

Parere del Comitato economico e sociale europeo su «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/... e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009»

[COM(2018) 286 final — 2018/0145 (COD)]

(2018/C 440/14)

Relatore: **Raymond HENCKS**

Consultazione	Parlamento europeo, 28.5.2018 Consiglio, 4.6.2018
Base giuridica	Articolo 114, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Sezione competente	Mercato unico, produzione e consumo
Adozione in sezione	4.9.2018
Adozione in sessione plenaria	19.9.2018
Sessione plenaria n.	537
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	193/1/2

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Nel corso degli ultimi decenni la sicurezza stradale nell'Unione europea è migliorata notevolmente grazie al rafforzamento del codice della strada, alla maggiore severità delle disposizioni riguardanti il comportamento dei conducenti e le condizioni di lavoro e di formazione dei conducenti professionali, al miglioramento delle infrastrutture stradali e delle prestazioni dei servizi di soccorso, nonché all'introduzione, da parte dell'UE, di requisiti legislativi più rigorosi in materia di sicurezza dei veicoli, requisiti ai quali l'industria automobilistica ha sempre trovato il modo di rispondere con soluzioni tecniche innovative.

1.2 Ciò nonostante, il numero di vittime di incidenti stradali nell'UE resta ben al di sopra dell'obiettivo che essa si è prefissa nel Libro bianco sui trasporti del 2011, che prevedeva, in particolare, di avvicinarsi al traguardo di «zero vittime» entro il 2050 e di dimezzare il numero di incidenti mortali sulle strade entro il 2020.

1.3 La maggior parte degli incidenti stradali è da ricondurre esclusivamente all'errore umano, legato perlopiù all'eccesso di velocità, alla distrazione oppure alla guida in stato di ebbrezza. Si dovrà quindi incoraggiare ulteriormente, se non addirittura costringere, i cittadini dell'Unione ad assumersi, adottando un comportamento appropriato, la responsabilità primaria della loro stessa sicurezza e di quella degli altri utenti della strada nell'UE.

1.4 È dunque opportuno adottare un approccio integrato alla sicurezza stradale, che riguardi i comportamenti dei conducenti, le condizioni di lavoro e le competenze dei conducenti professionisti e le infrastrutture. Anche i sistemi di sicurezza installati a bordo dei veicoli, in grado di prevenire o correggere alcuni errori umani, rappresentano un fattore decisivo per la sicurezza.

1.5 Il CESE accoglie con favore l'obiettivo della Commissione di rendere obbligatoria una nuova serie di misure avanzate di sicurezza come dotazione standard per tutti i veicoli stradali, e segnatamente sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici, di adattamento intelligente della velocità, di monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente, di riconoscimento della distrazione, di rilevamento in retromarcia, di segnalazione di arresto di emergenza e di frenata di emergenza.

1.6 Il CESE condivide altresì la scelta di imporre ad autocarri e autobus di munirsi di sistemi capaci di rilevare e segnalare la presenza di utenti vulnerabili della strada situati nelle immediate vicinanze della parte anteriore e del lato destro del veicolo, progettati e costruiti in modo da rendere più visibili gli utenti vulnerabili della strada dal sedile del conducente, con un sistema di avviso di deviazione dalla corsia; così come accoglie con favore l'obbligo supplementare di progettare e costruire autobus accessibili anche alle persone a mobilità ridotta, comprese le persone su sedia a rotelle.

1.7 Tuttavia, si chiede per quale motivo la Commissione non renda obbligatorio un dispositivo di tipo alcolock e si limiti a prevederne un'installazione semplificata. Il CESE ritiene infatti che l'installazione di un alcolock dovrebbe essere un obbligo, e non un'opzione.

1.8 Inoltre, il CESE raccomanda di prevedere un registratore di dati di evento (incidente) anche per gli autocarri e gli autobus, perché, sebbene i tachigrafi dei veicoli forniscano già alcuni dati relativi alla guida, essi non memorizzano i dati essenziali durante e dopo un incidente.

1.9 Infine, il CESE deplora che i sistemi di sicurezza più restrittivi di quelli imposti dalla legislazione europea, che alcuni fabbricanti installano su base volontaria, siano spesso limitati ai modelli di alta gamma, a scapito di altri veicoli meno costosi che sono privi dei dispositivi avanzati di sicurezza non obbligatori. Ne consegue che non tutti i cittadini dell'UE hanno accesso ad automobili con un livello di sicurezza equivalente. Per rimediare a questa situazione, il CESE raccomanda alla Commissione di imporre, per quanto riguarda il regolamento in esame così come regola generale, l'adeguamento delle norme europee agli sviluppi tecnologici in tempi più brevi.

