

Relazione speciale

Raggiungere gli obiettivi UE in materia di sicurezza stradale

È ora di cambiare marcia



CORTE
DEI CONTI
EUROPEA

Indice

	Paragrafo
Sintesi	I - VIII
Introduzione	01 - 16
La sicurezza stradale è una questione di importanza fondamentale per la società	01 - 09
Gli incidenti stradali sono una causa frequente di morte prematura nell'UE	01 - 03
Gli utenti vulnerabili della strada sono a maggiore rischio di incidenti mortali e vi sono differenze significative tra fasce di età e Stati membri	04 - 06
L'approccio del "sistema sicuro" è un concetto mondiale	07 - 09
Ruoli e responsabilità nell'UE	10 - 12
La politica e il quadro normativo dell'UE per la sicurezza stradale	13 - 14
Finanziamenti dell'UE destinati a progetti che contribuiscono alla sicurezza stradale	15 - 16
Estensione e approccio dell'audit	17 - 23
Osservazioni	24 - 102
L'approccio del "sistema sicuro" dell'UE è esaustivo, ma la Commissione ha difficoltà a monitorare i progressi degli Stati membri	24 - 41
L'approccio del "sistema sicuro" dell'UE è esaustivo e definisce obiettivi ambiziosi	26 - 27
La Commissione non ha ancora condotto una valutazione del contributo fornito dalle strategie nazionali al conseguimento degli obiettivi dell'UE	28 - 31
Il monitoraggio della performance degli Stati membri non è ancora efficace	32 - 34
I dati degli Stati membri sui feriti gravi non sono ancora comparabili, mentre lo sono i dati sui morti	35 - 37
I progressi nell'UE sono troppo lenti per raggiungere gli obiettivi del 2030 e del 2050	38 - 41

Le azioni dell'UE nel quadro dei pilastri relativi all'utenza stradale, ai veicoli e alle infrastrutture non riguardano tutti gli ambiti di rischio e non sono sufficientemente integrate	42 - 82
La normativa UE non prende in considerazione tutte le principali cause degli incidenti e il controllo della Commissione sulle strategie di applicazione delle norme da parte degli Stati membri è limitato	44 - 56
I veicoli sono oggetto di un quadro standardizzato a livello dell'UE, ma il relativo impatto è limitato dall'invecchiamento del parco auto	57 - 64
Gli approcci nazionali per il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture hanno livelli di sofisticatezza diversi e i requisiti dell'UE non riguardano le infrastrutture dove si registra il maggior numero di decessi	65 - 75
Nuove sfide richiederanno un'ulteriore integrazione delle azioni della Commissione in materia di sicurezza stradale	76 - 82
Il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stradale dell'UE non costituiva un criterio fondamentale per la selezione dei progetti e gli indicatori di monitoraggio	83 - 102
La sicurezza stradale non costituiva un criterio fondamentale per la selezione dei progetti di infrastrutture con obiettivi di sicurezza stradale	85 - 91
I progetti cofinanziati dall'UE con obiettivi di sicurezza stradale non dovevano stimare il proprio potenziale contributo alla sicurezza stradale né definire i relativi indicatori di effetto	92 - 98
Un importo inferiore di finanziamenti della politica di coesione potrebbe essere disponibile per la sicurezza stradale nel periodo 2021-2027, ma una nuova condizionalità è un primo passo verso un'azione più mirata	99 - 102
Conclusioni e raccomandazioni	103 - 113

Allegati

Allegato I – Esempi di azioni nell’ambito di ciascun pilastro dell’approccio del “sistema sicuro” delle Nazioni Unite

Allegato II – L’evoluzione degli obiettivi di sicurezza stradale della Commissione dal 2001

Allegato III – Quadro normativo dell’UE per i pilastri dell’approccio del “sistema sicuro” sottoposti ad audit

Allegato IV – Elenco dei progetti cofinanziati dall’UE oggetto del campione sottoposto ad audit

Allegato V – Panoramica degli obiettivi nazionali in materia di sicurezza stradale

Allegato VI – Confronto tra i limiti di velocità nazionali e la velocità raccomandata in uno studio internazionale

Allegato VII – Status giuridico dei monopattini elettrici nei 15 Stati membri dell’UE

Abbreviazioni e acronimi

Glossario

Risposte della Commissione

Cronologia

Équipe di audit

Sintesi

I La sicurezza stradale è una questione di importanza fondamentale per la società. Nel 2022, 20 640 persone sono morte in incidenti stradali nell'UE, con pedoni, ciclisti e motociclisti particolarmente a rischio. La sicurezza stradale è una competenza che l'UE condivide con gli Stati membri, sebbene la responsabilità per la piena attuazione di alcune misure che potrebbero migliorare direttamente la sicurezza stradale spetti alle autorità nazionali. La Commissione ha il compito di coordinare le attività a livello dell'UE, specialmente quando queste hanno un effetto transfrontaliero.

II Nel 2018, l'UE ha stabilito gli obiettivi attuali di dimezzare rispetto al 2019 il numero di morti e feriti gravi sulle strade entro il 2030 e di azzerarlo o quasi entro il 2050. Per raggiungere tali obiettivi, la Commissione ha basato la propria politica in materia di sicurezza stradale sull'approccio del "sistema sicuro" dell'UE, articolato in più pilastri in modo che, se un elemento fallisce, un altro provvederà a compensarlo. Per il precedente periodo 2014-2020, la Corte ha stimato che i finanziamenti dell'UE a titolo del Fondo europeo di sviluppo regionale, del Fondo di coesione e del meccanismo per collegare l'Europa destinati a progetti che contribuivano alla sicurezza stradale siano ammontati a 6,6 miliardi di euro.

III Avvicinandosi la metà percorso dell'attuale quadro strategico 2021-2030, la Corte ha valutato se la Commissione abbia operato efficacemente nel definire l'approccio del "sistema sicuro" dell'UE e nell'aiutare gli Stati membri a conseguire gli obiettivi in materia di sicurezza stradale per il 2030 e il 2050. Nel quadro del pilastro sulla governance dell'approccio del "sistema sicuro", ha esaminato se tale approccio fosse esaustivo e se la Commissione abbia monitorato efficacemente il contributo apportato dagli Stati membri al conseguimento degli obiettivi dell'UE. La Corte ha altresì valutato se la Commissione abbia adottato misure adeguate nell'ambito dei pilastri relativi all'utenza stradale, ai veicoli e alle infrastrutture. Infine, nel quadro del pilastro relativo al sostegno finanziario, ha verificato se la selezione dei progetti cofinanziati dall'UE nel periodo 2014-2020 e la concezione degli indicatori fossero focalizzate sugli obiettivi relativi alla sicurezza stradale. La Corte ha espletato l'audit in quattro Stati membri e ha esaminato un campione di 13 progetti.

IV Nel complesso, la Corte ha concluso che la Commissione ha definito un approccio del "sistema sicuro" dell'UE esaustivo, con obiettivi ambiziosi per il 2030 e il 2050. Tuttavia, ha rilevato carenze nelle relative azioni. Inoltre, con l'attuale ritmo dei progressi e senza ulteriore impegno da parte dell'UE e degli Stati membri, è improbabile che questi obiettivi vengano raggiunti.

V Per quanto concerne il **pilastro sulla governance**, la Corte ha riscontrato che la Commissione non aveva ancora condotto una valutazione per accertare in che misura gli sforzi programmati dagli Stati membri contribuiscano a raggiungere gli obiettivi dell'UE in materia di sicurezza stradale. Se, da un lato, pressoché tutti gli Stati membri avevano fissato obiettivi per dimezzare il numero di morti e feriti gravi, dall'altro, il livello di sofisticatezza delle strategie nazionali non era uniforme. Inoltre, sono necessarie ulteriori misure per rendere efficace il monitoraggio della performance attuato dagli Stati membri. La Corte ha altresì rilevato problemi di comparabilità dovute al modo in cui gli Stati membri hanno raccolto e comunicato i dati alla Commissione riguardo ai feriti gravi.

VI La Corte ha inoltre constatato che il **pilastro relativo all'utenza stradale** non copriva tutti i principali ambiti di rischio nella stessa misura a livello dell'UE e che il ruolo della Commissione nel supervisionare gli approcci nazionali di attuazione era limitato. Pur essendo oggetto di un quadro standardizzato a livello dell'UE, applicabile a tutti i nuovi veicoli, il **pilastro relativo ai veicoli** ha prodotto un impatto limitato a causa dell'invecchiamento del parco auto degli Stati membri. Le procedure degli Stati membri nell'ambito del **pilastro sulle infrastrutture**, tra cui quelle finalizzate a individuare i tratti pericolosi e le cause degli incidenti, variavano per livello di sofisticatezza. La normativa dell'UE in tale ambito ha introdotto principi e procedure comuni, ma il relativo campo di applicazione non riguardava le infrastrutture correlate al maggior numero di decessi, quali le aree urbane, le strade secondarie al di fuori delle zone urbane e le piste ciclabili. Infine, la Corte ha riscontrato che, a fronte di nuove sfide legate alla sicurezza stradale, quali i dispositivi di mobilità personale e i veicoli autonomi, sarà necessaria un'ulteriore integrazione delle azioni della Commissione nel quadro dei suddetti tre pilastri.

VII Nell'ambito del **pilastro relativo al sostegno finanziario**, la Corte ha rilevato che, nel periodo 2014-2020, la sicurezza stradale non costituiva un criterio fondamentale per selezionare i progetti con obiettivi di sicurezza stradale, poiché tale fattore era in competizione con altre priorità, quali la migliore accessibilità e i trasporti più ecologici. Per la maggior parte dei progetti sottoposti ad audit, i criteri di selezione non erano mirati ai tratti della rete con il più alto numero di incidenti o decessi e non erano stati stabiliti criteri di progettazione relativi alla sicurezza stradale. Inoltre, in relazione ai progetti cofinanziati dall'UE, non vi era l'obbligo di stimarne il potenziale contributo alla sicurezza stradale o di stabilire indicatori di effetto correlati. Per il periodo 2021-2027, i finanziamenti della politica di coesione per progetti futuri volti a migliorare la sicurezza stradale potrebbero diminuire, a meno che non vengano stabilite regole rigide per definire le priorità e realizzare tale obiettivo.

VIII Alla luce delle suddette conclusioni, la Corte raccomanda alla Commissione di:

- 1) migliorare la comunicazione dei dati sui feriti gravi e stabilire valori-obiettivo di performance;
- 2) concentrare maggiormente l'attenzione sulle cause degli incidenti e introdurre ulteriori orientamenti che riguardino tutti gli ambiti di rischio;
- 3) prevedere una definizione delle priorità più chiara e una valutazione ex post più accurata dei progetti cofinanziati dall'UE con obiettivi di sicurezza stradale.

Introduzione

La sicurezza stradale è una questione di importanza fondamentale per la società

Gli incidenti stradali sono una causa frequente di morte prematura nell'UE

01 Nell'UE, gli incidenti stradali sono una causa frequente di morte prematura: nel 2022 sono rimaste uccise a seguito di incidenti stradali 20 640 persone¹. Inoltre, si stima che nell'UE, per ogni vita persa, altre cinque persone subiscono gravi ferite con conseguenze che cambiano la vita².

02 In cifre assolute, al trasporto su strada è imputabile il costo più alto in termini di vite umane, se raffrontato con gli altri modi di trasporto. Dal 2016 al 2020, il numero medio delle vittime della strada nell'UE, escluso il Regno Unito, era di 22 420 persone all'anno rispetto alle 19 vittime tra i passeggeri ferroviari. Il più recente incidente aereo mortale che ha interessato un vettore dell'UE si è verificato nel 2016, allorché due vite sono andate perse.

03 A livello mondiale, sulla base dei [dati](#) più recenti forniti dall'Organizzazione mondiale della sanità, l'Europa regge bene il confronto con altre regioni: presenta il più basso tasso di incidenti mortali e, a differenza di altre zone, tale percentuale è in calo. Tuttavia, se da un lato il numero di vittime della strada nell'UE è diminuito in misura sostanziale dal 2000, dall'altro la tendenza al calo si è arrestata negli ultimi anni.

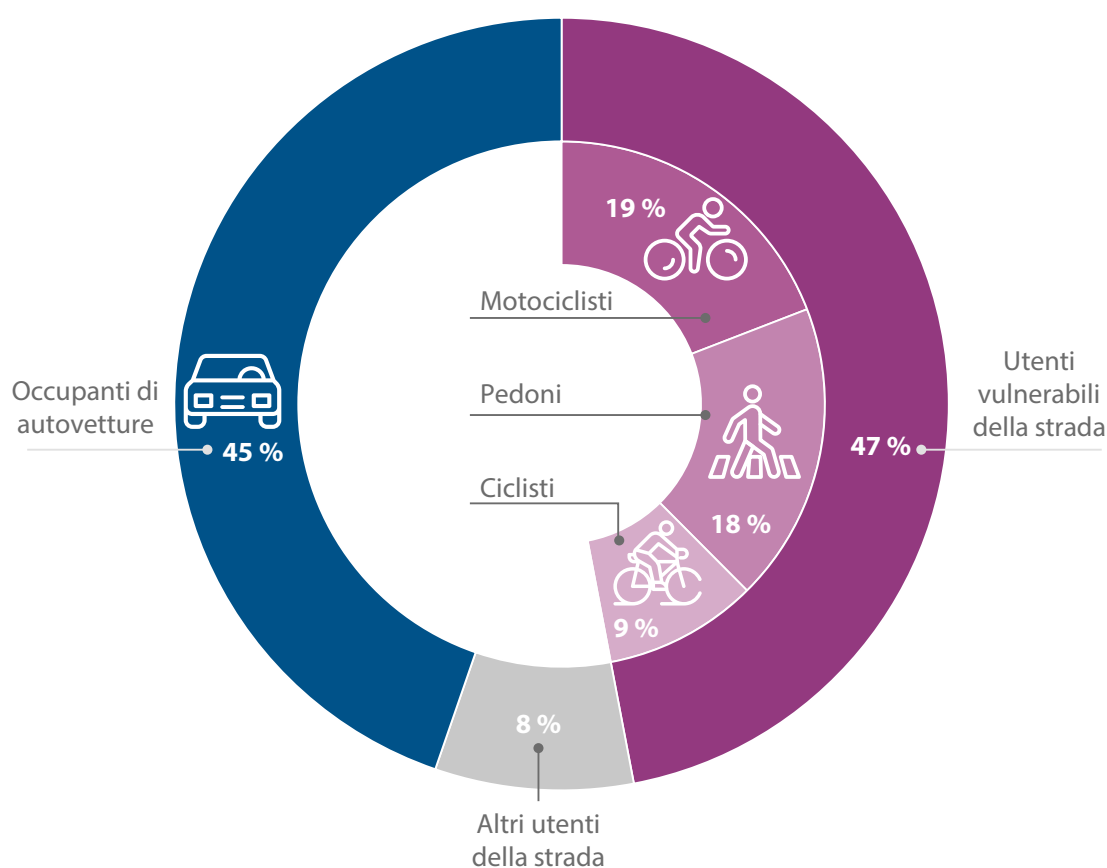
¹ *Road Safety in the EU*, Commissione europea, 2023.

² *Serious injuries*, Commissione europea, 2021.

Gli utenti vulnerabili della strada sono a maggiore rischio di incidenti mortali e vi sono differenze significative tra fasce di età e Stati membri

04 Qualunque utente della strada può essere coinvolto in un incidente mortale, ma gli utenti vulnerabili, come i pedoni, i ciclisti e i motociclisti, sono particolarmente a rischio. Se si esaminano le vittime della strada dell'UE nel 2021, la percentuale più elevata era costituita da utenti vulnerabili (47 %), seguiti dagli occupanti delle autovetture (45 %) (cfr. [figura 1](#)). Inoltre, gli utenti vulnerabili rappresentano pressoché il 70 % dei decessi sulle strade avvenuti nelle aree urbane.

Figura 1 – Vittime della strada nell'UE suddivise per tipo di utenti della strada (2021)



Nota: a causa dell'arrotondamento, il totale non corrisponde alla somma delle singole cifre.

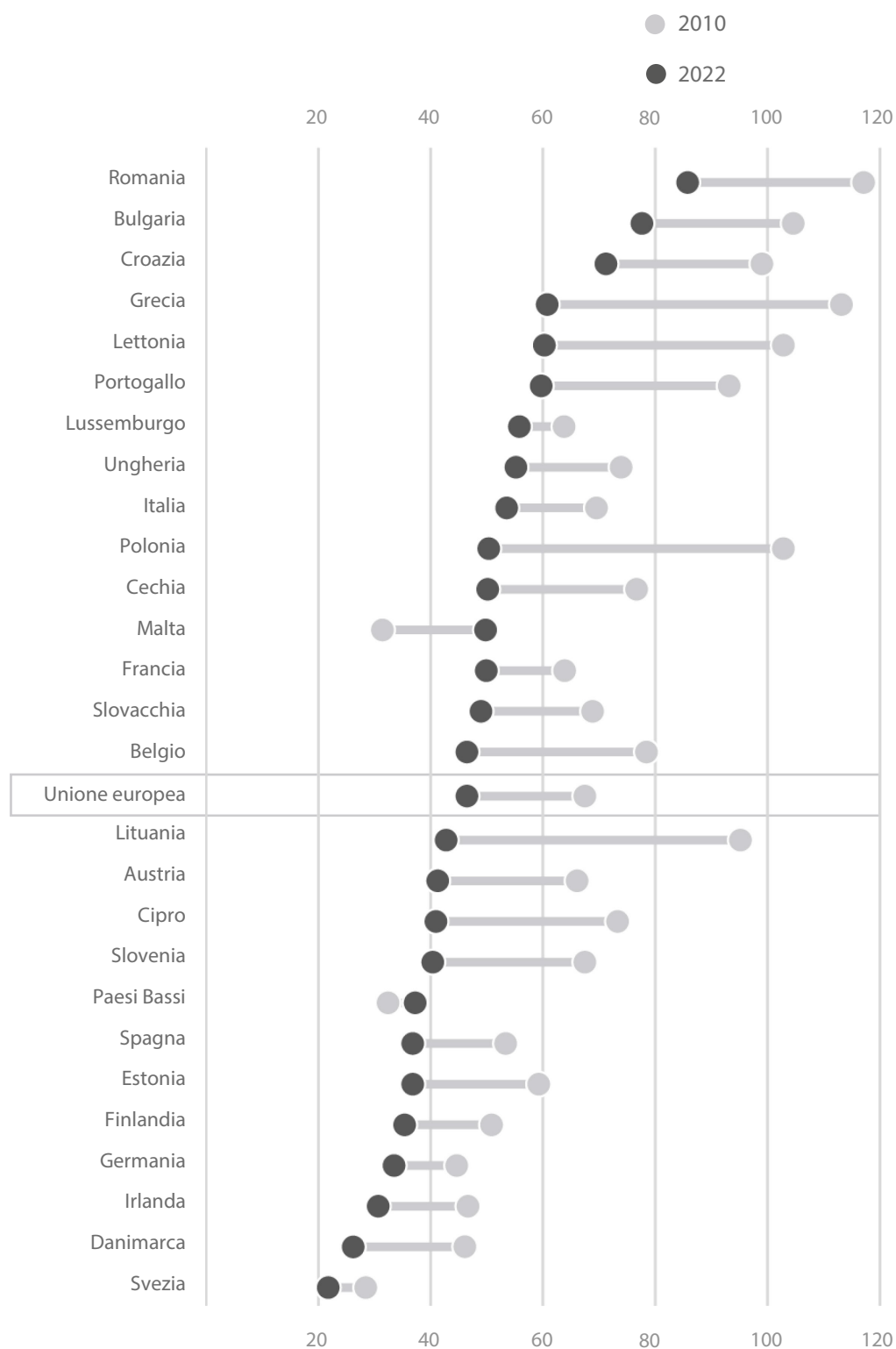
Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della banca dati comunitaria sugli incidenti stradali (CARE).

05 Il più alto tasso di incidenti mortali si registra tra i giovani di età compresa tra 18 e 24 anni, a cui fanno seguito le persone di età pari o superiore a 65 anni. Se, da un lato, i decessi tra i giovani utenti della strada riguardano principalmente gli occupanti delle autovetture (64 % nel 2019), dall'altro, metà delle vittime di età pari o superiore a 65 anni è costituita da ciclisti o pedoni³.

06 Nel 2022, il tasso medio di vittime di incidenti stradali nell'UE era di 46 morti per milione di abitanti, con variazioni considerevoli da uno Stato membro all'altro (cfr. [figura 2](#)). La Svezia e la Danimarca presentavano il tasso di vittime più basso, rispettivamente con 22 e 26 morti per milione di abitanti. Il tasso di mortalità più elevato è stato registrato in Romania, con 86 vittime della strada per milione di abitanti.

³ [Young people](#), Commissione europea, 2021, e [Seniors](#), Commissione europea, 2023.

