema intitolato «[manomissione del contachilometri - misure volte a prevenire la manipolazione](#)» che è stato pubblicato nel novembre 2017. Nell'ambito del suo programma legislativo «L'Europa in movimento», la Commissione intende modificare il [regolamento \(UE\) n. 165/2014](#) per mezzo della proposta pubblicata il 31 maggio 2017 dal titolo «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#) per quanto riguarda i requisiti minimi in materia di tempi di guida massimi giornalieri e settimanali, le pause minime e i periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento mediante tachigrafi ([COM\(2017\)0277](#)). Il Parlamento ha adottato la sua posizione in prima lettura nell'aprile 2019 e il processo di codecisione è in corso ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito  
04/2019