1.10 Ciò vale anche per gli autocarri e gli autobus, in particolare per quanto riguarda il sistema di rilevamento e di segnalazione della presenza di utenti nelle immediate vicinanze della parte anteriore e del lato destro del veicolo (lato marciapiede), la cui installazione è prevista dal regolamento proposto, ma dovrebbe anch'essa diventare obbligatoria in tempi più brevi.

2. Introduzione

2.1 Nel corso degli ultimi decenni la sicurezza stradale è migliorata in misura significativa, soprattutto grazie ai sistemi avanzati di sicurezza installati a bordo dei veicoli, al miglioramento delle infrastrutture stradali, al rafforzamento delle norme del codice della strada, alle campagne di sensibilizzazione e alla rapidità e competenza dei servizi di pronto intervento.

2.2 Tuttavia, permangono notevoli disparità tra gli Stati membri, e ciò nonostante l'impegno profuso dalla Commissione europea, la quale, attraverso i suoi vari programmi e orientamenti, mira ad armonizzare le norme di sicurezza in tutta l'Unione europea.

2.3 Così, ad esempio:

- la segnaletica stradale e l'età minima per la guida non sono le stesse dappertutto;
- in alcuni paesi è consentito l'uso di telefoni cellulari durante la guida con un kit «mani libere»;
- il tasso massimo autorizzato di alcool nel sangue varia, a seconda degli Stati membri, tra la tolleranza zero e un'impostazione più permissiva;
- i limiti di velocità sono differenti;
- l'equipaggiamento di sicurezza necessario per i ciclisti (casco) e per gli automobilisti (giubbotto fluorescente, triangolo di segnalazione di pericolo, kit di pronto soccorso, estintore) non è lo stesso dappertutto.

2.4 Nel 2017 sulle strade dell'UE hanno perso la vita 25 300 persone, ossia il 2 % in meno rispetto al 2016⁽¹⁾; un calo che, tuttavia, resta ampiamente insufficiente per ridurre in misura significativa il numero di decessi sulle strade⁽²⁾, in modo da avvicinarsi all'obiettivo di zero vittime nel trasporto su strada entro il 2050.

2.5 L'anno scorso circa 135 000 persone hanno riportato lesioni gravi⁽³⁾, e molte di queste persone erano pedoni, ciclisti e motociclisti, considerati dalla Commissione come utenti della strada particolarmente «vulnerabili».

2.6 Secondo la Commissione europea, il costo socioeconomico degli incidenti stradali (cure mediche, invalidità ecc.) si può stimare in 120 miliardi di EUR l'anno.

⁽¹⁾ Comunicato stampa della Commissione del 10 aprile 2018, IP/18/2761.

⁽²⁾ Comunicato stampa della Commissione del 10 aprile 2018, IP/18/2761.

⁽³⁾ Comunicato stampa della Commissione del 10 aprile 2018, IP/18/2761.

3. Proposta della Commissione

3.1 L'iniziativa in esame fa parte del terzo pacchetto sulla mobilità intitolato «L'Europa in movimento», che mira a rendere più sicura e accessibile la mobilità europea, più competitiva l'industria europea e più sicuri i posti di lavoro in Europa, seguendo metodi più puliti e più adatti alla necessità di affrontare i cambiamenti climatici, in particolare tramite l'introduzione di requisiti più rigorosi per i dispositivi di sicurezza dei veicoli stradali.

3.2 Dato che le disposizioni attuali relative alla procedura di omologazione UE per tipo di veicolo nel contesto della protezione dei pedoni e della sicurezza dell'idrogeno sono in gran parte superate dagli sviluppi tecnologici, i regolamenti (CE) n. 78/2009 (protezione dei pedoni), (CE) n. 79/2009 (autoveicoli alimentati a idrogeno) e (CE) n. 661/2009 (requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore) sono abrogati e sostituiti dalle disposizioni equivalenti dei regolamenti della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (regolamenti UNECE) e dalle relative modifiche cui l'Unione ha dato voto favorevole o che l'Unione applica, in conformità della decisione n. 97/836/CE.