Figura 2 – Vittime di incidenti stradali per milione di abitanti negli Stati membri (confronto tra il 2022 e il 2010)



Nota: i valori relativi all'Unione europea non includono il Regno Unito.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della banca dati CARE.

L'approccio del “sistema sicuro” è un concetto mondiale

07 La sicurezza stradale compete con altri obiettivi, quali la mobilità, e viene anche influenzata da numerosi fattori e attori. Le quattro cause principali dei decessi sulle strade individuate sono: 1) velocità; 2) guida sotto l'effetto dell'alcol; 3) mancato uso della cintura di sicurezza; 4) distrazione del conducente⁴. Le autorità pubbliche, l'industria e la società civile nel loro complesso possono affrontare le cause degli incidenti attuando diverse misure.

08 L'approccio del “sistema sicuro” è stato originariamente elaborato in Svezia e nei Paesi Bassi negli anni novanta⁵ e si basa sul riconoscimento del fatto che le persone commettono errori e propone una serie di modi per far sì che tali errori non si traducano in decessi o feriti gravi. Tale strategia preventiva crea livelli di protezione per far sì che, se un elemento fallisce, un altro provvederà a compensare.

09 L'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU) ha fatto confluire per la prima volta suddetto approccio nella propria [strategia per la sicurezza stradale](#) nel 2011. Nell'agosto 2020, l'ONU ha lanciato il [secondo decennio di azione per la sicurezza stradale](#), prefiggendosi l'obiettivo di ridurre di almeno il 50 % il numero di morti e feriti dovuti al traffico stradale tra il 2021 e il 2030. Nell'[allegato I](#) sono forniti esempi di azioni che contribuiscono alla sicurezza stradale nel quadro di tale [approccio](#). Le iniziative relative alla sicurezza stradale contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) dell'ONU, nello specifico l'OSS 3 “Salute e benessere” e l'OSS 11 “Città e comunità sostenibili”.

Ruoli e responsabilità nell'UE

10 Gli **Stati membri** decidono le proprie politiche nazionali in materia di trasporti, su numerosi aspetti del traffico stradale e sulle disposizioni in materia di sicurezza. A loro spetta altresì la responsabilità di recepire le direttive dell'UE e di attuare i regolamenti dell'Unione, compresi quelli attinenti alla sicurezza stradale. Inoltre, sono pienamente responsabili dell'attuazione di alcune delle azioni che hanno un effetto diretto sulla riduzione del numero di morti e feriti gravi sulle strade. In aggiunta, gli Stati membri decidono i progetti infrastrutturali prioritari, che sono principalmente finanziati dai bilanci nazionali o regionali.

⁴ Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (ETSC), [Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe](#), 2022.

⁵ ITFOCSE, [The Safe System Approach in Action](#), 2022.

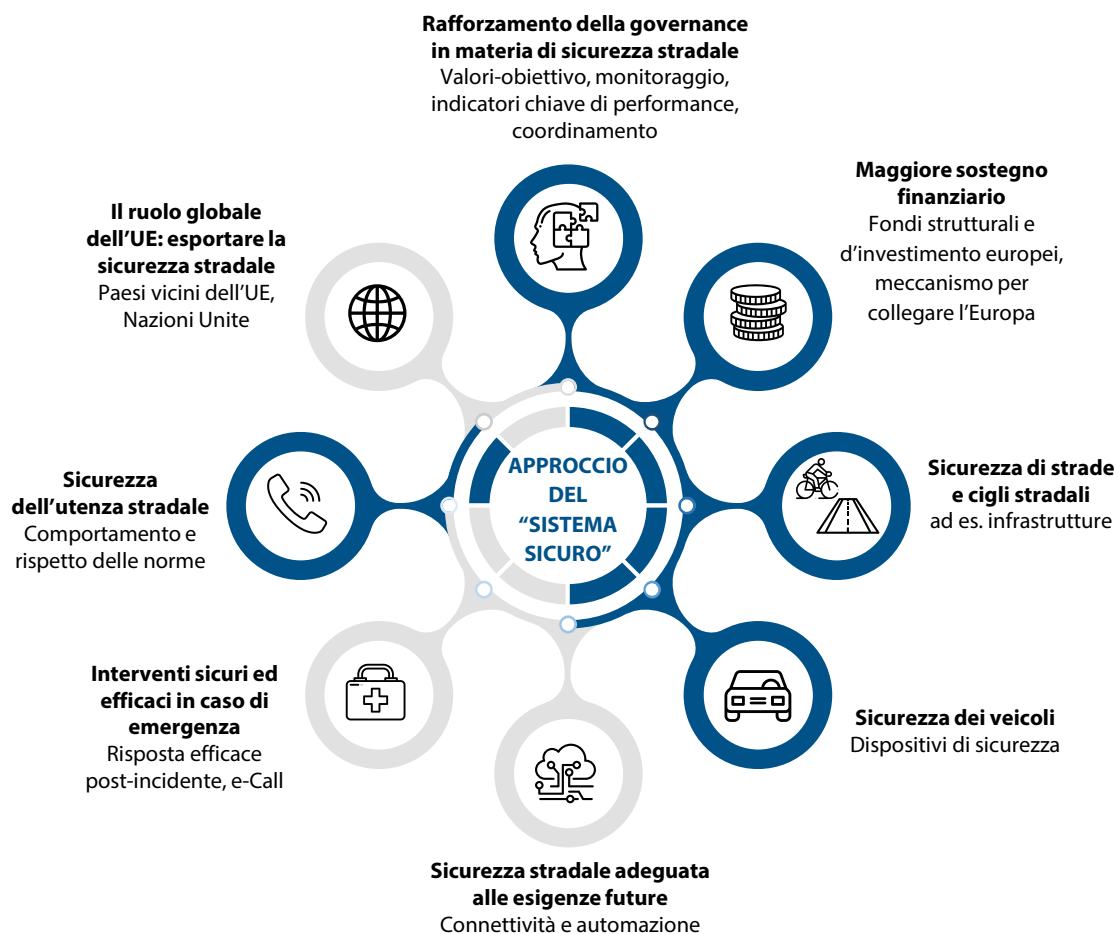
11 Nel 1992, gli Stati membri **hanno concordato** di istituire una rete di infrastrutture di trasporto a livello dell'UE. Hanno altresì conferito all'UE la competenza concorrente nella definizione di misure volte a migliorare la sicurezza stradale. La **Commissione**, e in particolare la direzione generale della Mobilità e dei trasporti (DG MOVE), è responsabile della concezione, dell'attuazione e dell'applicazione di tale politica a livello dell'UE. Altre direzioni generali della Commissione, ad esempio la direzione generale del Mercato interno, dell'industria, dell'imprenditoria e delle PMI (DG GROW), nonché l'Agenzia esecutiva europea per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente (CINEA), sono altresì responsabili di azioni fondamentali che contribuiscono alla politica di sicurezza stradale dell'UE.

12 Il **comportamento dei singoli individui e delle aziende** costituisce un fattore determinante che concorre a creare un ambiente sicuro in termini di trasporto stradale, poiché essi scelgono la forma di mobilità e i dispositivi di sicurezza per i veicoli e sono responsabili del proprio comportamento nella circolazione stradale. Il **settore assicurativo** rappresenta un attore importante, in quanto concepisce prodotti e servizi tenendo conto di considerazioni sulla sicurezza (ad esempio polizze basate sullo stile di guida, secondo il principio "pay how you drive"), promuove nuove tecnologie, incoraggia gli utenti a guidare in modo sicuro e raccoglie dati allo scopo di comprendere meglio le cause degli incidenti stradali.

La politica e il quadro normativo dell'UE per la sicurezza stradale

13 Nel 2018 la Commissione ha improntato la propria politica di sicurezza stradale per il periodo 2021-2030 all'**approccio del "sistema sicuro" dell'UE**, che si articola su otto pilastri (cfr. **figura 3**). La Commissione ha stabilito inoltre gli obiettivi attuali di dimezzare il numero di morti e feriti gravi tra il 2020 e il 2030 e di azzerarlo o quasi entro il 2050. Anche il **Parlamento europeo** e il **Consiglio** hanno approvato tali obiettivi. Tale politica si basa su precedenti iniziative lanciate dalla Commissione (cfr. **allegato II**).

Figura 3 – L’approccio del “sistema sicuro” dell’UE



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della comunicazione della Commissione “L’Europa in movimento”. Gli elementi in blu sono quelli che rientrano nell’ambito dell’audit.

14 Il quadro normativo dell’UE per l’approccio del “sistema sicuro” coniuga una serie di atti giuridici vincolanti e alcune raccomandazioni indirizzate agli Stati membri (cfr. *allegato III*).

Finanziamenti dell'UE destinati a progetti che contribuiscono alla sicurezza stradale

15 Nel periodo 2014-2020, l'UE si è avvalsa principalmente di tre strumenti per finanziare i progetti riguardanti infrastrutture di trasporto nazionali e regionali, che contribuivano alla sicurezza stradale:

- o il **Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)** e il **Fondo di coesione (FC)**, la cui gestione è condivisa tra la Commissione e gli Stati membri. La direzione generale della Politica regionale e urbana (DG REGIO) della Commissione approva i programmi pluriennali elaborati dagli Stati membri, comprese le priorità di finanziamento, e ne monitora l'attuazione. Le autorità di gestione nazionali o regionali sono responsabili della selezione e della realizzazione di progetti specifici cofinanziati dal FESR e dall'FC;
- o il **meccanismo per collegare l'Europa (MCE)**, gestito direttamente dalla Commissione (DG MOVE). La Commissione ha delegato alla CINEA la responsabilità di concedere le sovvenzioni e di monitorarne l'attuazione.

Questi tre strumenti continuano a costituire la fonte dei finanziamenti per il periodo 2021-2027. Inoltre, nell'attuale periodo, il dispositivo per la ripresa e la resilienza può sostenere i progetti che concorrono alla sicurezza stradale.

16 I promotori di progetti e le autorità nazionali non erano tenuti a identificare specificatamente i progetti cofinanziati dall'UE che avevano contribuito alla sicurezza stradale nel periodo 2014-2020, per cui non vi è un quadro d'insieme a livello dell'UE dell'importo totale dei finanziamenti che hanno contribuito alla sicurezza stradale. Ai fini dell'audit, pertanto, la Corte ha stimato l'importo dei finanziamenti dell'UE forniti a titolo del FESR, dell'FC e dell'MCE per tale periodo e per i progetti che hanno contribuito alla sicurezza stradale. A febbraio 2023, l'importo impegnato ammontava a 6 663 milioni di euro (1 477 milioni di euro a titolo dell'MCE; 5 186 milioni di euro nel quadro del FESR e dell'FC).

Estensione e approccio dell'audit

17 Nella presente relazione si valuta se la Commissione abbia operato efficacemente nel definire l'approccio del "sistema sicuro" dell'UE (cfr. *figura 3*) e nel fornire supporto agli Stati membri per conseguire gli obiettivi di dimezzare il numero di morti e feriti gravi tra il 2020 e il 2030 e di azzerarlo o quasi entro il 2050. A tal fine, la Corte ha verificato:

- o se la Commissione abbia concepito un approccio del "sistema sicuro" esaustivo e se abbia monitorato efficacemente in che modo le misure attuate dagli Stati membri in materia di sicurezza stradale abbiano contribuito a raggiungere gli obiettivi strategici dell'UE;
- o se la Commissione abbia adottato misure adeguate in relazione ai pilastri riguardanti l'utenza stradale, i veicoli e le infrastrutture nell'ambito dell'approccio del "sistema sicuro" dell'UE;
- o se la selezione dei progetti di infrastrutture cofinanziati dall'UE nel periodo di programmazione 2014-2020 e la concezione degli indicatori fossero adeguatamente incentrate sugli obiettivi UE relativi alla sicurezza stradale.

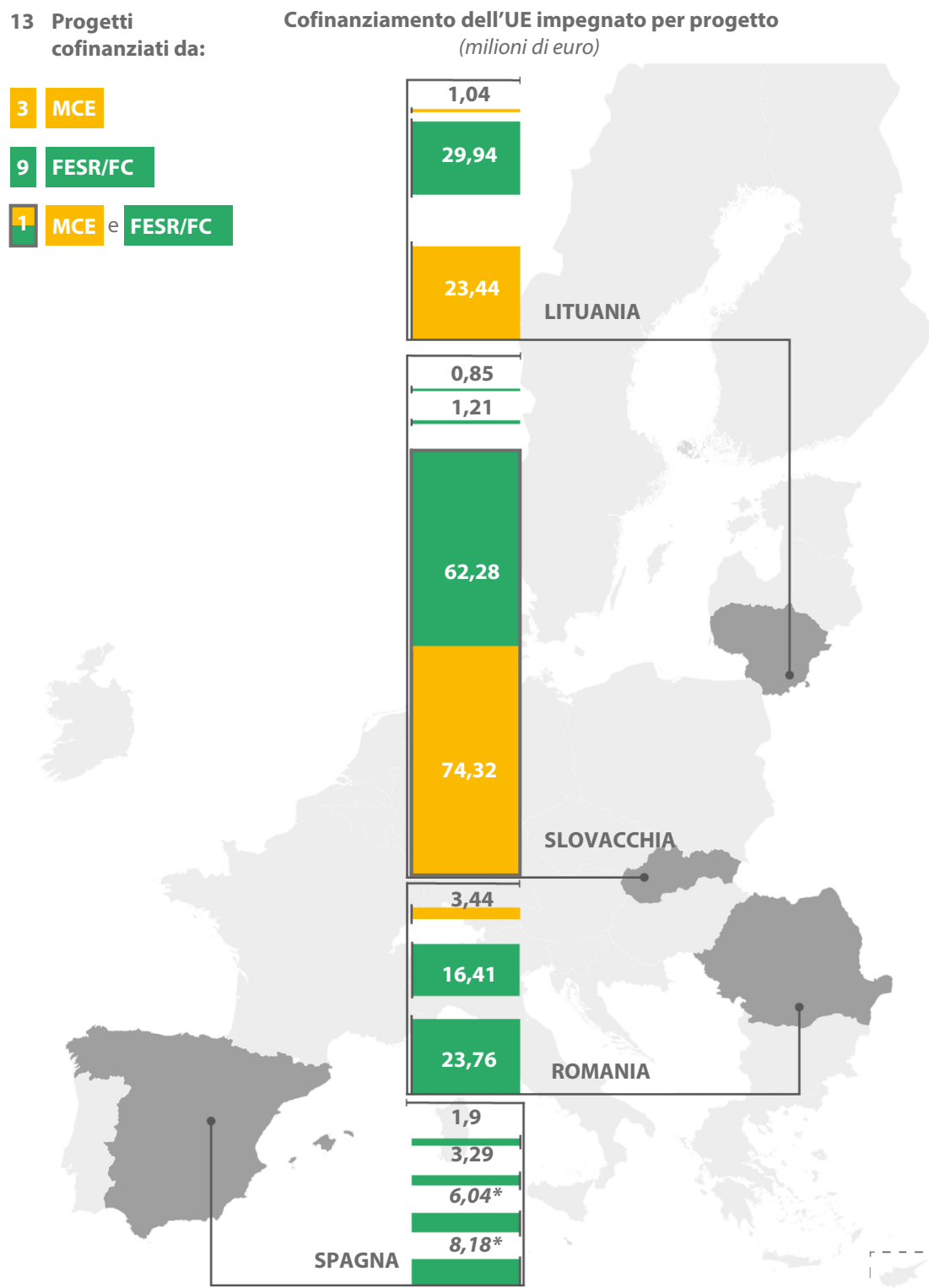
18 Gli auditor della Corte hanno esaminato elementi probatori provenienti da un insieme di fonti:

- o hanno analizzato i documenti sulla strategia dell'UE per la sicurezza stradale, i relativi documenti strategici e gli atti legislativi, e le relazioni pubblicate dagli enti di ricerca, dalle associazioni di settore e dal mondo accademico;
- o hanno tenuto colloqui con il personale della direzione generale competente della Commissione e della CINEA, nonché con i rappresentanti degli organismi nazionali;
- o hanno tenuto incontri con le associazioni dei portatori di interessi a livello europeo e nazionale, nonché con il personale della Commissione economica dell'ONU per l'Europa e del Fondo delle Nazioni Unite per la sicurezza stradale;

- o per un campione costituito da quattro Stati membri (Spagna, Lituania, Romania e Slovacchia), hanno esaminato le strategie nazionali per la sicurezza stradale e i documenti strategici e gli atti legislativi pertinenti; e
- o hanno organizzato visite in loco nei quattro Stati membri sopra indicati, in cui hanno esaminato un campione di 13 progetti di infrastrutture per la sicurezza stradale nel quadro del bilancio dell'UE nel periodo 2014-2020 (cfr. *allegato IV*). Per tutti i progetti selezionati, la sicurezza stradale figurava tra gli obiettivi.

19 Nella *figura 4* viene fornito un quadro d'insieme degli Stati membri e dei progetti sottoposti ad audit.

Figura 4 – Stati membri e progetti selezionati per l'audit



Nota: * il progetto è stato cancellato dopo la selezione.

Fonte: Corte dei conti europea.

20 La Corte ha selezionato gli Stati membri sulla base dell'importo dei finanziamenti a titolo del FESR, dell'FC e dell'MCE destinati ai progetti volti a contribuire alla sicurezza stradale. La selezione comprendeva Stati membri con diversi livelli di performance e diverse tendenze in termini di numero di vittime della strada.

21 Il campione di progetti comprende progetti di infrastrutture che contribuiscono in modo diverso alla sicurezza stradale (ad esempio autostrade nuove o ammodernate e infrastrutture per ciclisti o pedoni). Sono stati selezionati nove progetti finanziati dal FESR / dall'FC, tre progetti finanziati dall'MCE e un progetto a cui è stato destinato un sostegno finanziario a titolo sia dell'MCE che dell'FC. Nel complesso, l'importo totale dei finanziamenti dell'UE impegnato per tali progetti è pari a 242 milioni di euro.

22 Il presente audit riguarda il quadro relativo alla sicurezza stradale per il periodo a partire dall'adozione della "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti" della Commissione nel 2011 e si concentra sugli investimenti sostenuti dall'UE durante il periodo 2014-2020. Il lavoro sul campo relativo all'audit è stato completato nel settembre 2023.

23 La Corte ha deciso di espletare tale audit non solo perché la sicurezza stradale costituisce un'importante questione sociale, ma anche perché, negli ultimi anni, i progressi nella riduzione delle vittime della strada hanno registrato una stagnazione nell'UE. La presente relazione mira ad apportare un contributo al dibattito sulle future proposte per le iniziative strategiche e gli atti legislativi, visto che si è giunti pressoché a metà percorso dell'attuale quadro strategico 2021-2030 per la sicurezza stradale dell'UE.

Osservazioni

L'approccio del "sistema sicuro" dell'UE è esaustivo, ma la Commissione ha difficoltà a monitorare i progressi degli Stati membri

24 Per essere efficace, una strategia dell'UE per la sicurezza stradale dovrebbe stabilire obiettivi realistici, coerenti con le politiche interconnesse a livello internazionale e dell'UE⁶. Tale strategia dovrebbe contemplare azioni riguardanti i vari settori di intervento e dovrebbe presentare una stima delle risorse richieste⁷. Inoltre, le strategie nazionali sulla sicurezza stradale dovrebbero essere in linea con gli obiettivi generali dell'UE. Infine, dovrebbe sussistere un sistema di monitoraggio affidabile, basato su indicatori pertinenti per seguire i progressi verso il conseguimento degli obiettivi di sicurezza stradale dell'UE⁸.

25 La Corte ha pertanto esaminato l'approccio del "sistema sicuro" dell'UE e gli obiettivi di sicurezza stradale definiti a livello dell'UE. Ha valutato inoltre il quadro d'insieme della Commissione sul contributo fornito dagli Stati membri e sui progressi da questi compiuti nel conseguimento di tali obiettivi. Infine, ha considerato l'attuale ritmo di avanzamento rispetto agli obiettivi fissati.

⁶ Commissione europea, *Better Regulation Toolbox* # 15, 18, 19, 2021.

⁷ Raccomandazioni sull'obiettivo "zero vittime", Parlamento europeo, 2021.

⁸ Conclusioni del Consiglio sulla sicurezza stradale, 2017.

L'approccio del "sistema sicuro" dell'UE è esaustivo e definisce obiettivi ambiziosi

26 Nel 2018 la Commissione ha adottato l'approccio del "sistema sicuro" ("Safe System") dell'UE per la sicurezza stradale, che segue un approccio simile e presenta una struttura analoga a quello elaborato dall'ONU (cfr. paragrafo 09). Vi sono tuttavia alcune differenze. In particolare, la Corte ha rilevato che, se da un lato l'approccio del "sistema sicuro" dell'UE poneva un accento più marcato sugli sviluppi tecnologici, quali i sistemi di trasporto intelligenti o i veicoli autonomi, dall'altro non riguardava direttamente aspetti inerenti al trasporto multimodale e alla pianificazione del territorio. Nella *figura 5* è riportato un confronto tra i due approcci del "sistema sicuro".

Figura 5 – Confronto tra gli approcci del "sistema sicuro" dell'UE e dell'ONU



Fonte: Corte dei conti europea.

27 Nel corso del tempo, la Commissione ha innalzato il livello di ambizione riguardo alla sicurezza stradale (cfr. *allegato II*). Contestualmente all'adozione dell'approccio del "sistema sicuro" nel 2018, la Commissione ha aggiunto ai precedenti obiettivi la finalità di ridurre il numero di feriti gravi. Si è altresì prefissa gli obiettivi attuali di dimezzare il numero di morti e feriti gravi tra il 2020 e il 2030 e di azzerarlo o quasi entro il 2050 (cfr. paragrafo 13).

La Commissione non ha ancora condotto una valutazione del contributo fornito dalle strategie nazionali al conseguimento degli obiettivi dell'UE

28 Gli obiettivi di sicurezza stradale dell'UE possono essere conseguiti solo se gli Stati membri attuano politiche e programmi di investimento idonei ai fini del conseguimento di tali obiettivi. Le strategie nazionali della maggior parte dei 27 Stati membri, comprese quelle dei quattro Stati membri visitati, definiscono obiettivi per dimezzare il numero dei morti e feriti gravi sulle strade. Tuttavia, gli Stati membri hanno preso in considerazione anni di riferimento diversi per calcolare i progressi a livello nazionale (cfr. [allegato V](#)).

29 La Commissione non ha ancora condotto una valutazione per accertare in che modo le strategie nazionali per la sicurezza stradale contribuiscono al conseguimento degli obiettivi dell'UE. La Corte ha riscontrato che le strategie nazionali dei quattro Stati membri visitati non avevano una struttura o un livello di dettaglio comune, per cui risultava difficile non solo confrontarle, ma anche valutarne l'adeguatezza ai fini del raggiungimento degli obiettivi dell'UE. Inoltre, sebbene tutti e quattro gli Stati membri visitati abbiano elaborato un piano di azione di follow-up, non tutti hanno stimato i finanziamenti complessivi necessari per raggiungere gli obiettivi nazionali; per la Commissione sarà quindi più difficile ottenere un quadro d'insieme a livello dell'UE (cfr. [tabella 1](#)).

Tabella 1 – Analisi delle strategie nazionali per gli Stati membri visitati

Stato membro	Definizione di obiettivi che vanno oltre il numero di morti e feriti gravi	Individuazione del fabbisogno totale di finanziamenti	Piano di azione di follow-up
Spagna	Sì (per modo di trasporto, età e utenti vulnerabili)	No	Sì
Lituania	Sì (in merito alla riduzione dei punti critici, ai veicoli sicuri e al tasso di attuazione raccomandato dall'Agenzia)	Sì	Sì
Romania	Sì (in merito alla riduzione dei punti critici)	No	Sì
Slovacchia	No	No	Sì

Fonte: Corte dei conti europea, 2023.

30 Inoltre, la Corte ha rilevato che, in relazione alla sicurezza stradale, non erano state formulate raccomandazioni specifiche per paese nel quadro del [semestre europeo](#). In pochi casi, la Commissione aveva fornito commenti su questioni inerenti alla sicurezza stradale nelle relazioni specifiche per paese, che erano state predisposte nel quadro del processo. Ad esempio, i commenti incentrati sulla necessità di un'ulteriore azione per la sicurezza stradale dei ciclisti in Belgio (2023) e sulla necessità di investire in infrastrutture più sicure in Lituania (2019) e in Romania (2020). Tuttavia, non sono stati riscontrati elementi comprovanti un monitoraggio coerente delle azioni degli Stati membri in termini di sicurezza stradale.

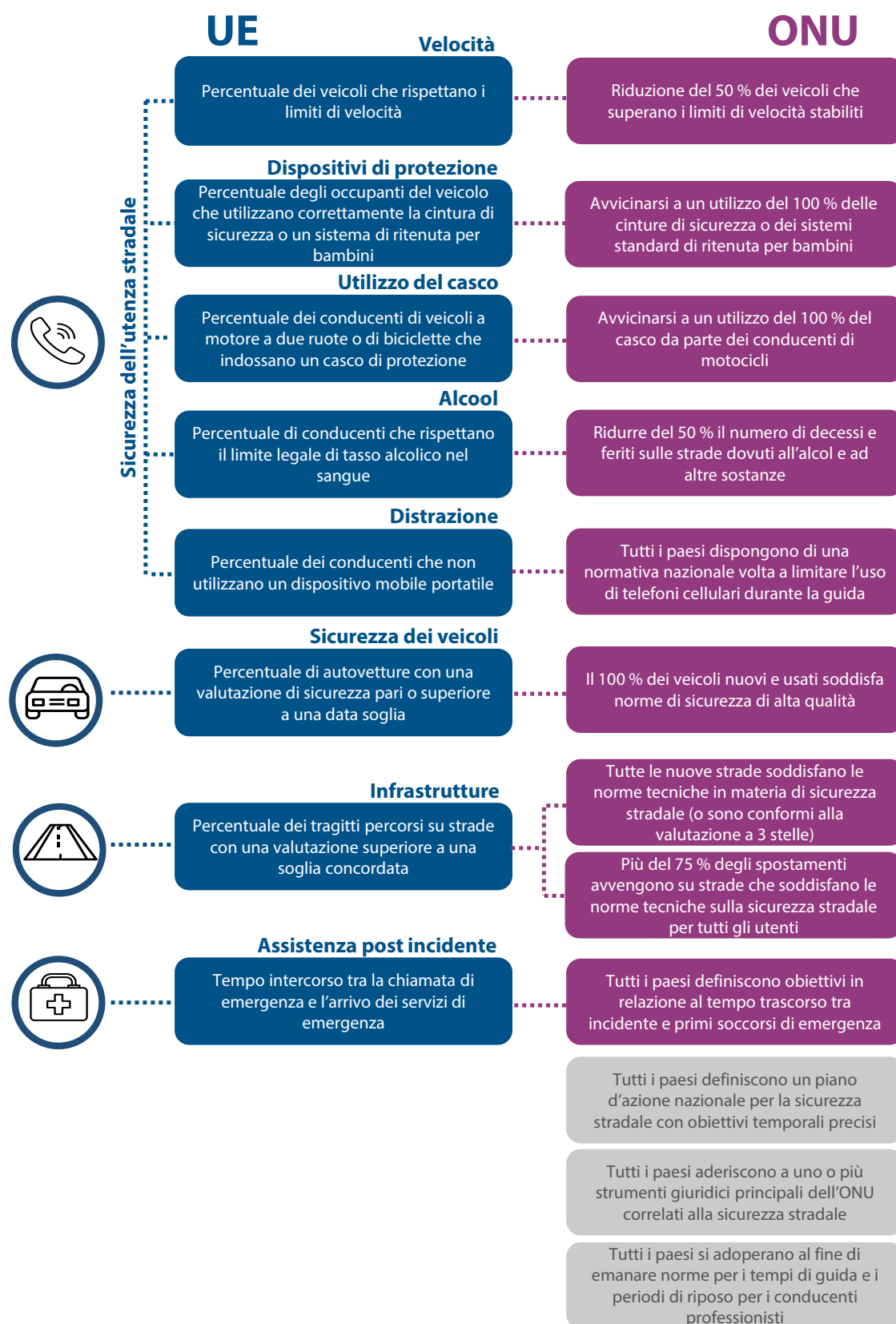
31 Frattanto, al fine di aiutare gli Stati membri a contribuire ulteriormente al conseguimento degli obiettivi dell'UE, la Commissione ha avviato una serie di iniziative per divulgare le buone pratiche.

- o Dal 2019, il programma di scambio per la sicurezza stradale dell'UE ha istituito un gemellaggio tra gli Stati membri che si trovavano ad affrontare maggiori sfide a livello di sicurezza stradale e quelli che presentavano una migliore performance. Tale programma contemplava visite di studio e laboratori tematici, e forniva linee di azione raccomandate. Il progetto pilota iniziale si era concentrato sui sei Stati membri che affrontavano le sfide maggiori, mentre la seconda edizione del programma coinvolge 19 Stati membri.
- o L'[Osservatorio europeo della sicurezza stradale](#) (ERSO) fornisce dati sugli incidenti stradali e pubblica relazioni tematiche e per paese sulle relative pratiche e politiche nell'UE. Di recente, la Commissione ha assegnato all'Osservatorio un nuovo ruolo di monitoraggio dell'attuazione delle strategie nazionali e a livello dell'UE in materia di sicurezza stradale. I risultati di tale esercizio confluiranno nella relazione sull'attuazione della strategia sulla sicurezza stradale dell'UE, prevista per il 2025.

Il monitoraggio della performance degli Stati membri non è ancora efficace

32 Nel 2019 la Commissione ha stabilito una insieme di otto indicatori chiave di performance (ICP) per la sicurezza stradale (cfr. [figura 6](#)). Tali ICP si concentrano sui fattori che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi dell'UE in materia di sicurezza stradale, quali il comportamento degli utenti della strada, la sicurezza dei veicoli, la qualità delle infrastrutture stradali e l'assistenza per gli interventi in caso di emergenza. Gli ICP presentano alcune analogie con una serie di obiettivi mondiali facoltativi sulla performance in materia di sicurezza, individuati dall'ONU nel 2017 per aiutare gli Stati membri focalizzare le proprie misure sulla sicurezza stradale. La Commissione aveva ravvisato la necessità di disporre di dati migliori per stabilire i valori-obiettivo per gli ICP nella sua comunicazione del 2018. Anche se alcuni Stati membri avevano valori-obiettivo specifici per un insieme di ICP, nessuno di questi era stato stabilito a livello dell'UE.

Figura 6 – Confronto tra gli indicatori chiave di performance dell'UE e gli obiettivi facoltativi delle Nazioni Unite sulla performance



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei documenti della Commissione e dell'ONU.

33 Nel 2020 la Commissione ha lanciato il progetto “Baseline”, nell’ambito del quale ha fornito finanziamenti agli Stati membri per raccogliere dati per i suddetti ICP. Al progetto, la cui realizzazione si è protratta fino al 2022, hanno partecipato 18 Stati membri. Anche se tale progetto rappresenta un notevole progresso, la Corte ritiene che non sia stato raggiunto un livello di comparabilità sufficiente tra gli Stati membri e che non si sia riusciti a porre le basi per possibili valori-obiettivo. Il fatto è che la partecipazione al progetto era facoltativa e non tutti gli Stati membri hanno raccolto gli stessi dati per gli ICP. Inoltre, agli Stati membri si erano discostati dalla metodologia standard per calcolare gli indicatori, ostacolando così la comparabilità⁹.

34 Nel 2022, per dar seguito al progetto “Baseline”, la Commissione ha lanciato l’attuale progetto “Trendline”, allo scopo di definire valori-obiettivo nazionali per tutti gli ICP raccolti (cfr. paragrafo 32). Il progetto ha individuato dieci ulteriori indicatori sperimentali da testare su scala limitata. Sebbene il livello di partecipazione sia molto maggiore rispetto al passato (25 Stati membri raccoglieranno ICP e due fungeranno da osservatori), l’impostazione del progetto consente tuttora agli Stati membri di discostarsi dalla metodologia standard e di raccogliere insieme di indicatori non uniformi. Su tali basi, la definizione ed il monitoraggio di valori-obiettivo aggregati a livello dell’UE per gli indicatori di performance potrebbero risultare difficili in quanto i dati non sono ancora sufficientemente confrontabili.

I dati degli Stati membri sui feriti gravi non sono ancora comparabili, mentre lo sono i dati sui morti

35 È dal 1993 che gli Stati membri devono raccogliere dati statistici sulla sicurezza stradale in termini di morti e feriti sulle strade e trasmetterli alla Commissione (cfr. [riquadro 1](#)).

⁹ Progetto “Baseline”, [Conclusioni e raccomandazioni](#), 2023.

Riquadro 1

La banca dati CARE della Commissione

Nel 1993 il Consiglio ha istituito la banca dati CARE sugli incidenti stradali, prescrivendo agli Stati membri di comunicare le informazioni pertinenti con cadenza annuale. Poiché la decisione non specificava esattamente quali dati dovessero essere trasmessi, un gruppo di esperti, comprendente rappresentanti degli Stati membri e della Commissione (DG MOVE e Eurostat), si riunisce periodicamente per discutere quali variabili raccogliere e divulgare e in quale formato. Tale banca dati contiene i dati relativi a ciascun incidente che ha comportato morti o feriti, come il tipo e il luogo dell'incidente, i dettagli sull'infrastruttura stradale e informazioni sui veicoli coinvolti e sugli utenti della strada colpiti.

Ogni autunno, la Commissione pubblica le statistiche a livello dell'UE e degli Stati membri. I singoli punti dati non sono accessibili al pubblico, ma su richiesta sono messi a disposizione dei ricercatori ai fini di analisi.

36 Nonostante l'obbligo giuridico da tempo esistente, le questioni inerenti alla comparabilità dei dati permangono. Ciò vale in particolare per i dati relativi ai feriti, per i quali ogni Stato membro adotta la propria serie di criteri nazionali per determinare il grado di gravità. La maggior parte degli Stati membri prescrive che siano le forze di polizia che intervengono a seguito di un incidente a classificare una lesione come "grave", mentre in altri Stati sono le strutture ospedaliere. Nella [tabella 2](#) sono riportati i diversi criteri per individuare le lesioni gravi, utilizzati nei quattro Stati membri visitati al momento dell'audit.

Tabella 2 – Criteri per classificare una lesione come grave nei quattro Stati membri visitati

Stato membro	Criteri per classificare una lesione come grave
Spagna	Persone ricoverate in ospedale per almeno 24 ore o classificate dall'ospedale
Lituania	Le persone ferite hanno dovuto essere ricoverate in ospedale e quest'ultimo ha segnalato le lesioni come un "grave danno alla salute"
Romania	La lesione è classificata dall'ospedale
Slovacchia	Il tipo di lesione è incluso in un elenco di lesioni definito per legge

Fonte: Corte dei conti europea.

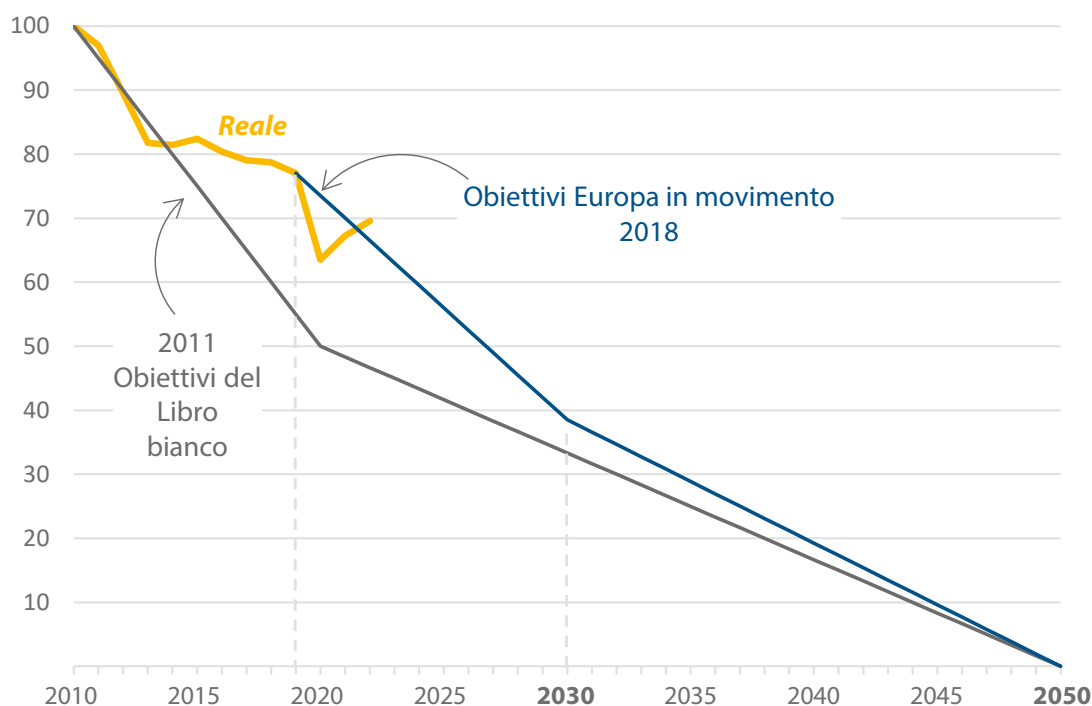
37 Per migliorare la comparabilità, nel 2017 i ministri dei Trasporti dell'UE hanno **concordato** di continuare a lavorare per pervenire ad una definizione comune di lesione sulla base di un punteggio uguale o superiore a 3 della scala dei traumi MAIS ("Maximum Abbreviated Injury Scale"), ossia livello MAIS3+. Si tratta di un sistema di classificazione internazionale basato sui registri degli ospedali. Al 2023, solo 19 Stati membri raccoglievano dati avvalendosi della classificazione MAIS3+. Inoltre, i metodi utilizzati per ottenere le stime MAIS3+ non erano standardizzati nei diversi Stati membri. La Commissione ha esaminato le tendenze per i paesi che raccoglievano i dati applicando entrambe le metodologie e ha riscontrato che le metodologie nazionali sottostimavano o sovrastimavano le lesioni gravi rispetto alla metodologia armonizzata¹⁰. Di conseguenza, la Commissione non è in grado di ottenere un quadro d'insieme accurato dei feriti gravi a livello dell'UE e di progettare azioni ben mirate per ridurre il numero.

I progressi nell'UE sono troppo lenti per raggiungere gli obiettivi del 2030 e del 2050

38 Tra il 2010 e il 2020 il numero di decessi dovuti a incidenti stradali nell'UE è diminuito del 36 %, ossia una percentuale notevolmente inferiore all'obiettivo del 50 % stabilito dalla Commissione nel **Libro bianco del 2011**. Nel 2022 il numero delle vittime della strada è di fatto aumentato del 4 % rispetto all'anno precedente (cfr. **figura 7**).

¹⁰ *Serious injuries*), Commissione europea, 2023.

Figura 7 – Riduzione percentuale del numero dei decessi sulle strade nell'UE dal 2010, rispetto agli obiettivi definiti per il 2020, il 2030 e il 2050



Nota: La riduzione del numero delle vittime nel 2020 è principalmente attribuibile agli effetti della COVID-19 sul traffico stradale.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati della Commissione.

39 Al ritmo di avanzamento attuale e senza ulteriori misure, è improbabile che l'UE e gli Stati membri possano raggiungere l'obiettivo intermedio per il 2030, il che mette in discussione la capacità di conseguire l'obiettivo per il 2050. Il numero delle vittime diminuirebbe entro il 2030 solo di un quarto, anziché della metà (rispetto ai valori del 2019, l'anno di riferimento scelto dalla Commissione per misurare i progressi). Per raggiungere l'obiettivo intermedio, sarebbe necessaria una riduzione annuale media del numero di decessi nell'UE del 4,6%. Per contro, la diminuzione annuale media osservata negli ultimi cinque anni è stata solo del 2,5%.

40 Anche l'obiettivo relativo al numero di feriti gravi appare difficile da raggiungere. Un'analisi¹¹ condotta nei Paesi Bassi ha concluso che l'obiettivo riguardante i decessi sulle strade per il 2030 potrebbe essere conseguito ricorrendo a una specifica combinazione di misure mirate ai limiti di velocità per i veicoli nelle aree urbane e alle infrastrutture ciclabili sicure. Tuttavia, l'obiettivo relativo al numero dei feriti gravi rimarrebbe ancora fuori portata, anche nello scenario migliore.

41 Il conseguimento di tali obiettivi potrebbe risultare più difficoltoso, poiché diventa sempre più arduo realizzare miglioramenti significativi a partire da un livello di performance già buono. Tra il 2010 e il 2022, ad esempio, lo Stato membro che ha mostrato i migliori risultati in termini di riduzione del numero di decessi è stata la Lituania (- 60 %), paese che presentava il settimo più alto tasso di vittime nel 2010, mentre il numero di decessi nei Paesi Bassi, paese che vantava il terzo più basso tasso di mortalità nel 2010, è di fatto aumentato del 22 %.

Le azioni dell'UE nel quadro dei pilastri relativi all'utenza stradale, ai veicoli e alle infrastrutture non riguardano tutti gli ambiti di rischio e non sono sufficientemente integrate

42 In base all'approccio del "sistema sicuro", ciascun pilastro dovrebbe comprendere misure volte a coprire tutti gli ambiti di rischio pertinenti (ad esempio, una normativa o raccomandazioni in materia di infrazioni stradali e applicazione delle norme, dispositivi di sicurezza dei veicoli e requisiti di qualità per le infrastrutture, compresi i percorsi pedonali e le piste ciclabili). Inoltre, al fine di contribuire efficacemente alla sicurezza stradale, le misure trasversali a diversi pilastri dovrebbero essere integrate e completarsi a vicenda.