3.3 In generale, l'ambito di applicazione del regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli a motore (GSR) viene mantenuto; tuttavia, per quanto riguarda i dispositivi di sicurezza dei veicoli attualmente applicabili e le relative esenzioni, tale ambito è stato esteso fino a comprendere tutte le categorie di veicoli e ad eliminare le attuali esenzioni relative ai veicoli utilitari sportivi (SUV) e ai furgoni.

3.4 La proposta di regolamento in esame stabilisce i requisiti tecnici generali per l'omologazione di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche, e contiene un elenco di aspetti relativi alla sicurezza per i quali sono ulteriormente elaborate (od occorre elaborare) norme dettagliate in sede di diritto derivato. Tutti i regolamenti di sicurezza stradale dell'UNECE che si applicano obbligatoriamente nell'UE sono elencati in un allegato della proposta di regolamento in esame.

3.5 La proposta prevede inoltre di conferire alla Commissione il potere di stabilire norme dettagliate e requisiti tecnici all'interno di atti delegati.

3.6 L'ambito di applicazione del requisito attualmente vigente che impone di montare sulle autovetture un sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici è esteso a tutte le categorie di veicoli.

3.7 Viene resa obbligatoria per tutti i veicoli una serie di dispositivi avanzati di sicurezza, come l'adattamento intelligente della velocità, i sistemi di monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente o di riconoscimento della distrazione, il rilevamento in retromarcia, la segnalazione di arresto di emergenza, l'interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock e il sistema avanzato di frenata d'urgenza.

3.8 Le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dovranno inoltre essere dotati di:

- un registratore dei dati di evento (incidente),
- un sistema di mantenimento della corsia e
- un sistema di protezione frontale progettato e costruito in modo da offrire agli utenti vulnerabili della strada una protezione antiurto più ampia per la testa.

Gli autocarri (categorie N2 e N3) e gli autobus (categorie M2 e M3) devono:

- essere dotati di un sistema di rilevamento e segnalazione della presenza di utenti vulnerabili della strada situati in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede, ed essere progettati e costruiti in modo da migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida, e
- essere muniti di un sistema di avviso di deviazione dalla corsia.

Gli autobus, inoltre, devono essere progettati e costruiti in modo da essere accessibili alle persone a mobilità ridotta come gli utenti di sedie a rotelle.

I veicoli alimentati a idrogeno devono essere conformi ai requisiti di cui all'allegato V del regolamento in esame.

In relazione ai veicoli automatizzati, è necessario elaborare ulteriori norme e requisiti tecnici dettagliati in materia di sicurezza, che fungano da base per la diffusione di tali veicoli.

4. Osservazioni generali

4.1 Il CESE si congratula con la Commissione europea per la sua iniziativa volta a rendere obbligatoria una nuova serie di misure avanzate di sicurezza come dotazione standard per i veicoli stradali. Tuttavia, desidera ricordare che, oltre a rivedere le norme minime obbligatorie per le autovetture nuove vendute sul mercato europeo, è necessario incoraggiare ulteriormente, se non addirittura costringere, i cittadini dell'Unione ad assumersi, con un comportamento appropriato, la responsabilità primaria della loro stessa sicurezza e di quella degli altri utenti della strada nell'UE.

4.2 Di per sé, le nuove misure relative ai dispositivi di sicurezza a bordo dei veicoli rischiano, per quanto utili e necessarie, di avere soltanto un effetto limitato sulla riduzione degli incidenti stradali gravi perseguita, in assenza di altre misure complementari relative al comportamento degli utenti della strada, alle condizioni di lavoro e alle competenze dei conducenti professionisti e alle infrastrutture stradali. La persistenza di un numero elevato di incidenti stradali, che si traduce in un numero elevato di decessi e di lesioni gravi, esige un ulteriore adeguamento dinamico della politica di sicurezza stradale, nel cui ambito, oltre a rafforzare i requisiti relativi ai dispositivi di sicurezza nei veicoli stradali e ad attuare misure preventive, occorrerà adottare anche misure dissuasive contro tutti coloro che non rispettano le norme e mettono in pericolo la propria vita e quella degli altri.

4.3 Il CESE reputa che, anche se è necessario promuovere le tecnologie di interazione tra i conducenti, come pure i sistemi di trasporto intelligenti (STI), non ci si possa aspettare che la mobilità del futuro, e in particolare i sistemi di trasporto intelligente e di guida completamente automatizzata, riesca, a breve e medio termine, ad affrontare le sfide attuali.