43 La Corte ha pertanto esaminato i pilastri nel quadro dell'approccio del "sistema sicuro" della Commissione che riguardano l'utenza stradale, i veicoli e le infrastrutture, al fine di valutare due elementi determinanti per conseguire gli obiettivi in materia di sicurezza stradale per il 2030 e il 2050: l'adeguatezza delle azioni sottostanti e il grado di integrazione tra i diversi pilastri.

¹¹ Dr. S. de Craen et al, *Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures*, Ministero olandese delle Infrastrutture e della gestione delle risorse idriche, 2022.

La normativa UE non prende in considerazione tutte le principali cause degli incidenti e il controllo della Commissione sulle strategie di applicazione delle norme da parte degli Stati membri è limitato

44 Il comportamento degli utenti è una componente fondamentale per la sicurezza stradale, ed è influenzato, tra l'altro, dalle norme di circolazione stradale e dal grado di applicazione delle sanzioni nei confronti di coloro che commettono infrazioni stradali negli Stati membri. La responsabilità per la concezione e l'attuazione di entrambi gli aspetti spetta esclusivamente agli Stati membri.

45 La Corte ha esaminato la normativa applicabile e le strategie per imporne l'applicazione per due delle quattro cause principali di decessi sulle strade, ossia il consumo di alcol e la velocità (le altre due cause sono il mancato uso della cintura di sicurezza e la distrazione del conducente; cfr. paragrafo **07**).

46 In generale, il rischio che si verifichi un incidente aumenta notevolmente se la guida è compromessa dal consumo di alcol. Da uno studio condotto per la Commissione è emerso che i decessi per incidenti stradali provocati dall'alcol potrebbero rappresentare tra il 20 % e il 28 % di tutti i decessi sulle strade nell'UE. Tuttavia, non vi è una metodologia armonizzata a livello dell'UE per classificare un decesso su strada come incidente riconducibile all'alcol e gli Stati membri che trasmettono i dati applicano metodologie nazionali¹².

47 Le ricerche hanno dimostrato che un tasso di alcolemia inferiore è correlato a un numero inferiore di vittime di incidenti stradali causati dall'abuso di alcol¹³. Nel 2001 la Commissione ha raccomandato agli Stati membri di adottare un limite massimo stabilito per legge per il tasso alcolemico pari a 0,5 mg/ml per tutti i conducenti e una soglia più bassa di 0,2 mg/ml per specifiche categorie di utenti della strada (quali i conducenti inesperti o i conducenti di veicoli di grandi dimensioni). Tuttavia, all'ottobre 2023, la Commissione non aveva formulato alcuna raccomandazione sui limiti legali per altre sostanze.

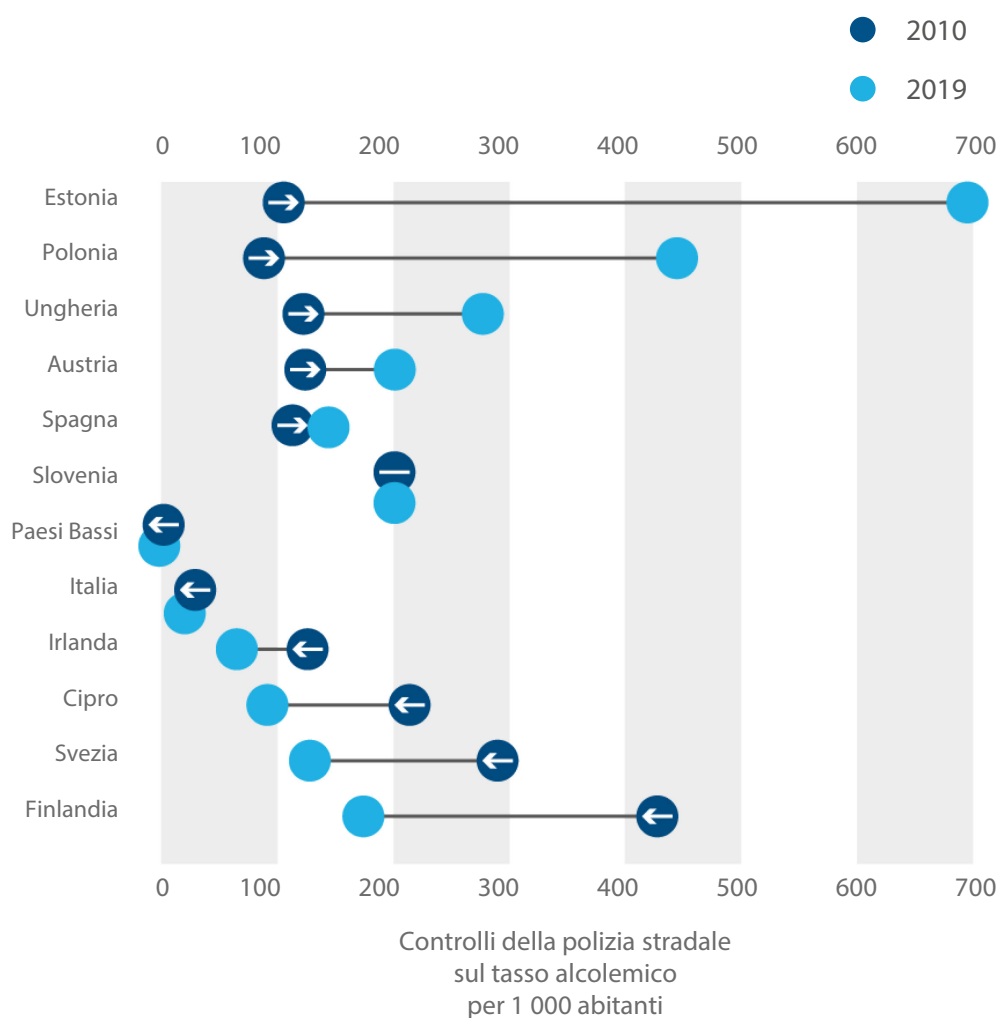
¹² Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

¹³ Ecorys e ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

48 Tutti gli Stati membri, ad eccezione di Malta, hanno adottato una normativa con cui si definiscono valori limite massimi per il tasso alcolemico, che sono in linea con la raccomandazione della Commissione. Quattro dei 27 Stati membri hanno persino adottato un livello di tolleranza zero per tutti i conducenti¹⁴.

49 Sulla base dello studio più recente¹⁵, nel 2019 solo 12 Stati membri hanno fornito statistiche sulle loro attività per imporre l'applicazione della normativa. Dall'esame del numero di controlli di sobrietà svolti dalla polizia per 1 000 abitanti, sono emerse considerevoli differenze tra i vari paesi (cfr. [figura 8](#)).

Figura 8 – Variazione del numero dei controlli di sobrietà effettuati dalla polizia stradale (confronto tra il 2019 e il 2010)



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dello studio Ecorys.

¹⁴ 2022 Statistical pocketbook della Commissione.

¹⁵ Ecorys e ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

50 La velocità rappresenta un ulteriore fattore significativo negli incidenti stradali, che incide sia sul rischio che si verifichi un incidente sia sulla gravità di quest'ultimo. Le ricerche stimano che il 30 % di tutti gli incidenti mortali è il risultato diretto di un eccesso di velocità o di una velocità inadeguata¹⁶. Stando ai risultati di uno studio, la riduzione della velocità media di 1 km/h su tutte le strade nell'UE consentirebbe di salvare oltre 2 000 vite all'anno¹⁷.

51 Inoltre, l'impatto della velocità negli incidenti mortali è particolarmente marcato per i sinistri che coinvolgono utenti vulnerabili. Mentre la probabilità che un pedone perda la vita in un incidente che coinvolge un veicolo che viaggia a una velocità al di sotto di 30 km/h è inferiore al 10 %, il decesso risulta pressoché inevitabile a una velocità superiore a 55 km/h¹⁸.

52 Nel 2022, la Commissione ha diffuso una comunicazione per incoraggiare gli Stati membri a ridurre la velocità del traffico, anche se la finalità della comunicazione era il risparmio energetico. Tuttavia, la Commissione non ha formulato alcuna raccomandazione agli Stati membri sui limiti di velocità di sicurezza, sebbene il Parlamento europeo l'[abbia esortata](#) ad agire in tal senso nel 2021.

53 Gli Stati membri hanno fissato limiti di velocità per ciascun tratto della loro rete stradale. La maggior parte dei limiti di velocità nazionali è superiore alle soglie raccomandate in uno studio internazionale¹⁹. Ciò vale in particolare nelle zone edificate dove sono presenti sia utenti vulnerabili della strada che traffico automobilistico, in cui il limite di velocità raccomandato è di 30-40 km/h (cfr. [allegato VI](#)).

54 Malgrado le restrizioni della velocità, negli Stati membri che effettuano un monitoraggio del rispetto dei limiti di velocità, è stata osservata una percentuale elevata di veicoli che viaggiavano superando il limite di velocità su tutte le tipologie di strade (35 % - 75 % dei veicoli sulle strade urbane, 9 % - 63 % sulle strade rurali e 23 % - 59 % sulle autostrade). Tale aspetto è aggravato dal fatto che i metodi e i livelli di controllo della velocità variano notevolmente da uno Stato membro all'altro. Ad

¹⁶ *Road safety thematic report – Speed*, Commissione europea, 2021.

¹⁷ Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

¹⁸ Monash University Accident Research Centre, *Older vulnerable road users*, 2004.

¹⁹ International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF – OECD), *Speed and crash risk*, 2018.

esempio, stando allo studio disponibile più recente²⁰, nel 2017 la percentuale delle infrazioni riscontrate dalle telecamere per il rilevamento automatico della velocità, raccomandate dalla Commissione come strumento per controllare la velocità, variava dallo 0 % in Romania al 99,9 % a Malta.

55 Il ruolo della Commissione relativo alla supervisione degli approcci nazionali per imporre l'applicazione delle norme è limitato, in quanto si basa su una direttiva che affronta solo determinate infrazioni transfrontaliere e su una raccomandazione non vincolante del 2004. Come previsto dalla direttiva sull'applicazione transfrontaliera, la Commissione riferisce in merito alla normativa stradale nazionale attraverso una pagina web pubblicamente accessibile che sintetizza i principali obblighi per i conducenti e gli altri utenti della strada. Per quanto concerne la raccomandazione del 2004, la Commissione non è stata in grado di monitorare periodicamente l'attuazione come aveva preconizzato all'inizio. Tale carenza è dovuta principalmente al carattere facoltativo dell'adempimento di rendicontazione da parte degli Stati membri. Nel 2012 la Commissione ha avviato un'apposita analisi dei piani nazionali di attuazione delle norme negli Stati membri. Poiché dall'analisi è emerso che non tutti gli Stati membri disponevano di tali piani nell'ambito delle rispettive strategie per la sicurezza stradale, la Commissione non ha prodotto alcuna relazione al riguardo.

56 Nel marzo 2023, la Commissione ha proposto un nuovo pacchetto sulla sicurezza stradale che comprendeva diverse iniziative volte a rafforzare la normativa in materia di circolazione stradale e la relativa applicazione. Tale pacchetto, che è attualmente oggetto di discussione da parte dei colegislatori, è costituito da tre atti giuridici:

- o una **direttiva** riveduta sulle patenti di guida, per includere un periodo di prova di almeno due anni per i nuovi conducenti e una norma sulla tolleranza zero riguardo alla guida in stato di ebbrezza;
- o una nuova **direttiva** che prevede il ritiro della patente di guida a livello UE per le infrazioni stradali gravi;
- o una **direttiva** riveduta su una più efficace applicazione transfrontaliera delle sanzioni per infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse all'estero.


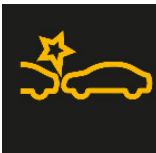
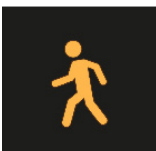
²⁰ Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

I veicoli sono oggetto di un quadro standardizzato a livello dell'UE, ma il relativo impatto è limitato dall'invecchiamento del parco auto

57 Il principale atto giuridico che definisce requisiti minimi di sicurezza per i nuovi veicoli nell'UE è il [regolamento generale sulla sicurezza](#) (*General Safety Regulation – GSR*), la cui ultima revisione risale al 2019. Dato che si tratta di un regolamento dell'UE, tale atto è direttamente applicabile in tutti gli Stati membri, senza che sia necessaria una normativa nazionale di attuazione. Questo approccio rende possibile un elevato grado di armonizzazione.

58 Nel regolamento GSR i requisiti sono classificati in base al tipo di veicolo e sono definite diverse scadenze per i relativi requisiti, a seconda se il veicolo è un modello nuovo o un veicolo di nuova fabbricazione di un modello esistente (cfr. [figura 9](#) per gli esempi dei requisiti che si applicano ai nuovi veicoli). Inoltre, le disposizioni del regolamento GSR consentono alla Commissione di adottare atti di diritto derivato e di modificare l'elenco dei requisiti per tenere conto degli sviluppi tecnici e normativi.

Figura 9 – Esempi di requisiti futuri obbligatori nel quadro del regolamento GSR per i nuovi veicoli

Simbolo sul cruscotto	Tipo di dispositivo	Data di obbligatorietà per veicoli nuovi
	Sistema di mantenimento della corsia	7 luglio 2024
	Frenata automatica d'emergenza per i veicoli	7 luglio 2024
	Frenata automatica d'emergenza per pedoni e ciclisti	7 gennaio 2026

Fonte: Corte dei conti europea.

59 La Commissione ha individuato tali requisiti sulla base dell'efficacia prevista in termini di riduzione del numero di decessi e feriti gravi. Uno studio della Commissione²¹ stima che, se l'intera gamma delle misure proposte sulla sicurezza dei veicoli fosse resa obbligatoria entro settembre 2025, sarebbe possibile evitare quasi 25 000 decessi per tutte le categorie di veicoli tra il 2022 e il 2037. Il regolamento GSR adottato ha tenuto conto della maggior parte dei requisiti, la cui adozione è prevista tra il 2022 e il 2026.

60 I requisiti definiti nel regolamento GSR costituiscono norme minime di sicurezza che devono essere rispettate da tutti i veicoli nuovi venduti nell'UE. Questo vale soprattutto per i modelli di fascia bassa, in quanto i veicoli più avanzati tendono a superare il livello previsto dalle norme del regolamento GSR, come suggeriscono i risultati di alcune prove di sicurezza svolte dall'organizzazione Euro NCAP²².

61 Tuttavia, mentre la maggior parte dei veicoli rientra nell'ambito di applicazione dei requisiti del regolamento GSR, determinati veicoli possono essere omologati anche nel quadro di una [procedura di omologazione individuale dei veicoli](#), che prevede un numero inferiore di requisiti di sicurezza. Di recente, i portatori di interessi hanno sollevato preoccupazioni²³ circa il fatto che un numero tendenzialmente in crescita di fuoristrada pick-up importati – veicoli particolarmente pericolosi per gli utenti vulnerabili della strada – beneficia di tale procedura.

²¹ TRL Ltd., *Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures*, 2018.

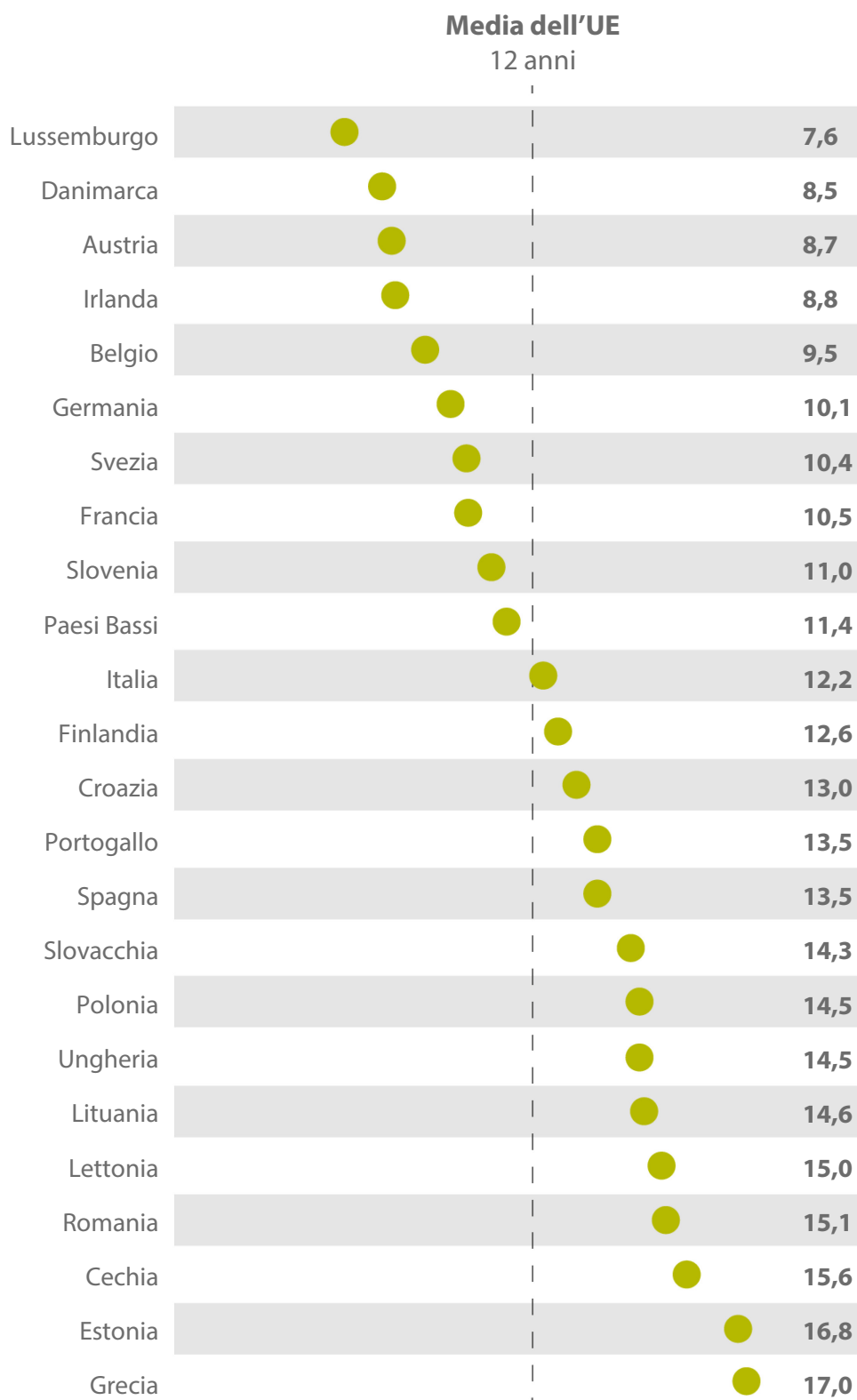
²² Euro NCAP, *Year in Numbers*, 2022.

²³ BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, Federazione internazionale dei pedoni, Polis, Transport & Environment, *Letter to Thierry Breton, Commissioner for the Internal Market*, 2023.

62 Inoltre, i requisiti del regolamento GSR si applicano solo alle autovetture nuove. I parchi auto degli Stati membri stanno invecchiando, con una età media a livello dell'UE di 12 anni (cfr. [figura 10](#)). Ciò rappresenta un aumento superiore al 40 % dell'età media di un'automobile rispetto al 2010²⁴. Pertanto ci vorrà tempo prima che il regolamento GSR e i dispositivi di sicurezza dei nuovi veicoli producano un impatto palese. Inoltre, sebbene nel 2018 la Commissione abbia previsto di incoraggiare gli Stati membri a incentivare il rinnovo dei veicoli, rivolgendo l'attenzione alle prestazioni in termini di sicurezza stradale, la Corte non ha riscontrato alcun regime di sostegno negli Stati membri visitati. Tuttavia, esistono regimi di sostegno per altri scopi (come, ad esempio, migliore performance ambientale del veicolo), il che potrebbe indirettamente giovare alla sicurezza stradale attraverso il rinnovo del parco auto.

²⁴ SWD(2012) 206.

Figure 10 – Età media in anni del parco auto negli Stati membri



Nota: dati non disponibili per Bulgaria, Cipro e Malta.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati per il 2021 dell'Associazione dei costruttori europei di automobili (ACEA).

63 Inoltre, è indispensabile che i veicoli continuino a rispettare le norme minime di sicurezza anche diversi anni dopo l'immatricolazione iniziale. Ciò è particolarmente importante alla luce dell'invecchiamento del parco auto europeo. Affinché ciò sia possibile, gli Stati membri devono fare in modo che i veicoli immatricolati nel rispettivo territorio siano sottoposti a controlli periodici.

64 Una [direttiva](#) dell'UE stabilisce una frequenza minima per i controlli tecnici, a seconda del tipo di veicolo e del relativo uso (ad esempio quattro anni dopo la prima immatricolazione e, successivamente, ogni due anni per le autovetture che non sono né taxi né ambulanze). Nell'ambito di tali limiti, gli Stati membri sono liberi di decidere in merito alla tempistica dei controlli che preferiscono. Sebbene taluni Stati membri abbiano optato per una frequenza minima, altri hanno previsto verifiche aggiuntive. Di conseguenza, gli [intervalli](#) con cui viene valutata la prestazione dei veicoli in termini di sicurezza variano in modo significativo da uno Stato membro all'altro. In Croazia, ad esempio, i controlli devono essere eseguiti ogni anno a partire dal primo anno, mentre in Italia vanno effettuati ogni due anni a partire dal quarto anno.

Gli approcci nazionali per il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture hanno livelli di sofisticatezza diversi e i requisiti dell'UE non riguardano le infrastrutture dove si registra il maggior numero di decessi

65 Per ridurre il numero di decessi e di lesioni gravi, gli Stati membri possono anche intervenire sulla progettazione e manutenzione della rete stradale. Gli investimenti dovrebbero essere concentrati sui tratti stradali che presentano la concentrazione più elevata di incidenti e il maggiore potenziale di riduzione degli stessi ²⁵ (ossia, i punti critici o *hotspot*). Tuttavia, gli Stati membri hanno diverse definizioni e procedure su come affrontare tali punti critici (cfr. [riquadro 2](#)).

²⁵ Considerando 16 della [direttiva \(UE\) 2019/1936](#).

Riquadro 2

Approcci divergenti per far fronte ai punti critici negli Stati membri

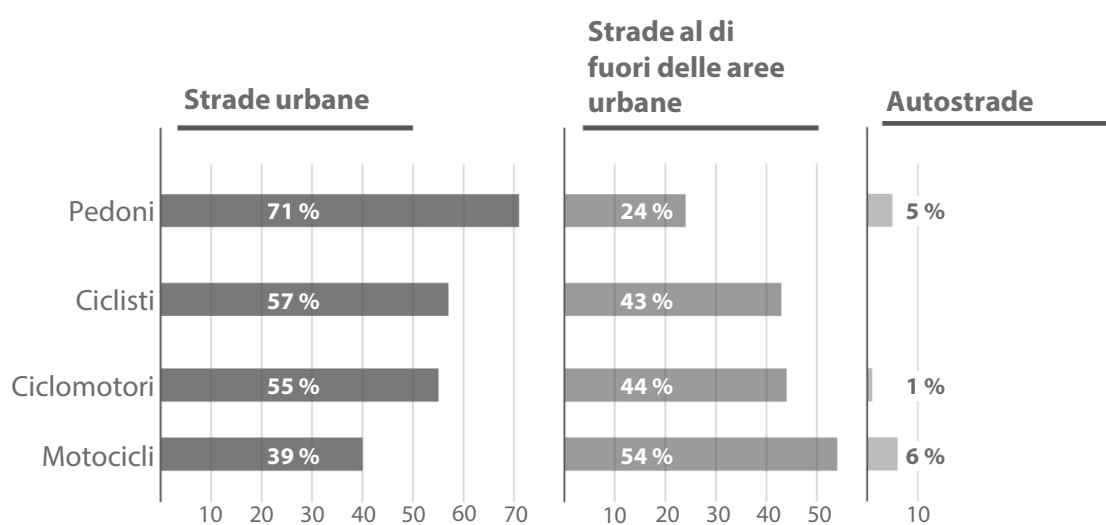
- Oltre alle procedure di polizia standard, la normativa lituana prevede un'indagine approfondita al fine di comprendere la causa di ogni incidente mortale. I tratti della rete stradale sui cui si sono verificati quattro o più incidenti stradali negli ultimi quattro anni sono categorizzati come punti critici e sono indicati su una mappa pubblicamente accessibile corredata di raccomandazioni per i conducenti. Inoltre, ciascuno di questi punti critici viene analizzato per individuare le misure necessarie a migliorare le prestazioni in termini di sicurezza. L'operatore della rete stradale ha poi un anno per attuare suddette misure di sicurezza stradale. L'obiettivo della strategia di sicurezza stradale della Lituania è eliminare tutti i punti critici entro il 2030.
- La Spagna si avvale di due criteri per individuare i tratti stradali con un rischio relativamente più elevato di incidenti. Il primo è il grado di pericolosità del tratto in questione (in base al numero di incidenti verificatisi nel passato, alla lunghezza del tratto stradale e al volume di traffico medio in momenti diversi). Il secondo è il numero assoluto di incidenti. Entrambi i parametri sono valutati rispetto a soglie diverse, definite in base alla categoria di strada e al volume di traffico.
- La Slovacchia definisce i punti critici come i tratti di un chilometro su cui sono stati registrati cinque o più incidenti nell'anno precedente.
- Nel 2008 la Romania ha definito i punti critici come un tratto della rete stradale con un tasso di incidenti superiore alla media. Tale definizione è stata abrogata nel 2018 e, al momento dell'audit, non era stata ancora elaborata una definizione alternativa. La Romania, da allora, ha avviato un progetto finanziato dal dispositivo per la ripresa e la resilienza per affrontare i punti critici, avvalendosi di una definizione ad hoc per individuarli.

66 Nel 2008 una **direttiva** dell'UE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (*Road Infrastructure Safety Management – RISM*) ha introdotto un insieme comune di procedure che gli Stati membri devono applicare per migliorare la sicurezza della loro rete stradale. Dopo l'ultima **revisione** nel 2019, la direttiva RISM prescrive ora agli Stati membri di effettuare valutazioni *ex ante* e controlli della progettazione delle relative infrastrutture, e ispezioni *ex post* delle caratteristiche o dei difetti che esigono un intervento di manutenzione. Ai sensi della direttiva RISM, tali procedure sono obbligatorie per i progetti situati su strade facenti parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), su autostrade nazionali, su strade principali identificate dallo Stato membro e sulle infrastrutture stradali destinatarie di un cofinanziamento dell'UE.

67 I requisiti contemplati nella direttiva RISM, tuttavia, non si applicano né i) alle aree urbane e alle piste ciclabili, né ii) alle strade secondarie che non hanno ricevuto finanziamenti dell'UE. Ciò limita l'impatto della direttiva, in quanto nel 2020 questi due tipi di infrastrutture stradali erano correlati al 93 % dei decessi e sono pertanto fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stradale dell'UE.

68 Le **aree urbane** rappresentavano effettivamente il 40 % del numero totale dei decessi su strada e ad esse era imputabile la più alta percentuale di vittime per tutte le categorie di utenti vulnerabili della strada, ad eccezione dei motociclisti (per i quali gli incidenti sulle strade al di fuori delle aree urbane sono più comuni; cfr. **figura 11**).

Figura 11 – Vittime tra gli utenti vulnerabili nel 2020 per tipo di strada nell'UE



Nota: a causa dell'arrotondamento, il totale non corrisponde al 100 % alla somma delle singole cifre.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati della Commissione.

69 Dal 2013 la Commissione incoraggia le città a elaborare piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), che dovrebbero, tra l'altro, includere un'attenzione alla sicurezza stradale. Tuttavia, le città non sono tenute a includere nei loro PUMS considerazioni inerenti alla sicurezza stradale e neppure a formulare tali piani.

70 La [proposta](#) presentata dalla Commissione nel 2021 per un esame del regolamento TEN-T è attualmente discussa dai legislatori e introdurrà un nuovo obbligo per gli Stati membri che saranno così tenuti a far approvare PUMS alla maggior parte delle principali città dell'UE entro il 2025 e a raccogliere e trasmettere alla Commissione i dati su incidenti e lesioni gravi a livello urbano. Suddetti PUMS dovranno comprendere azioni volte a migliorare la sicurezza stradale, in particolare per gli utenti vulnerabili, nonché obiettivi, valori-obiettivo e indicatori su incidenti e lesioni.

71 Nel 2020 le **strade al di fuori delle aree urbane** erano responsabili del più alto numero di decessi in cifre assolute (9 931 vittime, ossia il 53 %). Benché tali aree potrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva RISM nel caso gli Stati membri le classifichino come strade principali o ricevano finanziamenti dell'UE, la Commissione non disponeva di informazioni su quanti chilometri delle reti stradali nazionali fossero coperte dalla direttiva RISM. Sebbene la direttiva RISM prescrivesse agli Stati membri di comunicare alla Commissione entro il 2021 quali tratti della rete stradale essi definivano "principali", di fatto meno della metà degli Stati membri ha effettivamente agito in tal senso.

72 Inoltre, la direttiva RISM non specifica requisiti di sicurezza minimi per ciascun tipo di infrastruttura. Anche se la progettazione delle autostrade è perlopiù standardizzata nell'UE, le norme riguardanti le altre strade e aree urbane sono molto eterogenee. La Commissione ha lanciato un'iniziativa allo scopo di fornire orientamenti di esperti sulle norme di progettazione delle infrastrutture stradali dal punto di vista della sicurezza.

73 Inoltre, gli Stati membri sono tenuti a effettuare una valutazione della sicurezza stradale a livello di rete per le aree oggetto della direttiva. Tali valutazioni devono essere completate per la prima volta entro il 2024 e, in seguito, almeno ogni cinque anni. Per definire le priorità di intervento, gli Stati membri dovrebbero quindi classificare i tratti della loro rete stradale in base al relativo livello di sicurezza. La Commissione pubblicherà successivamente una mappa online in cui si evidenziano le diverse categorie.

74 Come prescritto dalla direttiva e a seguito di una serie di studi pilota, nel 2023 la Commissione ha presentato una **metodologia** che gli Stati membri possono decidere di seguire nello svolgere le valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete. Tale metodologia si suddivide in due parti: la prima è reattiva (sulla base di statistiche relative a incidenti verificatisi in passato), e la seconda è proattiva (a seconda della progettazione del tratto stradale).

75 La metodologia della Commissione, tuttavia, si basa sul ricorso a diverse soglie nazionali. La finalità è di predisporre uno strumento per condurre analisi comparative a livello nazionale, in modo che gli Stati membri possono concentrarsi principalmente sui tratti stradali più pericolosi. Nel corso dell'audit, gli auditor della Corte hanno però rilevato che tre dei quattro Stati membri visitati si discosteranno dalla metodologia standard della Commissione.

Nuove sfide richiederanno un'ulteriore integrazione delle azioni della Commissione in materia di sicurezza stradale

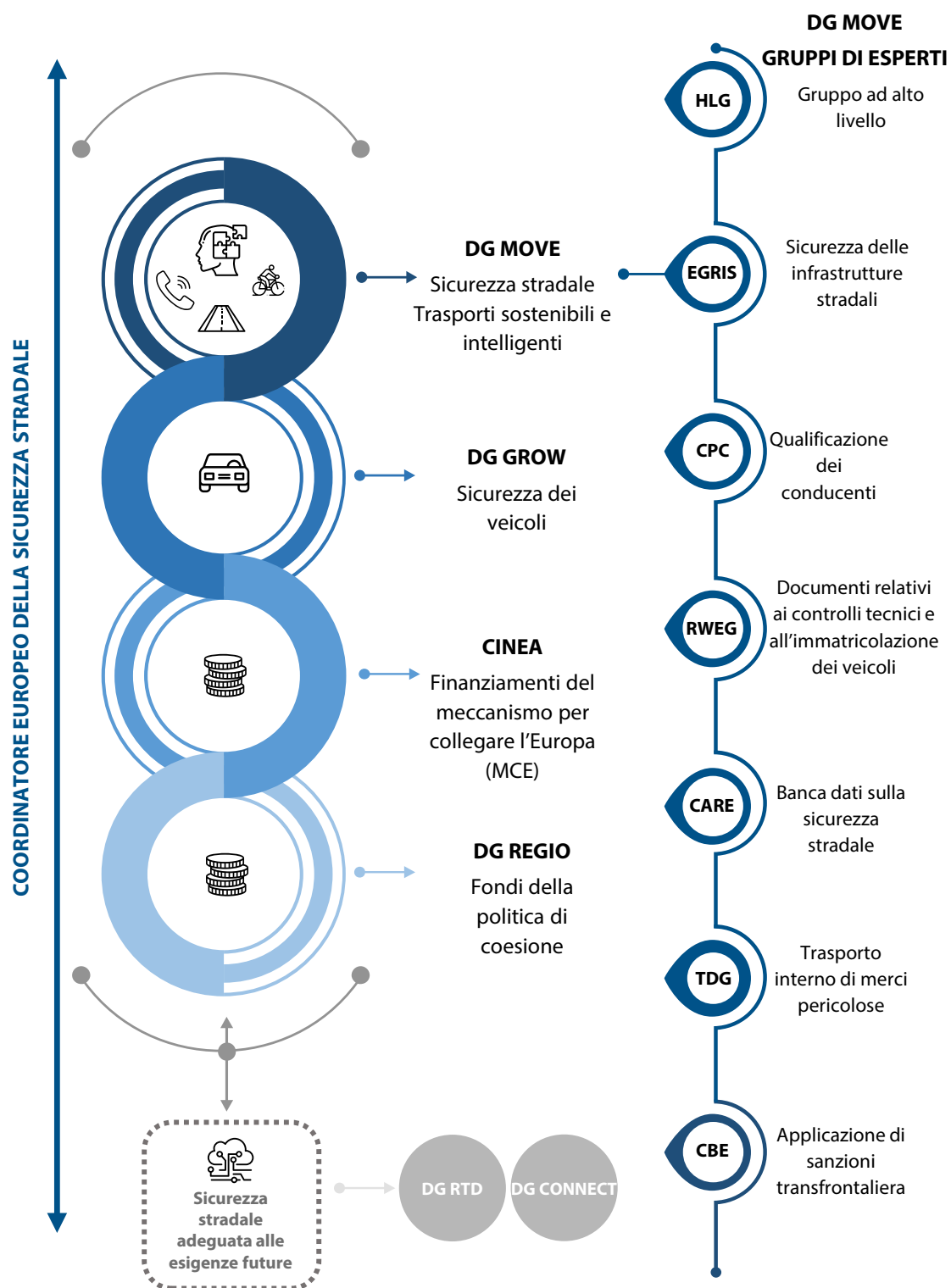
76 Affinché l'approccio del "sistema sicuro" possa funzionare efficacemente, le azioni correlate alle varie componenti dovrebbero essere strettamente interconnesse²⁶. Ad esempio, i dispositivi di sicurezza avanzati dei veicoli richiederanno una segnaletica stradale adeguata ai fini di un corretto funzionamento, nonché norme chiare in materia di circolazione stradale su come interagire con gli utenti vulnerabili.

²⁶ ITF-OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

77 Se la DG MOVE è responsabile della maggior parte delle attività della Commissione in materia di sicurezza stradale, diverse direzioni generali condividono la responsabilità per le azioni nel quadro nell'approccio del "sistema sicuro". La Commissione riceve anche il supporto di altri gruppi di esperti e organismi nell'avanzamento della politica sulla sicurezza stradale (cfr. *figura 12*). Ad esempio, la Commissione è coadiuvata dai seguenti organismi:

- un gruppo di alto livello sulla sicurezza stradale costituito da rappresentanti degli Stati membri, in seno al quale vengono discusse tematiche inerenti alla sicurezza stradale a livello nazionale e dell'UE. Nel 2018 la Commissione ha esteso il mandato di tale gruppo al fine di includere la consulenza strategica e scambi di opinioni tra i portatori di interessi;
- un coordinatore europeo per la sicurezza stradale, che è un alto funzionario della Commissione, incaricato di curare i rapporti con gli Stati membri e di condividere le buone pratiche.

Figura 12 – Organismi della Commissione coinvolti nella sicurezza stradale



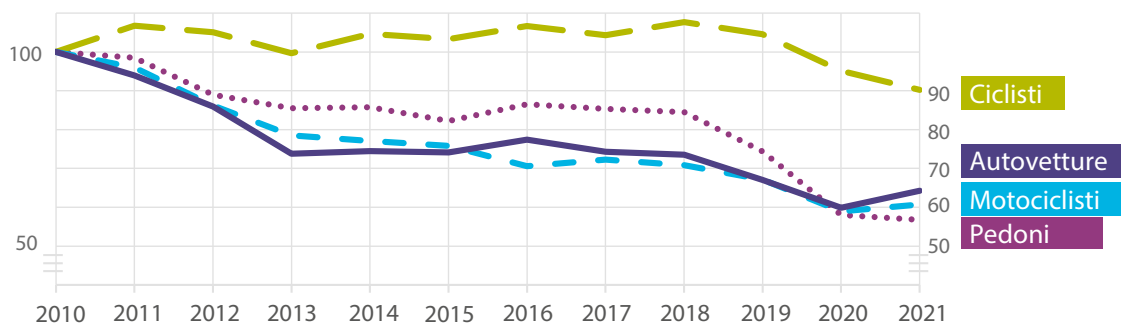
Fonte: Corte dei conti europea.

78 Nel 2021 il Parlamento europeo [ha esortato](#) la Commissione a valutare l'istituzione di un'agenzia centralizzata competente per la sicurezza stradale, in linea con quanto esiste già per il trasporto ferroviario, marittimo e aereo. Nel 2023 la Commissione ha avviato uno studio di fattibilità per analizzare i possibili scenari e la relativa pubblicazione è prevista per l'inizio del 2024. Secondo diversi portatori di interessi consultati dagli auditor della Corte, le attività della Commissione non presentavano alcun coordinamento tra i diversi pilastri nel quadro dell'approccio del "sistema sicuro" e la sicurezza stradale non era ancora integrata nelle varie politiche della Commissione.

79 Le imminenti sfide relative alla sicurezza stradale, quali le nuove forme di mobilità nelle aree urbane e la presenza di veicoli autonomi, esigeranno probabilmente un'ulteriore integrazione e un maggiore coordinamento delle diverse azioni della Commissione. Nel 2020, nelle aree urbane si verificavano quasi la metà degli incidenti mortali (cfr. paragrafo [68](#)) e una percentuale addirittura superiore di incidenti che coinvolgevano utenti vulnerabili. Tuttavia, la sicurezza stradale nelle aree urbane non è di competenza dell'unità Sicurezza stradale della DG MOVE, ma di una unità distinta responsabile della mobilità nelle aree urbane, il cui ambito di competenza non è unicamente la sicurezza stradale. Al tempo stesso, diverse direzioni generali della Commissione sono competenti per questioni relative alla sicurezza stradale riguardanti i veicoli autonomi.

80 L'UE chiede di prestare maggiore attenzione alla **mobilità attiva**, quali i percorsi pedonali e le piste ciclabili, in particolare nelle **aree urbane**. Mentre il numero di vittime tra i pedoni è sceso tra il 2010 e il 2021, in linea con il tasso per le autovetture, la riduzione relativa ai ciclisti è stata notevolmente inferiore (cfr. [figura 13](#)). Inoltre, in taluni Stati membri, tra il 2010 e il 2021 si è registrato un aumento del numero di ciclisti rimasti uccisi nelle aree urbane. In Austria, ad esempio, il numero di ciclisti deceduti nelle aree urbane ha segnato un incremento del 68 % nel periodo in questione.

Figura 13 – Numero di decessi nelle aree urbane per tipo di utente della strada (dal 2010 al 2021)



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati della Commissione.

81 Anche i dispositivi per la mobilità personale quali i monopattini elettrici si vanno ad aggiungere alle sfide in materia di sicurezza stradale nelle aree urbane. La Commissione non ha ancora formulato orientamenti in tale ambito e l’approccio normativo degli Stati membri risulta eterogeneo (cfr. [allegato VII](#)).

82 I **veicoli autonomi e automatizzati** potrebbero apportare un contributo positivo alla sicurezza stradale, dato che le ricerche stimano che sarebbe possibile evitare fino al 22 % degli incidenti con morti o feriti gravi grazie all’introduzione di sistemi di guida automatizzati²⁷. Se la prima [strategia](#) della Commissione in tale ambito risale al 2018, le norme nazionali per i veicoli a guida autonoma sulle strade pubbliche variano in misura significativa. La Germania, ad esempio, consente la guida completamente automatizzata senza la presenza di un conducente dal 2022, mentre altri Stati membri non hanno ancora elaborato alcun quadro normativo.

²⁷ Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

Il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stradale dell'UE non costituiva un criterio fondamentale per la selezione dei progetti e gli indicatori di monitoraggio

83 I finanziamenti dell'UE dovrebbero essere assegnati ai progetti che contribuiscono alle priorità e agli obiettivi dell'UE nel modo più efficace. Il Parlamento europeo ha altresì invitato gli Stati membri e la Commissione ad attribuire priorità agli investimenti che producono i maggiori vantaggi in termini di sicurezza stradale, concentrando l'attenzione sui tratti che presentano il più elevato numero di incidenti²⁸.

84 Per i progetti che rientravano nel campione, la Corte ha esaminato se la sicurezza stradale fosse stata utilizzata in modo efficace come criterio di selezione, e ha altresì analizzato i requisiti per tali progetti, al fine di valutarne il contributo alla sicurezza stradale e monitorarne gli effetti.