4.4 Secondo la Commissione, il nuovo quadro sarà più adatto a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili della strada. L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento proposto definisce l'utente vulnerabile come «un utente della strada che utilizza un veicolo a motore a due ruote o un utente della strada non motorizzato, quali pedoni o ciclisti». Il CESE ritiene che questa definizione non copra necessariamente tutte le categorie «ad alto rischio», tra cui le persone che presentano una fragilità intrinseca a causa della loro età (bambini, anziani) o in quanto portatori di una disabilità.

4.5 È noto che i rischi sostenuti dagli utenti della strada sono dovuti principalmente ai comportamenti dei conducenti (eccesso di velocità, abuso di alcol o di stupefacenti, uso di apparecchi elettronici portatili durante la guida di un veicolo, momenti di distrazione, condizioni fisiche, tempi di guida troppo lunghi, mancato rispetto dei tempi di riposo) e all'inadeguatezza delle infrastrutture (assenza di spazi riservati ai pedoni, mancanza di un'illuminazione adeguata alle situazioni).

4.6 Il CESE, pertanto, concorda sulla scelta della Commissione che, per prevenire una parte di tali rischi, impone di installare sistematicamente nei veicoli nuovi:

- un sistema di regolazione reattivo e di adattamento intelligente della velocità, che, oltre all'aspetto della sicurezza, incoraggia uno stile di guida che favorisce il risparmio di carburante e quindi la riduzione dell'inquinamento,
- un sistema di controllo della pressione degli pneumatici,
- sistemi avanzati di monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente e di riconoscimento della distrazione.

4.7 Tuttavia, si chiede per quale motivo la proposta di regolamento non imponga l'introduzione di un dispositivo di tipo alcolock e si limiti a prevederne un'installazione facilitata. Secondo uno studio dalla Verband der TÜV e.V. ⁽⁴⁾, infatti, nel 2016 l'11 % degli incidenti è stato causato da conducenti di cui è stato accertato lo stato di ebbrezza. Dato che il numero dei casi di guida in stato di ebbrezza non individuati si situa in un rapporto di 1 a 600, il numero di incidenti causati dall'abuso di alcol è stimato a oltre il 25 %. Il CESE reputa che l'installazione di un etilometro non dovrebbe essere limitata ai recidivi, la cui patente è stata sospesa dalla sentenza di un giudice per guida sotto l'influenza di alcol o droghe, bensì essere obbligatoria per tutti.

4.8 Il CESE raccomanda di prevedere un registratore di dati di evento (incidente) anche per gli autocarri e gli autobus, perché, sebbene i tachigrafi dei veicoli forniscano già alcuni dati relativi alla guida, essi non memorizzano i dati essenziali durante e dopo un incidente.

4.9 Secondo la valutazione d'impatto della Commissione allegata alla proposta di regolamento in esame, nell'arco di 16 anni l'introduzione dei nuovi dispositivi di sicurezza contribuirà a ridurre i decessi di 24 794 unità e le lesioni gravi di 140 740 unità. Il CESE si domanda se stime siffatte, quantificate fin quasi alla singola unità, non rischino di essere considerate poco credibili e dunque di compromettere il valore aggiunto dell'intera valutazione d'impatto.

⁽⁴⁾ https://etsc.eu/wp-content/uploads/5_VdTÜV_DeVol_Brussels.PPT_17.06.18.pdf.

4.10 Infine, il CESE richiama l'attenzione sul fatto che alcuni fabbricanti applicano, su base volontaria, delle norme di sicurezza più rigorose di quelle imposte dalla normativa europea. Purtroppo, questi miglioramenti si limitano spesso ai modelli di alta gamma venduti nei principali mercati degli Stati membri, a scapito dei veicoli più economici che sono privi dei dispositivi avanzati di sicurezza non obbligatori. Ne consegue che non tutti i cittadini dell'UE hanno accesso ad automobili con un livello di sicurezza equivalente. Per rimediare a questa situazione, il CESE raccomanda alla Commissione di imporre l'adeguamento delle norme europee agli sviluppi tecnologici in tempi più brevi.

Ciò vale anche per gli autocarri e gli autobus, in particolare per quanto riguarda il sistema di rilevamento e segnalazione della presenza di utenti vulnerabili della strada che si trovano nelle immediate vicinanze della parte anteriore del veicolo e sul lato destro (angolo cieco), la cui installazione dovrebbe anch'essa diventare obbligatoria in tempi più brevi.

Bruxelles, 19 settembre 2018

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Luca JAHIER