La sicurezza stradale non costituiva un criterio fondamentale per la selezione dei progetti di infrastrutture con obiettivi di sicurezza stradale

85 Nel periodo 2014-2020, il FESR / l'FC e l'MCE hanno fornito sostegno alla sicurezza stradale principalmente attraverso finanziamenti destinati a progetti di infrastrutture, quali strade nuove o ammodernate, piste ciclabili e aree di parcheggio sicure e protette. I soggetti proponenti i progetti hanno presentato la domanda per ottenere il cofinanziamento dell'UE in risposta a una serie di inviti a presentare proposte pubblicate, preparati dalle autorità di gestione (per i progetti in gestione concorrente) o dalla CINEA (per l'MCE). Tali inviti dovevano essere conformi alle priorità e ai requisiti concordati precedentemente, nei programmi operativi di coesione pertinenti o nei programmi di lavoro nel quadro dell'MCE.

²⁸ Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime", Parlamento europeo, 2021.

86 La Corte ha esaminato i programmi operativi e i relativi inviti nell'ambito dei quali erano stati cofinanziati i progetti sottoposti ad audit. Anche se non tutti i progetti erano finanziati nel quadro di una priorità specifica relativa alla sicurezza stradale, tutti includevano la sicurezza stradale tra i loro obiettivi. Dei nove progetti cofinanziati dal FESR e dall'FC, solo due erano finanziati nel quadro di una priorità specifica per la sicurezza stradale; gli altri progetti erano stati selezionati nell'ambito di priorità rivolte a migliorare l'accessibilità (quattro progetti), a realizzare un trasporto più ecologico (due progetti) e migliori servizi digitali per i cittadini (un progetto). Dei tre progetti a titolo dell'MCE, solo due hanno ottenuto un sostegno nell'ambito di una priorità specifica per la sicurezza stradale (infrastrutture sicure e protette); un progetto era invece incentrato sul completamento della rete TEN-T. Analogamente, la finalità principale dei lavori sulle autostrade finanziati sia dall'FC che dall'MCE era di eliminare le strozzature sulla rete TEN-T.

87 Per la maggior parte dei progetti, i criteri di selezione utilizzati dalla Commissione e dalle autorità di gestione non erano rivolti ai tratti della rete stradale con il più alto numero di incidenti o decessi, sebbene il miglioramento della sicurezza stradale fosse uno dei vantaggi auspicati. Vi erano solo due progetti a titolo del FESR (in Spagna) in relazione ai quali le domande erano corredate di un'analisi dettagliata del numero di incidenti registrati negli anni precedenti, mentre uno dei due presentava anche un'analisi del grado di pericolosità del tratto stradale. Tali informazioni non erano disponibili per tutti i progetti, in quanto non erano richieste per la presentazione della domanda. Le autorità di gestione e la Commissione avrebbero potuto attribuire priorità ai progetti cofinanziati con il più elevato impatto potenziale in termini di riduzione del numero dei decessi, se si fosse dovuto tener conto di tale elemento per la selezione dei progetti.

88 Inoltre, non erano stati concordati criteri specifici di progettazione per la sicurezza stradale. Ciascun promotore di progetti era libero di adottare il tipo di progettazione che preferiva, nel rispetto della legislazione nazionale e delle norme applicabili e, se del caso, dei requisiti previsti dalla [direttiva sulla sicurezza per le gallerie](#). Di conseguenza, data la grande varietà di norme stradali (cfr. paragrafo [72](#)), e in assenza di criteri specifici per la sicurezza stradale per la selezione, nel processo di selezione dei progetti non si è valutato come raggiungere un determinato livello di prestazioni in termini di sicurezza per suddette strade, nonché per le piste ciclabili.

89 Per i progetti cofinanziati a titolo del FESR e dell'FC, la responsabilità per la definizione delle priorità di finanziamento per ciascun programma operativo e per ogni invito spetta alle autorità di gestione. La Commissione, tuttavia, ha la possibilità di fornire un riscontro sia nella fase in cui sono elaborati l'accordo di partenariato e i programmi operativi, prima della loro approvazione, sia al momento dell'attuazione del programma. La Corte ha rilevato che la Commissione aveva formulato commenti in merito alla sicurezza stradale per gli accordi di partenariato e i programmi operativi pertinenti per i progetti esaminati. La Commissione, ad esempio, aveva chiesto che i progetti incentrati sulla sicurezza stradale in una regione spagnola venissero attuati nell'ambito di un programma per la sicurezza stradale, al fine di evitare una frammentazione delle risorse. La versione finale del programma operativo regionale spagnolo ha tenuto conto di tale suggerimento.

90 Nel 2021, e per la prima volta, nell'ambito dell'MCE sono stati lanciati due appositi temi dedicati alla sicurezza stradale, nell'ambito dei quali era possibile finanziare studi e attività. Tuttavia, ciò si applicava solamente agli Stati membri ammissibili all'FC. Tra gli esempi di azioni che potevano essere finanziate nel quadro di tali temi vi erano il potenziamento di tratti stradali soggetti a incidenti e/o altre misure individuate nelle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete (cfr. paragrafo **73**). Un totale di 15 progetti è stato cofinanziato in relazione a suddetti temi e il sostegno complessivo fornito dall'UE è ammontato a 142,5 milioni di euro.

91 Infine, la qualità dell'attuazione e della manutenzione delle infrastrutture cofinanziate dall'UE può avere un impatto significativo in termini di sicurezza (cfr. **riquadro 3**). Ciononostante, i finanziamenti dell'UE sostengono solamente la costruzione o l'ammodernamento di infrastrutture stradali e i promotori di progetti non sono vincolati a impegni di manutenzione delle strade per garantire un determinato livello di sicurezza stradale. La Corte ha constatato che, nel periodo 2014-2020, la Commissione ha espresso la necessità di un impegno esplicito da parte della Spagna sull'utilizzo dei fondi nazionali per la manutenzione delle infrastrutture stradali cofinanziate.

Riquadro 3

Un esempio dell'impatto della scarsa manutenzione dei progetti sulla sicurezza stradale

Nell'ambito di un progetto cofinanziato dal FESR in Spagna, è stata ammodernata una strada locale ed è stata aggiunta una pista ciclabile. La strada lungo la pista ciclabile si interseca con altre strade, pertanto il progetto contemplava il collocamento di segnali di diritto di precedenza e di una segnaletica stradale per gli attraversamenti di ciclisti e pedoni, a una distanza adeguata dalla strada principale. Durante la visita degli auditor della Corte, è stato riscontrato che, a causa della manutenzione carente, la segnaletica stradale originaria era pressoché sparita. Di conseguenza, la maggior parte dei ciclisti e pedoni attraversava in un punto diverso, dove era più difficile per i conducenti avvistarli, risultato contrario agli obiettivi originari del progetto in materia di sicurezza stradale.



Nota: le linee blu aggiunte alla foto mostrano l'ubicazione originaria della segnaletica del punto di attraversamento per i ciclisti.

Fonte: Corte dei conti europea.

I progetti cofinanziati dall'UE con obiettivi di sicurezza stradale non dovevano stimare il proprio potenziale contributo alla sicurezza stradale né definire i relativi indicatori di effetto

92 Ai fini della concezione dei progetti, i promotori dei progetti dovrebbero avvalersi di una valutazione *ex ante* dei potenziali risultati dei progetti e, in seguito, monitorare gli effetti dei progetti *ex post* per stabilire se l'impatto previsto è stato raggiunto. In tal modo, si garantirebbe l'efficacia del cofinanziamento dell'UE in termini di contributo agli obiettivi di sicurezza stradale dell'UE. La Corte ha esaminato le domande per il finanziamento dei progetti, compresi i documenti giustificativi, quali le analisi costi-benefici, per valutare il grado di pianificazione e monitoraggio dei risultati in termini di sicurezza stradale.

93 La Corte ha riscontrato che, su 13 progetti esaminati, solo sei domande comprendevano un'analisi costi-benefici esaustiva o una stima dei potenziali vantaggi economici, compresi quelli relativi alla sicurezza stradale. Ciò era dovuto al fatto che, nel periodo 2014-2020, solo i progetti sostenuti dall'MCE e i progetti con un costo totale ammissibile superiore a 75 milioni di euro sostenuti dal FESR e dall'FC dovevano essere corredati di un'analisi costi-benefici come parte integrante della domanda.

94 Sebbene nelle domande si menzionasse la sicurezza stradale come obiettivo del progetto, per tre di questi sei progetti i vantaggi previsti in termini di sicurezza stradale rappresentavano solo una percentuale esigua del potenziale beneficio totale. Il riquadro 4 ne riporta un esempio.

Riquadro 4

Un'area di parcheggio sicura e protetta con un impatto limitato sulla sicurezza stradale

Nel corso dell'audit, la Corte ha esaminato un progetto relativo a un parcheggio sicuro e protetto cofinanziato dall'MCE. È previsto il pagamento di una tariffa per usufruire di tali aree di servizio e di sosta, che dovrebbero offrire agli autotrasportatori una migliore sicurezza e protezione rispetto ad altre aree di parcheggio situate nei pressi di autostrade o centri logistici, e contribuire a ridurre le pratiche di parcheggio pericolose.



Fonte: Corte dei conti europea.

Nella domanda per il progetto si specificavano i benefici per la sicurezza stradale derivanti dal previsto calo del numero di incidenti. Tuttavia, ci si attendeva che i benefici avrebbero rappresentato almeno l'1 % dei benefici totali del progetto. Il principale beneficio contemplato nella domanda era il risparmio di tempi e costi nella ricerca di un parcheggio adeguato. Inoltre, il basso tasso di utilizzo dell'area di parcheggio compromette il contributo effettivo del progetto alla sicurezza stradale.

95 I processi di selezione per i 13 progetti esaminati non richiedevano che nella domanda o nell'analisi costi-benefici venissero illustrati gli effetti potenziali in termini di numero di morti o feriti gravi evitati. Tuttavia, un progetto presentava esplicitamente una stima del numero potenziale di vite che sarebbe stato possibile salvare. Altri quattro progetti non fornivano direttamente cifre relative al numero di morti e feriti gravi evitati, ma le includevano nel valore totale dei benefici sociali del progetto. Un ulteriore progetto presentava una stima della riduzione del numero di incidenti, ma non forniva dettagli in merito all'impatto separato sul numero delle vittime oppure dei feriti gravi o lievi.

96 Le stime dei benefici economici di un progetto sono influenzate dal fatto che il valore attribuito alla vita umana differisce da uno Stato membro all'altro (di un fattore fino a quattro) e dalle diverse ipotesi di partenza utilizzate nei calcoli. Ad esempio, la Corte ha riscontrato che per lo stesso progetto in Slovacchia, erano state preparate due analisi costi-benefici nell'arco di due anni. L'impostazione del progetto e, quindi, la sua capacità potenziale di ridurre il numero di morti e feriti gravi non erano state modificate. Erano però cambiati i presupposti metodologici delle due analisi, dato che le metodologie usate per le analisi costi-benefici nelle domande per l'MCE o l'FC erano state modificate nel tempo. In base al nuovo calcolo, il numero di incidenti che il progetto avrebbe evitato era cresciuto del 10 %, mentre il beneficio economico di ciascun incidente evitato era aumentato di un fattore pari a 1,5.

97 Per via della mancanza di stime armonizzate nelle domande dei progetti, per gli esaminatori e i comitati di selezione sarebbe stato molto difficile effettuare un confronto a livello dell'UE tra le soluzioni di finanziamento per i progetti, considerando il loro rapporto costi-efficacia in termini di vite umane salvate. Inoltre, gli obiettivi di sicurezza stradale dell'UE sono stati stabiliti in termini di numero di morti e feriti gravi evitati, piuttosto che in termini monetari (cfr. [allegato II](#)).

98 Per i progetti cofinanziati dall'MCE, la CINEA non ha monitorato gli effetti di un progetto dopo il suo completamento e la relativa chiusura della convenzione di sovvenzione, poiché non sussisteva un obbligo in tal senso. Per i progetti sottoposti ad audit sostenuti dai fondi della politica di coesione, la Corte ha rilevato solo un caso di un indicatore a livello di progetto che monitorava gli effetti in termini di sicurezza stradale (ad esempio, la riduzione del numero di vittime). Per contro, nel [riquadro 5](#) sono riportati alcuni esempi di altri tipi di indicatori definiti per i progetti esaminati, che non erano incentrati sulla sicurezza stradale.

Riquadro 5

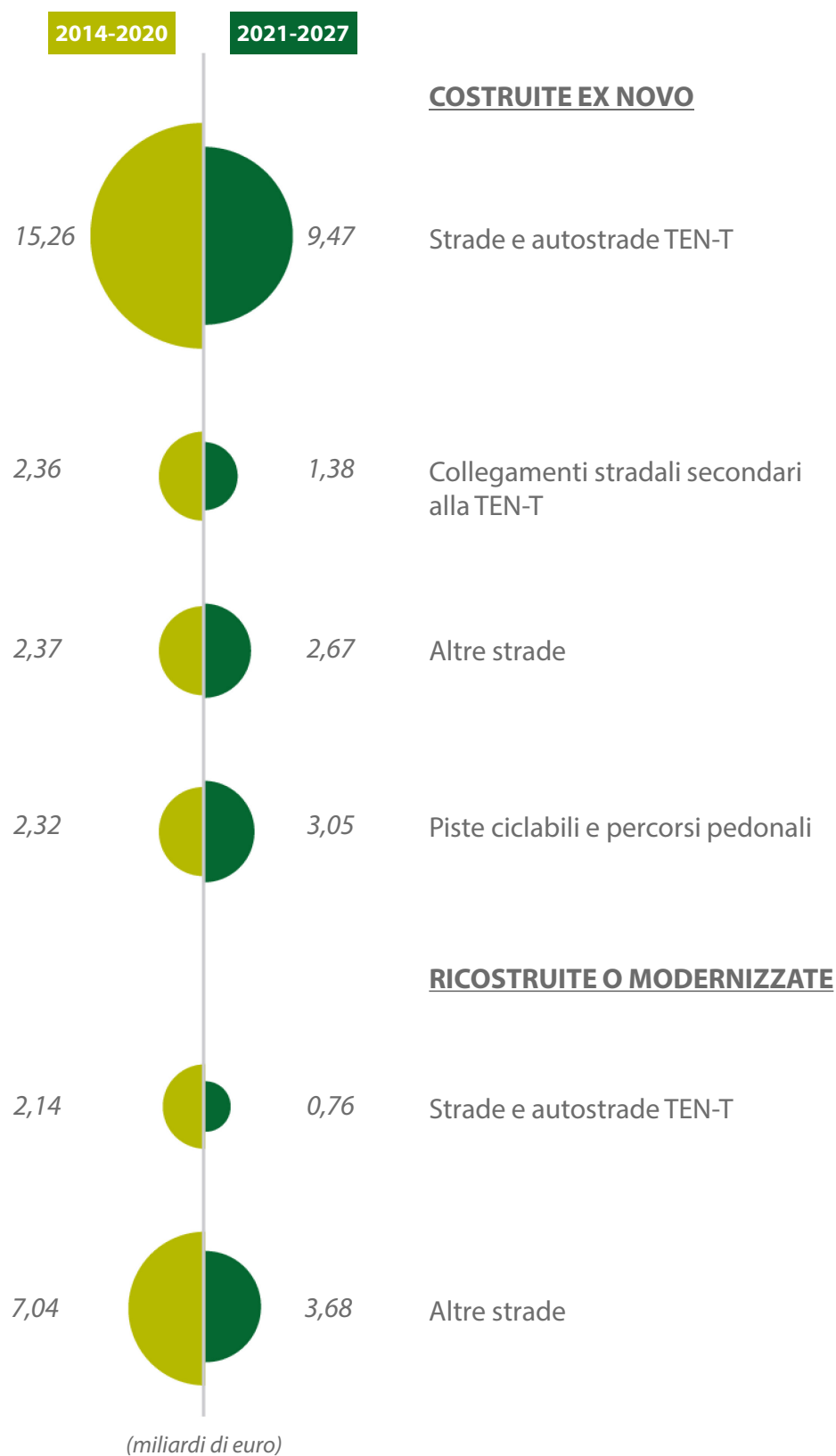
Esempi di indicatori utilizzati a livello di progetto, non incentrati sugli effetti in termini di sicurezza stradale

- Un progetto in Lituania mirava a ammodernare un tratto stradale esistente e a definire obiettivi chiari in materia di sicurezza stradale. Tuttavia, nella domanda non era quantificato il potenziale impatto del progetto sulla sicurezza stradale. L'unico indicatore di monitoraggio definito era la completa attuazione delle misure di sicurezza previste (ad esempio, i chilometri di guardrail). Inoltre, il promotore del progetto era tenuto a riferire in merito alla riduzione del tempo di percorrenza medio trascorso sulla strada, che non è un indicatore della sicurezza stradale.
- I tre progetti per la costruzione di piste ciclabili presentavano caratteristiche progettuali estremamente diverse (ad esempio, la presenza o meno di una barriera tra la pista ciclabile e la strada), che potevano incidere sulle prestazioni in termini di sicurezza stradale. Da un punto di vista del monitoraggio, tuttavia, tali progetti sono stati tutti valutati in base al numero di chilometri di infrastrutture costruite, senza tener conto dei diversi impatti potenziali che avrebbero potuto avere sulla riduzione del numero di morti e di feriti gravi.

Un importo inferiore di finanziamenti della politica di coesione potrebbe essere disponibile per la sicurezza stradale nel periodo 2021-2027, ma una nuova condizionalità è un primo passo verso un'azione più mirata

99 Per il periodo 2021-2027, i fondi della politica di coesione destinati alle infrastrutture stradali (comprese le piste ciclabili) erano inferiori di circa il 33 % rispetto all'importo relativo al precedente periodo (cfr. [figura 14](#)). Tale contrazione dei finanziamenti disponibili potrebbe tradursi perlomeno in una riduzione proporzionale dei finanziamenti per i progetti futuri, specificatamente rivolti alla sicurezza stradale, a meno che non vengano stabilite norme per una solida definizione delle priorità a loro favore.

Figura 14 – Confronto tra il cofinanziamento dell'UE a titolo dei fondi della politica di coesione assegnato alle infrastrutture stradali per il periodo 2014-2020 e il periodo 2021-2027



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati sulla coesione.

100 La Corte ha altresì constatato che, nel periodo 2021-2027, era stato aggiunto un nuovo requisito sotto forma di condizione abilitante quale presupposto per ottenere i fondi della politica di coesione. Gli Stati membri sono tenuti a inserire una valutazione dei rischi per la sicurezza stradale nei loro piani per il trasporto multimodale, in linea con le strategie esistenti per la sicurezza stradale. Devono altresì includere una mappatura delle strade e delle sezioni interessate, unitamente alla definizione delle priorità per i corrispondenti investimenti²⁹.

101 Tuttavia, la Commissione fa affidamento sulle autovalutazioni degli Stati membri circa il proprio grado di conformità a tale requisito. La Corte ha rilevato che suddette autovalutazioni non sono omogenee e non forniscono sempre conclusioni specifiche per tutti i criteri richiesti. La Commissione, tuttavia, si è avvalsa di tali autovalutazioni per formulare commenti sugli accordi di partenariato e ha chiesto agli Stati membri di indirizzare maggiormente i loro sforzi verso le misure relative alla sicurezza stradale. La Commissione, ad esempio, ha chiesto alla Spagna di limitare le azioni correlate alla sicurezza stradale alle tratte individuate nella valutazione sulla sicurezza stradale, il che costituiva un presupposto per i finanziamenti. Analogamente, il programma per il trasporto della Romania comprende indicatori specifici di realizzazione e di risultato per la sicurezza stradale, come raccomandato dalla Commissione.

102 L'introduzione di questo requisito per gli Stati membri costituisce un primo passo per fare sì che il cofinanziamento dell'UE per la sicurezza stradale sia assegnato dove può essere più efficace, purché tale requisito si rifletta adeguatamente anche nel processo di selezione dei progetti.

²⁹ Condizione abilitante 3.1.8, allegato IV del [regolamento \(UE\) 2021/1060](#).

Conclusioni e raccomandazioni

103 La sicurezza stradale è una competenza concorrente dell'UE e degli Stati membri. Tuttavia, le autorità nazionali sono pienamente responsabili dell'attuazione di alcune azioni che hanno un effetto diretto sulla riduzione del numero di decessi e di feriti gravi. La Commissione ha il compito di coordinare le attività a livello dell'UE, specialmente quando queste hanno un effetto transfrontaliero.

104 Nel complesso, la Corte conclude che la Commissione ha istituito un quadro globale per affrontare la sicurezza stradale (l'approccio del "sistema sicuro" dell'UE), con obiettivi ambiziosi per il 2030 e il 2050. Tuttavia, alla luce degli attuali progressi e senza ulteriori interventi da parte dell'UE e degli Stati membri, la Corte ritiene improbabile che vengano raggiunti gli obiettivi strategici di dimezzare il numero di morti e di feriti gravi tra il 2020 e il 2030, nonché di azzerarlo o quasi entro il 2050.

105 Inoltre, la Corte conclude che la Commissione si trova ancora confrontata al problema di monitorare i progressi degli Stati membri. Peraltro, gli interventi dell'UE non hanno riguardato tutte le aree di rischio e non erano sufficientemente integrati. Infine, raggiungere gli obiettivi relativi alla sicurezza stradale non era un criterio fondamentale per la selezione dei progetti e per il monitoraggio dei progetti cofinanziati dall'UE con obiettivi relativi alla sicurezza stradale nel periodo di spesa 2014-2020. Tale carenza resta un rischio anche nel periodo 2021-2027.

106 Se si considera il pilastro sulla governance, la Commissione non aveva ancora condotto una valutazione per accertare in che misura gli sforzi previsti dagli Stati membri contribuiscano al conseguimento degli obiettivi di sicurezza stradale dell'UE. La Corte ha riscontrato che, se, da un lato, pressoché tutti gli Stati membri avevano fissato obiettivi per dimezzare il numero di vittime e feriti gravi, dall'altro, il livello di sofisticatezza delle strategie nazionali nei quattro Stati membri visitati differiva in termini di attività previste, fabbisogno di finanziamenti e altri obiettivi oltre a quelli legati ai decessi e ai feriti gravi (cfr. paragrafi [28-31](#)).

107 La Commissione non è ancora riuscita ad ottenere una sufficiente comparabilità dei dati, che consentirebbe di definire valori-obiettivo aggregati a livello dell'UE per gli indicatori di performance utilizzati per monitorare i progressi relativi alle misure adottate dagli Stati membri in materia di sicurezza stradale. La Corte ha altresì rilevato problemi di comparabilità dovuti alle modalità di raccolta dei dati relativi ai feriti gravi e di comunicazione di tali dati alla Commissione. Entrambi gli aspetti, in particolare quest'ultimo, rappresentano sfide notevoli per il monitoraggio da parte della Commissione dei contributi apportati dagli Stati membri al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stradale (cfr. paragrafi [32-37](#)).

Raccomandazione 1 – Migliorare la comunicazione dei dati sui feriti gravi e definire valori-obiettivo di performance

La Commissione dovrebbe cooperare con gli Stati membri affinché:

- a) questi ultimi raccolgano e comunichino i dati sui feriti gravi utilizzando una definizione comune basata sulla scala dei traumi MAIS3+;
- b) si pervenga ad una applicazione omogenea di una metodologia standard, nonché si utilizzino valori-obiettivo intermedi e finali per gli indicatori chiave di performance a livello nazionale e, se del caso, a livello dell'UE, per seguire i progressi verso il conseguimento degli obiettivi per il 2030 e il 2050.

Termine di attuazione: entro il 2026.

108 Riguardo agli altri pilastri esaminati dell'approccio del "sistema sicuro", la Corte ha individuato le seguenti questioni:

- o il *pilastro relativo all'utenza stradale* non riguardava tutti i principali ambiti di rischio, come la velocità. Anche il livello di applicazione di sanzioni contro gli autori di infrazioni stradali differisce da uno Stato membro all'altro e il ruolo della Commissione nel supervisionare gli approcci applicati a livello nazionale per assicurare il rispetto della norme è limitato. Tali fattori hanno compromesso il contributo di questo pilastro al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stradale dell'UE (cfr. paragrafi [44-56](#));
- o il *pilastro relativo ai veicoli* riguardava alcuni aspetti della sicurezza stradale utilizzando un quadro standardizzato a livello dell'UE applicabile ai nuovi veicoli. Tuttavia, l'impatto è stato limitato a causa dell'invecchiamento del parco auto nei diversi Stati membri. Gli Stati membri visitati non avevano introdotto incentivi finanziari per incoraggiare le persone a rinnovare i veicoli sulla base delle prestazioni in termini di sicurezza stradale, sebbene regimi specifici volti a sostituire le autovetture per altri scopi, come la migliore performance ambientale, possono indirettamente giovare alla sicurezza stradale (cfr. paragrafi [57-64](#));
- o il *pilastro relativo alle infrastrutture* presentava approcci diversificati degli Stati membri per migliorare la sicurezza delle reti di infrastrutture stradali nazionali, ad esempio per individuare tratti pericolosi e analizzare le cause degli incidenti, in termini di grado di sofisticatezza e dei criteri utilizzati. La normativa dell'UE in tale settore ha introdotto principi e procedure comuni, ma il relativo ambito di applicazione non include il tipo di infrastrutture correlate al maggior numero di decessi e che sono quindi fondamentali per conseguire gli obiettivi dell'UE, quali le aree urbane, le strade secondarie al di fuori delle zone urbane e le piste ciclabili, per le quali le norme di sicurezza sono molto diverse (cfr. paragrafi [65-75](#)).

109 Infine, la Corte ha riscontrato che, a fronte di nuove sfide legate alla sicurezza stradale (risultanti dalle nuove forme di mobilità nelle aree urbane e dai veicoli autonomi) sarà necessaria un'ulteriore integrazione e un maggiore coordinamento delle azioni della Commissione nel quadro dei pilastri relativi all'utenza stradale, ai veicoli e alle infrastrutture. A seguito di una richiesta del Parlamento europeo, la Commissione sta valutando se istituire un'agenzia dell'UE responsabile, tra l'altro, della sicurezza stradale, al fine di promuovere nuove iniziative e di migliorare il coordinamento (cfr. paragrafi [76-82](#)).

Raccomandazione 2 – Concentrare maggiormente l’attenzione sulle cause degli incidenti e introdurre ulteriori orientamenti che riguardino tutti gli ambiti di rischio

La Commissione dovrebbe:

- a) promuovere indagini approfondite sulle cause degli incidenti a opera degli Stati membri, in particolare nei punti critici, e incentivare una comunicazione armonizzata al riguardo;
- b) fornire agli Stati membri ulteriori orientamenti per affrontare più efficacemente i principali fattori di rischio (ad esempio, la velocità e le norme sulla progettazione delle infrastrutture stradali con il maggior numero di vittime), prestando particolare attenzione agli utenti vulnerabili.

Termine di attuazione: entro il 2026.

110 Oltre a un’azione a livello strategico e legislativo, l’approccio del “sistema sicuro” dell’UE comprende un pilastro relativo a un maggiore sostegno finanziario. La Corte ha constatato che, prima del suo lancio, nel periodo 2014-2020, la sicurezza stradale non costituiva un criterio fondamentale per la selezione dei progetti di infrastrutture stradali con obiettivi di sicurezza stradale, poiché tale settore era in competizione con altre priorità, quali una migliore accessibilità e trasporti più ecologici. Per la maggior parte dei progetti esaminati, i criteri di selezione non erano mirati ai tratti della rete stradale con il più alto numero di incidenti o decessi. Inoltre, né la Commissione né le autorità di gestione avevano definito criteri di progettazione atti a garantire la sicurezza stradale. Di conseguenza, data la notevole diversificazione delle norme stradali, il conseguimento di un determinato livello di performance in termini di sicurezza per le strade rurali e le aree urbane non era stato integrato nella selezione dei progetti (cfr. paragrafi [85-91](#)).

111 Per i progetti che rientrano nel campione esaminato per il periodo 2014-2020, la Corte ha riscontrato che essi non avevano stimato il potenziale contributo alla sicurezza stradale. Sebbene alcuni presentassero tale stima, sui calcoli incidono la significativa variazione relativa alle ipotesi di partenza e il fatto che il valore attribuito alla vita umana variava da uno Stato membro all’altro (di un fattore fino a quattro). Inoltre, la mancanza di stime armonizzate nelle domande dei progetti faceva sì che i progetti non potessero essere confrontati in base al rapporto costi-benefici in termini di vite umane salvate (cfr. paragrafi [92-97](#)).

112 Infine, la Corte ha osservato che solo un progetto definiva indicatori nella fase di progettazione per monitorare gli effetti del progetto sulla sicurezza stradale. Ha altresì rilevato che la CINEA non aveva monitorato gli effetti dopo il completamento dei progetti. Non vi è pertanto una valutazione coerente dell'efficacia dei progetti cofinanziati nel contribuire agli obiettivi di sicurezza stradale nazionali e dell'UE (cfr. paragrafo [98](#)).

113 Per l'attuale periodo 2021-2027, nel complesso è destinato alle infrastrutture stradali un importo inferiore di finanziamenti dell'UE nell'ambito della politica di coesione. Pertanto, i finanziamenti per progetti futuri volti a migliorare la sicurezza stradale potrebbero diminuire, a meno che non vengano stabilite regole rigide per la definizione delle priorità a loro favore. Una nuova condizione abilitante introdotta per suddetto periodo comprende alcuni requisiti sulla sicurezza stradale. Si tratta di un primo passo nell'indirizzare meglio il cofinanziamento dell'UE verso misure che potrebbero essere più efficaci per la sicurezza stradale (cfr. paragrafi [99-102](#)).

Raccomandazione 3 – Prevedere una definizione delle priorità più chiara e una valutazione ex post più accurata dei progetti cofinanziati dall'UE con obiettivi di sicurezza stradale

La Commissione dovrebbe:

- a) nel selezionare i progetti con obiettivi relativi alla sicurezza stradale che vengono presentati nel quadro del meccanismo per collegare l'Europa (gestione diretta), dare la priorità a quelli che indicano esplicitamente dati quantitativi sui risultati attesi in termini di morti e feriti gravi evitati;
- b) consigliare ai comitati di sorveglianza dei programmi di specificare opportuni criteri di selezione che includano obiettivi di sicurezza stradale per i progetti stradali soggetti a gestione concorrente, basati ad esempio sui risultati della valutazione della sicurezza stradale a livello di rete;
- c) promuovere, presso le autorità di gestione (in particolare al momento dell'elaborazione dei programmi) e i comitati di sorveglianza dei programmi, i concetti di cui alla lettera a) anche per i programmi e i progetti con obiettivi di sicurezza stradale che sono soggetti a gestione concorrente;
- d) elaborare indicatori di effetto che consentano di valutare la performance di un progetto in termini di sicurezza stradale ai fine delle valutazioni ex post.

Termine di attuazione: entro il 2025.

La presente relazione è stata adottata dalla Sezione II, presieduta da Annemie Turtelboom, Membro della Corte dei conti europea, a Lussemburgo nella riunione del 7 febbraio 2024.

Per la Corte dei conti europea

Tony Murphy
Presidente

Allegati

Allegato I – Esempi di azioni nell’ambito di ciascun pilastro dell’approccio del “sistema sicuro” delle Nazioni Unite

Pilastro dell’approccio del “sistema sicuro” delle Nazioni Unite	Esempi di azioni
Trasporti multimodali e pianificazione del territorio	<ul style="list-style-type: none"> — Attuare politiche che promuovono una progettazione urbana compatta — Scoraggiare l’uso di veicoli privati in aree urbane ad alta densità
Sicurezza delle infrastrutture stradali	<ul style="list-style-type: none"> — Effettuare una mappatura dei rischi di incidenti e valutazioni di sicurezza proattive — Specificare una norma tecnica e un target di valutazione a stelle per tutte le progettazioni stradali correlate a ciascun utente
Sicurezza dei veicoli	<ul style="list-style-type: none"> — Richiedere norme di sicurezza armonizzate di qualità per i veicoli a motore nuovi e usati, i sistemi di ritenuta per bambini e i caschi — Provvedere affinché tali norme siano rispettate durante l’intero ciclo di vita del veicolo
Sicurezza dell’utenza stradale	<ul style="list-style-type: none"> — Emanare e applicare una normativa in materia di sicurezza stradale (compresi la definizione di limiti massimi di velocità e la restrizione dell’uso di dispositivi elettronici portatili al volante) — Definire requisiti in materia di patente di guida per i conducenti professionali
Risposta post-incidente	<ul style="list-style-type: none"> — Fornire un sistema per attivare una risposta post-incidente (ad esempio un numero di emergenza unico) — Creare capacità di reazione tra i professionisti non sanitari

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base del *Piano globale* delle Nazioni Unite, 2021.

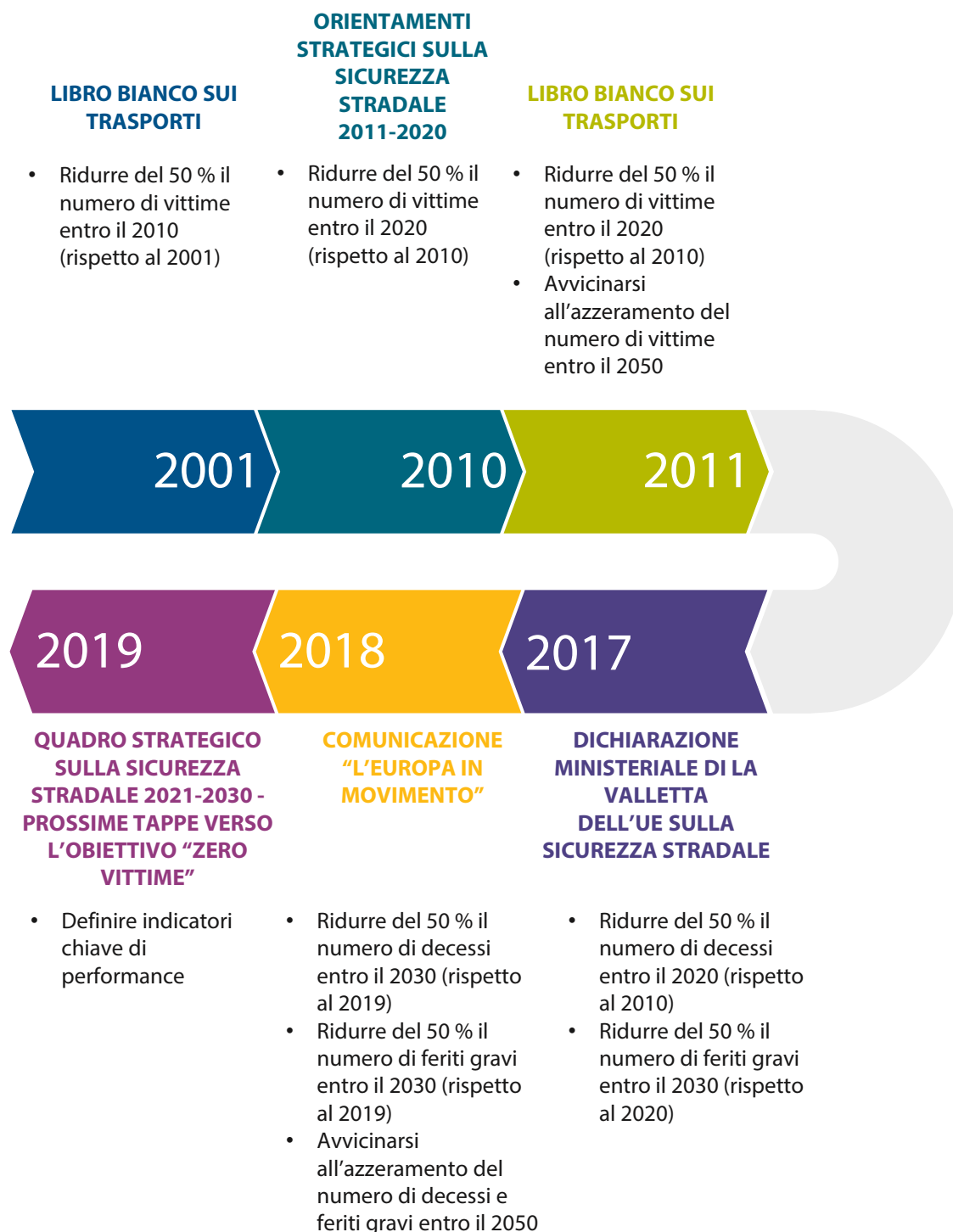
Allegato II – L'evoluzione degli obiettivi di sicurezza stradale della Commissione dal 2001

La prima volta che la Commissione ha definito un obiettivo di sicurezza stradale a livello dell'Unione è stato nel [Libro bianco](#) del 2001, che all'epoca era finalizzato a dimezzare il numero di decessi stradali tra il 2000 e il 2010. Nel 2003, anche il [Parlamento europeo](#) e il [Consiglio](#) hanno approvato tale obiettivo. Con il [Libro bianco del 2011](#), la Commissione ha stabilito un nuovo obiettivo per avvicinarsi all'azzeramento delle vittime della strada entro il 2050, con un obiettivo intermedio che prevede di dimezzare il numero di decessi entro il 2020 (rispetto al 2010).

Sebbene i documenti preparatori del Libro bianco avessero già avvertito dell'eventuale impossibilità di raggiungere l'obiettivo intermedio, anche nella migliore delle ipotesi, gli Stati membri hanno appoggiato tali obiettivi nella [dichiarazione di La Valletta](#) nel 2017, in cui hanno proposto anche un nuovo obiettivo di dimezzare il numero di feriti gravi nell'UE entro il 2030.

Con la comunicazione del 2018 sul tema "L'Europa in movimento", l'UE si è prefissa l'obiettivo attuale di dimezzare il numero di vittime della strada e dei feriti gravi entro il 2030, e di avvicinarsi all'azzeramento del numero di vittime entro il 2050. Infine, il quadro strategico della Commissione in materia di sicurezza stradale 2021-2030 — [Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime"](#) ha introdotto una serie di indicatori chiave di performance per seguire i progressi degli Stati membri verso il conseguimento di tali obiettivi.

Gli obiettivi di sicurezza stradale dell'UE dal 2001



Fonte: Corte dei conti europea.

Allegato III – Quadro normativo dell’UE per i pilastri dell’approccio del “sistema sicuro” sottoposti ad audit

Pilastro dell’approccio del “sistema sicuro”	Atto giuridico	Focalizzazione
Sicurezza dell’utenza stradale	Direttiva (UE) 2015/413	Scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale
	Direttiva di esecuzione 2014/37/UE della Commissione	Uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli
	Direttiva (UE) 2022/2561	Qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri
	Direttiva 2014/85/UE	Patenti di guida
	Raccomandazione della Commissione del 17 gennaio 2001	Tasso massimo di alcolemia (TA) consentito per i conducenti di veicoli a motore
	Raccomandazione della Commissione 2004/345/CE	Applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale
Sicurezza dei veicoli	Regolamento (UE) 2019/2144	Requisiti di sicurezza per l’omologazione di nuovi veicoli a motore
	Direttiva 2014/45/UE	Controlli tecnici periodici dei veicoli a motore
	Direttiva 2007/38/CE	Installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti
	Direttiva 92/6/CEE del Consiglio	Limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli
	Direttiva 91/671/CEE del Consiglio.	Cinture di sicurezza e altri sistemi di ritenuta per gli utenti vulnerabili

Pilastro dell'approccio del "sistema sicuro"	Atto giuridico	Focalizzazione
Sicurezza delle strade e dei cigli stradali (infrastrutture)	Direttiva (UE)2019/1936	Procedure per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali

Fonte: Corte dei conti europea.

Allegato IV – Elenco dei progetti cofinanziati dall'UE oggetto del campione sottoposto ad audit

A – Elenco dei progetti cofinanziati dall'MCE visitati ed esaminati durante l'audit

Stato membro	Cod. identif.	Descrizione del progetto	Tipo di sostegno a favore della sicurezza stradale	Data di inizio	Data di completamento (prevista/effettiva)	Costo totale ammissibile (euro) (previsto/ultima stima)	Tasso di cofinanziamento dell'UE	Cofinanziamento dell'UE impegnato (euro) (previsto/ultima stima)
Lituania	1	Ammodernamento della circonvallazione della città di Panevėžys sulla strada E67	Ammodernamento della strada	21.12.2015	31.12.2018	60 510 312	60,38 %	36 536 126
					30.6.2021	38 817 338		23 437 909
	2	Area di parcheggio con 38 posti	Parcheggi sicuri e protetti	1.3.2020	28.2.2022	1 247 652	83 %	1 039 294
					31.5.2022	1 247 652		1 039 294
Romania	3	Area di parcheggio con 70 posti	Parcheggi sicuri e protetti	2.3.2020	31.3.2023 30.9.2023	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840

Stato membro	Cod. identif.	Descrizione del progetto	Tipo di sostegno a favore della sicurezza stradale	Data di inizio	Data di completamento (prevista/effettiva)	Costo totale ammissibile (euro) (previsto/ultima stima)	Tasso di cofinanziamento dell'UE	Cofinanziamento dell'UE impegnato (euro) (previsto/ultima stima)
Slovacchia	4 ¹	Costruzione dell'autostrada D3	Nuova autostrada	15.11.2016	31.12.2020	114 106 329	65,13 %	74 317 452
					31.12.2021	114 106 329		74 317 452

¹ Lo stesso progetto figura anche tra quelli finanziati a titolo dell'FC sotto il codice identificativo 12.

B – Elenco dei progetti cofinanziati dal FESR / dall'FC visitati ed esaminati durante l'audit

Stato membro	Cod. identif.	Descrizione del progetto	Tipo di sostegno a favore della sicurezza stradale	Data di inizio	Data di completamento (prevista/effettiva)	Costo totale ammissibile (euro) (previsto/ultima stima)	Tasso di cofinanziamento dell'UE	Cofinanziamento dell'UE impegnato (euro) (previsto/ultima stima)
Spagna	5	Costruzione di una pista ciclabile separata nell'area urbana di Madrid	Pista ciclabile	4.5.2021	2.11.2021	6 578 854	50 %	3 289 427
					3.5.2022	6 578 854		3 289 427
	6	Azioni per la sicurezza stradale lungo la strada A-2003 e costruzione di una pista ciclabile separata	Ammodernamento della strada e costruzione di una pista ciclabile	9.1.2018	28.12.2018	3 136 159	80 %	2 508 928
28.12.2018					2 375 982	1 900 785		
	7	Miglioramento del tratto esistente della strada A-492	Ammodernamento della strada	12.7.2018	31.12.2023 Azione annullata	10 221 468 Azione annullata	80 %	8 177 175 Azione annullata

Stato membro	Cod. identif.	Descrizione del progetto	Tipo di sostegno a favore della sicurezza stradale	Data di inizio	Data di completamento (prevista/effettiva)	Costo totale ammissibile (euro) (previsto/ultima stima)	Tasso di cofinanziamento dell'UE	Cofinanziamento dell'UE impegnato (euro) (previsto/ultima stima)
	8	Miglioramento del tratto esistente della strada A-483	Ammodernamento della strada	1.3.2021	31.12.2023 Azione annullata	7 551 651 Azione annullata	80 %	6 041 321 Azione annullata
Lituania	9	Ricostruzione della strada E85 della rete TEN-T tra Vilnius e Kaunas e installazione di misure per la sicurezza stradale	Ammodernamento della strada	8.8.2019	31.1.2022 31.7.2022	42 710 939 42 710 939	43 % 70 %	18 353 691 29 935 624
Romania	10	Miglioramento della via Transilvanica Nord (DJ 172A, DJ 161G e DJ 161)	Ammodernamento della strada	4.12.2015	31.7.2020 Azione in corso	27 955 042 27 955 042	85 %	23 761 786 23 761 786

Stato membro	Cod. identif.	Descrizione del progetto	Tipo di sostegno a favore della sicurezza stradale	Data di inizio	Data di completamento (prevista/effettiva)	Costo totale ammissibile (euro) (previsto/ultima stima)	Tasso di cofinanziamento dell'UE	Cofinanziamento dell'UE impegnato (euro) (previsto/ultima stima)
	11	Sviluppo di un sistema mobile di monitoraggio del traffico stradale promiscuo per le infrazioni stradali	Sistema di monitoraggio del traffico stradale	1.7.2021	31.12.2023 Azione in corso	19 300 740 19 300 740	85 %	16 405 629 16 405 629

Stato membro	Cod. identif.	Descrizione del progetto	Tipo di sostegno a favore della sicurezza stradale	Data di inizio	Data di completamento (prevista/effettiva)	Costo totale ammissibile (euro) (previsto/ultima stima)	Tasso di cofinanziamento dell'UE	Cofinanziamento dell'UE impegnato (euro) (previsto/ultima stima)
Slovacchia	12 ¹	Costruzione dell'autostrada D3	Nuova autostrada	12/2016	5/2021	110 007 346	65,13 %	71 644 484
					6/2022	73 265 886	85 %	62 276 003
	13	Piano intelligente della città di Senica	Soluzioni intelligenti per la città (compresa la gestione del traffico)	04/2022	09/2023	999 882	85 %	849 900
					Azione in corso	999 882		849 900
	14	Percorsi ciclabili nella città di Senica	Pista ciclabile	05/2019	09/2020	1 480 601	85 %	1 258 511
					06/2022	1 419 076		1 206 215

¹ Lo stesso progetto figura anche tra quelli finanziati a titolo dell'MCE sotto il codice identificativo 4.

Allegato V – Panoramica degli obiettivi nazionali in materia di sicurezza stradale

Stato membro	Obiettivo della riduzione dei decessi	Obiettivo della riduzione dei feriti gravi
Belgio	- 50 % ¹ , con un massimo di 320	- 50 % ¹ , con un massimo di 1 800
Bulgaria	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2019
Cechia	- 50 % rispetto alla media 2017-2019	- 50 % rispetto alla media 2017-2019
Danimarca	Massimo 90	Massimo 900
Germania	- 40 % rispetto al 2021	Nessun obiettivo
Estonia	- 52 % rispetto al 2016	- 31 % rispetto al 2016
Irlanda	- 50 % rispetto alla media 2017-2019	- 50 % rispetto alla media 2017-2019
Grecia	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2019
Spagna	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2019
Francia	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2019
Croazia	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2019
Italia	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2019
Cipro	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2019
Lettonia	- 50 % rispetto al 2020	- 50 % rispetto al 2020
Lituania	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2020
Lussemburgo	Nessun obiettivo	Nessun obiettivo
Ungheria	- 50 % rispetto al 2020	- 50 % rispetto al 2020
Malta	Nessun obiettivo	Nessun obiettivo
Paesi Bassi	Nessun obiettivo	Nessun obiettivo
Austria	- 50 % rispetto alla media 2017-2019	- 50 % rispetto alla media 2017-2019
Polonia	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2019
Portogallo	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2019

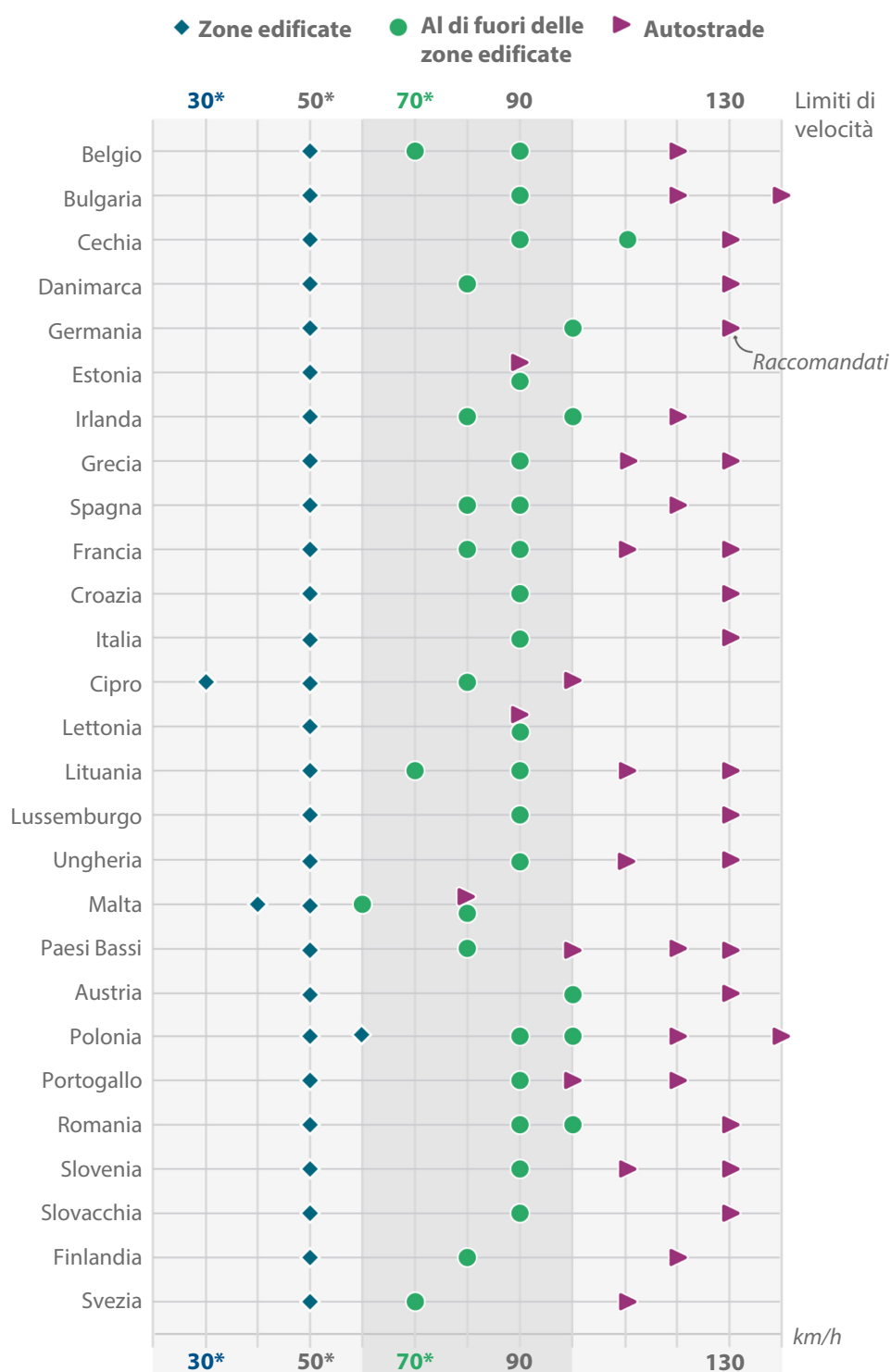
Stato membro	Obiettivo della riduzione dei decessi	Obiettivo della riduzione dei feriti gravi
Romania	- 50 % rispetto al 2019	- 50 % rispetto al 2019
Slovenia	Obiettivi in fase di elaborazione	Obiettivi in fase di elaborazione
Slovacchia	- 50 % rispetto al 2020	- 50 % rispetto al 2020
Finlandia	- 50 % rispetto al 2020	- 50 % rispetto al 2020
Svezia	- 50 % rispetto alla media 2017-2019	- 50 % rispetto alla media 2017-2019

¹ Nello [studio del Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti \(ETSC\)](#) non si specificava la situazione di partenza rispetto alla quale calcolare la riduzione.

Nota: gli anni entro i quali tali obiettivi devono essere conseguiti variano da uno Stato membro all'altro.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dello [studio dell'ETSC](#) e del lavoro di audit.

Allegato VI – Confronto tra i limiti di velocità nazionali e la velocità raccomandata in uno studio internazionale



Nota: * velocità raccomandata per tipi di zone. Lo studio raccomanda: 30-40 km/h nelle aree edificate dove vi è un mix di utenti vulnerabili della strada e traffico automobilistico; 50 km/h in aree con intersezioni e alto rischio di collisioni laterali; 70-80 km/h sulle strade rurali senza una barriera mediana, che presentano un rischio di collisione frontale.

Fonte: Cortei dei conti europea, sulla base del *2022 Statistical pocketbook* della Commissione e dello studio *Speed and crash risk* 2018 dell' International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF-OECD).

Allegato VII – Status giuridico dei monopattini elettrici nei 15 Stati membri dell’UE

	Belgio	Cechia	Danimarca	Germania	Grecia	Spagna	Francia	Italia	Ungheria	Paesi Bassi	Austria	Polonia	Portogallo	Finlandia	Svezia
Classificati come categoria specifica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Assicurazione sulla responsabilità civile obbligatoria	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obbligo di indossare il casco	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uso negli spazi pubblici	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Amnesso sui marciapiedi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Amnesso sulle piste ciclabili	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Limitazione di potenza	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Età minima richiesta	16	<input type="checkbox"/>	15	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Velocità massima (km/h)	25	25	20	20	<input type="checkbox"/>	25	25	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	25	<input type="checkbox"/>	20	25

Sì No Non chiaro

Nota: gli Stati membri riportati nella figura sono i membri del Forum degli istituti di ricerca europei sulla sicurezza stradale (FERSI) che hanno partecipato a un’indagine sui monopattini elettrici nel 2020.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di uno [studio FERSI](#).

Abbreviazioni e acronimi

CINEA: Agenzia esecutiva europea per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente

DG MOVE: direzione generale Mobilità e trasporti

FC: Fondo di coesione

FESR: fondo europeo di sviluppo regionale

GSR: regolamento sulla sicurezza generale (*General Safety Regulation*)

ICP: indicatore chiave di performance

MAIS3+: scala di classificazione delle lesioni gravi (*Maximum Abbreviated Injury Scale*)
(punteggio uguale o superiore a 3)

MCE: meccanismo per collegare l'Europa

PMUS: piano urbano della mobilità sostenibile

RISM: gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (*Road Infrastructure Safety Management*)

TEN-T: rete transeuropea dei trasporti

Glossario

Accordo di partenariato: accordo stipulato tra la Commissione e uno Stato membro o uno o più paesi terzi, nell'ambito di un programma di spesa dell'UE, in cui sono stabiliti, ad esempio, i piani strategici, le priorità di investimento, le ragioni di scambio o le condizioni a cui sono erogati gli aiuti allo sviluppo.

Agenzia esecutiva: organismo istituito e gestito dalla Commissione, per un periodo limitato, al fine di svolgere determinati compiti relativi a programmi o progetti dell'UE per conto della Commissione stessa e sotto la responsabilità di quest'ultima.

Analisi costi-benefici: confronto fra i costi stimati di una linea d'azione proposta e i benefici che ci si attende produca.

Approccio del "sistema sicuro": approccio alla sicurezza stradale volto a tenere maggiormente conto dell'errore umano e a ridurre il rischio di incidenti che si traducono in lesioni gravi o decessi.

Autorità di gestione: autorità (pubblica o privata) nazionale, regionale o locale designata da uno Stato membro per gestire un programma finanziato dall'UE.

Comitato di sorveglianza: organismo che supervisiona l'attuazione di un programma operativo, comprendente rappresentanti delle autorità degli Stati membri e la Commissione in qualità di osservatrice.

Condizione abilitante: presupposto affinché gli Stati membri ottengano pagamenti a titolo dei Fondi strutturali e di investimento europei, correlato al raggiungimento e alla valutazione di obiettivi specifici.

Dispositivo per la ripresa e la resilienza: dispositivo di sostegno finanziario dell'UE volto a mitigare l'impatto economico e sociale della pandemia di COVID-19 e a stimolare la ripresa, nonché a rispondere alle sfide di un futuro più verde e digitale.

Fondo di coesione: fondo dell'UE per la riduzione delle disparità economiche e sociali nell'UE attraverso il finanziamento degli investimenti negli Stati membri il cui reddito nazionale lordo per abitante è inferiore al 90 % della media dell'UE.

Fondo europeo di sviluppo regionale: fondo dell'UE che rafforza la coesione economica e sociale nell'Unione europea finanziando investimenti per ridurre gli squilibri tra le regioni.

Gestione concorrente: modalità di esecuzione della spesa a valere sul bilancio dell'UE in cui la Commissione, a differenza di quanto avviene nella gestione diretta, delega l'esecuzione agli Stati membri, pur mantenendo la responsabilità finale.

Gestione diretta: gestione di un fondo o di un programma dell'UE a cura esclusiva della Commissione, contrariamente a quanto avviene nella gestione concorrente o nella gestione indiretta.

Indicatore chiave di performance: misura quantificabile che mostra la performance rispetto agli obiettivi fondamentali.

Meccanismo per collegare l'Europa: strumento dell'UE che offre sostegno finanziario per la creazione di infrastrutture sostenibili e interconnesse nei settori dell'energia, dei trasporti e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Mobilità attiva: forma di trasporto che coinvolge solo l'attività fisica, come camminare e andare in bicicletta.

Pianificazione del trasporto multimodale: combinazione di diverse modalità di trasporto in un maniera interconnessa e complementare, al fine di formare una rete di trasporto integrata.

Reti transeuropee di trasporto insieme di progetti di sviluppo infrastrutturale per il trasporto su strada, ferroviario, aereo e per vie navigabili che danno attuazione alla politica della rete transeuropea di trasporto, che include una rete ferroviaria ad alta velocità, un sistema di navigazione via satellite e sistemi intelligenti di gestione dei trasporti.

Semestre europeo: ciclo annuale che fornisce un quadro per il coordinamento delle politiche economiche degli Stati membri dell'UE e per il monitoraggio dei progressi compiuti.

Utenti vulnerabili della strada: utenti della strada non motorizzati quali pedoni e ciclisti, nonché motociclisti, e persone con disabilità oppure con mobilità o capacità di orientamento ridotta.

Risposte della Commissione

<https://www.eca.europa.eu/it/publications/sr-2024-04>

Cronologia

<https://www.eca.europa.eu/it/publications/sr-2024-04>

Équipe di audit

Le relazioni speciali della Corte dei conti europea illustrano le risultanze degli audit espletati su politiche e programmi dell'UE o su temi relativi alla gestione concernenti specifici settori di bilancio. La Corte seleziona e pianifica detti compiti di audit in modo da massimizzarne l'impatto, tenendo conto dei rischi per la performance o la conformità, del livello delle entrate o delle spese, dei futuri sviluppi e dell'interesse pubblico e politico.

Il presente controllo di gestione è stato espletato dalla Sezione di audit II – presieduta da Annemie Turtelboom, Membro della Corte – specializzata nei settori di spesa riguardanti gli investimenti a favore della coesione, della crescita e dell'inclusione. Il presente audit è stato diretto da Eva Lindström, Membro della Corte, coadiuvata da Kristina Maksinen, capo di Gabinetto, Johan Stalhammar, attaché di Gabinetto, e Elena Graziuso, assistente alle politiche; Gediminas Mačys, primo manager; Guido Fara, capoincarico; Paloma Muñoz Mula, vice capoincarico; Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu e Vaidas Šulcas, auditor. Lidija Aubin, Laura McMillan e Iulia-Mihaela Vladoianu hanno fornito assistenza linguistica.



Da sinistra a destra: Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vladoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas, Amelia Padurariu.

DIRITTI D'AUTORE

© Unione europea, 2024

La politica di riutilizzo della Corte dei conti europea è stabilita dalla [decisione della Corte n. 6-2019](#) sulla politica di apertura dei dati e sul riutilizzo dei documenti.

Salvo indicazione contraria (ad esempio, in singoli avvisi sui diritti d'autore), il contenuto dei documenti della Corte di proprietà dell'UE è soggetto a licenza [Creative Commons Attribuzione 4.0 Internazionale \(CC BY 4.0\)](#). Ciò significa che, in linea generale, ne è consentito il riutilizzo, a condizione che sia citata la fonte in maniera appropriata e siano indicate le eventuali modifiche. Chiunque riutilizzi materiale della Corte non deve distorcerne il significato o il messaggio originari. La Corte dei conti europea non è responsabile delle eventuali conseguenze derivanti dal riutilizzo del proprio materiale.

Se un contenuto specifico permette di identificare privati cittadini, ad esempio nelle foto che ritraggono personale della Corte, o se include lavori di terzi, è necessario chiedere un'ulteriore autorizzazione.

Ove concessa, tale autorizzazione annulla e sostituisce quella generale già menzionata e indica chiaramente ogni eventuale restrizione dell'uso.

Per utilizzare o riprodurre contenuti non di proprietà dell'UE, può essere necessario richiedere un'autorizzazione direttamente ai titolari dei diritti.

Figure 1, 3, 5, 6, 9 (pittogramma centrale e in basso) e 12 – Pittogrammi: queste figure sono state realizzate utilizzando risorse tratte da [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. tutti i diritti riservati.

Il software o i documenti coperti da diritti di proprietà industriale, come brevetti, marchi, disegni e modelli, loghi e nomi registrati, sono esclusi dalla politica di riutilizzo della Corte.

I siti Internet istituzionali dell'Unione europea, nell'ambito del dominio europa.eu, contengono link verso siti di terzi. Poiché esulano dal controllo della Corte, si consiglia di prender atto delle relative informative sulla privacy e sui diritti d'autore.

Uso del logo della Corte dei conti europea

Il logo della Corte dei conti europea non deve essere usato senza previo consenso della stessa.

HTML	ISBN 978-92-849-1749-5	ISSN 1977-5709	doi:10.2865/470	QJ-AB-24-004-IT-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1764-8	ISSN 1977-5709	doi:10.2865/013868	QJ-AB-24-004-IT-N

Nel 2022, 20 640 persone sono morte in incidenti stradali nell'UE, con pedoni, ciclisti e motociclisti particolarmente a rischio. L'UE intende dimezzare il numero di morti e feriti gravi sulle strade entro il 2030, e pressoché azzerarlo entro il 2050. La Corte ha valutato se la Commissione abbia operato efficacemente nel definire l'approccio del "sistema sicuro" dell'UE e nel sostenere gli Stati membri nel conseguimento di tali obiettivi. La Corte ha concluso che la Commissione ha elaborato un approccio esaustivo, pur rilevando carenze nelle azioni da questa intraprese. Con l'attuale ritmo dei progressi e senza ulteriore impegno da parte dell'UE e degli Stati membri, è improbabile che questi obiettivi ambiziosi vengano raggiunti. La Corte formula raccomandazioni per migliorare l'efficacia delle iniziative della Commissione in tale settore.

Relazione speciale della Corte dei conti europea presentata in virtù dell'articolo 287, paragrafo 4, secondo comma, del TFUE.



CORTE
DEI CONTI
EUROPEA



Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea

CORTE DEI CONTI EUROPEA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Modulo di contatto: eca.europa.eu/it/contact
Sito Internet: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors