



---

TESTI APPROVATI

---

**P8\_TA(2017)0423**

**Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE**

**Risoluzione del Parlamento europeo del 14 novembre 2017 sul tema "Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE" (2017/2085(INI))**

*Il Parlamento europeo,*

- visti la relazione della Commissione dal titolo "Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE – Relazione sul monitoraggio e la valutazione delle caratteristiche avanzate di sicurezza dei veicoli, del loro rapporto costi-benefici e della fattibilità di una revisione dei regolamenti sulla sicurezza generale dei veicoli e sulla protezione dei pedoni e di altri utenti della strada vulnerabili (COM(2016)0787) e il documento di lavoro dei servizi della Commissione che la accompagna (SWD(2016)0431),
- visto il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati<sup>1</sup>,
- visto il regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE<sup>2</sup>,
- vista la direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE<sup>3</sup>,
- vista la direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale<sup>4</sup>,
- vista la direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, che stabilisce, per taluni veicoli

---

<sup>1</sup> GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.

<sup>2</sup> GU L 35 del 4.2.2009, pag. 1.

<sup>3</sup> GU L 127 del 29.4.2014, pag. 134.

<sup>4</sup> GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9.

stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale<sup>1</sup>,

- visto il regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE<sup>2</sup>,
- vista la sua risoluzione del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile<sup>3</sup>,
- vista la sua risoluzione del 18 maggio 2017 sul trasporto stradale nell'Unione europea<sup>4</sup>,
- vista la sua risoluzione del 3 luglio 2013 sulla sicurezza stradale 2011-2020 – Prime tappe verso una strategia per le lesioni causate dagli incidenti<sup>5</sup>,
- vista la sua risoluzione del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011–2020<sup>6</sup>,
- vista la sua risoluzione del 15 dicembre 2011 sul tema "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile<sup>7</sup>,
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata" (COM(2016)0766),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" (COM(2010)0389),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa" (COM(2012)0636),
- visto il libro bianco della Commissione dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144),
- vista la relazione della Commissione dal titolo "Benefit and feasibility of a range of new technologies and unregulated measures in the field of vehicle occupant safety and protection of vulnerable road users" (benefici e fattibilità di un insieme di nuove tecnologie e misure non regolamentate nei settori della sicurezza degli occupanti dei veicoli e della protezione degli utenti vulnerabili della strada) elaborata dal Transport Research Laboratory e pubblicata il 26 marzo 2015,

---

<sup>1</sup> GU L 115 del 6.5.2015, pag. 1.

<sup>2</sup> GU L 123 del 19.5.2015, pag. 77.

<sup>3</sup> GU C 316 del 22.9.2017, pag. 155.

<sup>4</sup> Testi approvati, P8\_TA(2017)0228.

<sup>5</sup> GU C 75 del 26.2.2016, pag. 49.

<sup>6</sup> GU C 56 E del 26.2.2013, pag. 54.

<sup>7</sup> GU C 168 E del 14.6.2013, pag. 72.

- visto il documento di lavoro dei servizi della Commissione concernente l'attuazione dell'obiettivo 6 degli orientamenti 2011-2020 della Commissione europea in materia di sicurezza stradale – Prime tappe verso una strategia per le lesioni causate dagli incidenti (SWD(2013)0094),
  - viste le conclusioni del Consiglio dell'8 giugno 2017 sulla sicurezza stradale a sostegno della dichiarazione della Valletta del marzo 2017,
  - visto il pacchetto "L'Europa in movimento", pubblicato dalla Commissione il 31 maggio 2017, che comprende una serie di otto iniziative legislative con particolare attenzione al trasporto su strada,
  - vista la risoluzione 70/260 dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite del 15 aprile 2016 sul miglioramento della sicurezza stradale globale,
  - visto l'articolo 52 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (A8-0330/2017),
- A. considerando che ogni anno sulle strade europee perdono la vita circa 25 500 persone e che circa 135 000 persone rimangono ferite gravemente, per cui sono necessarie misure in numero maggiore e più efficaci, adottate di concerto con gli Stati membri, per poter conseguire l'obiettivo "zero vittime";
- B. considerando che la sicurezza stradale dipende da tre fattori, vale a dire il veicolo, l'infrastruttura e il comportamento del conducente, e che pertanto sono necessarie misure in tutte e tre le aree al fine di migliorare la sicurezza stradale e si dovrebbero inoltre adottare misure efficaci nel settore della sicurezza attiva e passiva dei veicoli;
- C. considerando che l'età media delle autovetture, dei veicoli leggeri e degli autocarri nell'Unione europea è in costante aumento e supera attualmente i 10 anni; che l'età di un veicolo incide direttamente sulle conseguenze e sulle lesioni riportate a seguito di un incidente stradale;
- D. considerando che i sistemi di assistenza alla guida rendono più sicuri i veicoli e consentono altresì la partecipazione attiva e sicura alla circolazione stradale delle persone a mobilità ridotta e degli anziani;
- E. considerando che i sistemi di guida intelligenti riducono la congestione stradale, avvertono il conducente dei pericoli presenti lungo il suo itinerario e contribuiscono dunque a diminuire il rischio di incidente;
- F. considerando che la transizione verso veicoli autonomi procede speditamente e che la sicurezza stradale in generale costituisce un problema urgente, pertanto la Commissione deve presentare una revisione del regolamento sulla sicurezza generale entro e non oltre il primo trimestre del 2018; che in ogni caso ulteriori ritardi sarebbero inaccettabili;
- G. considerando che, poiché il 38 % di tutti gli incidenti mortali avviene nelle aree urbane e spesso coinvolge utenti della strada vulnerabili, gli Stati membri dovrebbero tenere conto degli utenti della strada vulnerabili nella progettazione del traffico urbano, migliorando la loro posizione rispetto ad altre modalità di trasporto quali le automobili e

gli autobus; che la Commissione dovrebbe presentare il riesame del regolamento sulla protezione dei pedoni;

- H. considerando che esiste un chiaro collegamento tra la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro degli utenti della strada professionali;

### ***Aspetti generali***

1. sottolinea che gli Stati membri dovrebbero effettuare controlli stradali efficienti e regolari sui conducenti, poiché le cause principali degli incidenti continuano a essere velocità eccessive e inadeguate rispetto alle condizioni di guida, la distrazione, la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti e l'affaticamento eccessivo, e pertanto:
  - a) invita la Commissione a fissare una percentuale di veicoli delle categorie M1 e N1 da controllare;
  - b) chiede alla Commissione di introdurre controlli più rigorosi per la corretta applicazione di limitazioni dell'orario di lavoro e periodi di riposo obbligatori per i conducenti che sono utenti della strada professionali;
  - c) invita gli Stati membri ad assicurare un maggiore scambio delle migliori prassi, soprattutto in relazione a strategie di applicazione intelligenti, e a prevedere sanzioni dissuasive per i trasgressori;
2. osserva che circa il 25 % di tutti gli incidenti mortali annuali nell'UE sono causati dal consumo di alcol; invita pertanto la Commissione a valutare il potenziale valore aggiunto di un'armonizzazione a livello di UE del limite di tasso alcolemico allo 0,0 % per i neopatentati nei primi due anni e per i conducenti professionali, e accoglie con favore la politica di tolleranza zero applicata da alcuni Stati membri per quanto riguarda la guida in stato di ebbrezza;
3. esorta la Commissione, in considerazione della dichiarazione della Valletta sul miglioramento della sicurezza stradale rilasciata dalla presidenza maltese il 29 marzo 2017, a includere nella nuova strategia di sicurezza stradale per il decennio 2020-2030 nuovi obiettivi volti a dimezzare il numero dei feriti gravi sulle strade dell'UE;
4. esorta gli Stati membri a migliorare significativamente le condizioni della loro infrastruttura stradale attraverso una manutenzione periodica ed efficace, anche dei cartelli stradali e dei sistemi di segnalazione, nonché opportuni miglioramenti per adeguarsi ai volumi di traffico, e a introdurre misure innovative volte a garantire la piena funzionalità e a migliorare l'interoperabilità dei sistemi di assistenza alla guida che portano alle cosiddette infrastrutture intelligenti; invita la Commissione a istituire un meccanismo volto ad assicurare che le infrastrutture stradali europee restino in condizioni adeguate;
5. osserva che le modifiche delle infrastrutture (come alcuni tipi di barriere di sicurezza o di rallentatori) possono a volte provocare o aggravare gli incidenti, in particolare per i veicoli a motore a due ruote; invita pertanto la Commissione a proporre misure di normazione che consentano di correggere tali inconvenienti;
6. rileva che molti conducenti non sono consapevoli della necessità di formare un corridoio di accesso per i veicoli di emergenza sulle autostrade o non sanno come farlo,

pertanto invita la Commissione a fissare regole comuni per la creazione di tali corridoi nonché a lanciare una campagna di sensibilizzazione europea;

7. osserva che per quanto riguarda pedoni e ciclisti, quasi la metà dei decessi causati da incidenti stradali riguarda persone con più di 65 anni e che gli incidenti stradali sono la principale causa di morte tra i giovani; invita pertanto gli Stati membri a far sì che le persone anziane e i giovani conducenti possano utilizzare le strade in modo sicuro, elaborando programmi ben pubblicizzati volti a prevenire il rischio di incidenti correlati all'età;
8. osserva che pedoni e ciclisti rappresentano il 51 % delle vittime di incidenti stradali mortali nelle aree urbane e incoraggia pertanto le città a includere nei loro piani di mobilità obiettivi volti a ridurre il numero degli incidenti stradali; invita gli Stati membri a tenere maggiormente in considerazione gli utenti della strada più vulnerabili, affrontando i punti nevralgici in cui si verificano incidenti gravi, costruendo e mantenendo infrastrutture per pedoni e ciclisti maggiormente sicure nonché ampliando e modernizzando quelle esistenti, assicurando al contempo una segnaletica migliore; invita la Commissione a intraprendere ulteriori azioni a livello dell'UE che vadano oltre la disponibilità dei meccanismi di finanziamento esistenti, per consentire un miglioramento generalizzato delle infrastrutture ciclabili, e a rendere obbligatorie nuove tecnologie di sicurezza attiva e passiva per i veicoli, che proteggano in modo particolare gli utenti della strada vulnerabili;
9. osserva che, a causa della violazione e/o del mancato rispetto del codice della strada da parte di taluni ciclisti, talvolta si vengono a creare delle situazioni che mettono in gioco la sicurezza del ciclista stesso e degli altri utenti della strada; invita la Commissione a elaborare una proposta che consenta un utilizzo più sicuro della bicicletta, consentendo ai ciclisti di rapportarsi armoniosamente alle altre forme di mobilità urbana;
10. incoraggia gli operatori dei sistemi di trasporto intelligenti e gli operatori di trasporto pubblico a sviluppare ulteriormente le tecnologie a bordo dei veicoli che incoraggiano i conducenti a scegliere modalità di trasporto più sicure quando entrano in zone urbane;
11. osserva che nuovi mezzi di trasporto quali le biciclette elettriche e altri ausili elettrici per la mobilità sono sempre più diffusi; invita pertanto la Commissione a esaminare senza indugio i requisiti di sicurezza per tali veicoli, e a elaborare proposte per la loro sicura integrazione nel trasporto su strada, nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà;
12. osserva che lo sviluppo e la realizzazione dei sistemi di sicurezza devono garantire la sicurezza stradale, pertanto sarà necessario un certo periodo di adattamento; invita quindi la Commissione a prendere in considerazione il tempo necessario al loro sviluppo prima dell'attuazione della normativa tecnica specifica;
13. ricorda che la frode dei contachilometri rimane un problema irrisolto, in particolare nel mercato delle automobili usate, come rilevato dalla Commissione nel suo studio sul funzionamento, dal punto di vista del consumatore, del mercato delle automobili usate; esorta la Commissione e gli Stati membri ad affrontare la questione relativa alla manipolazione o manomissione dei contachilometri attraverso misure e atti legislativi efficaci;

14. osserva che più veicoli circolano su strada, più è probabile che si verifichino incidenti; invita pertanto gli Stati membri e la Commissione a promuovere forme di mobilità collettiva e condivisa, in particolare nelle aree urbane, al fine di ridurre i veicoli in circolazione, nonché misure volte ad aumentare la quota di biciclette e veicoli guidati da conducenti professionali;
15. fa notare che le apparecchiature che devono essere obbligatoriamente tenute a bordo del veicolo variano da Stato membro a Stato membro e invita pertanto la Commissione a redigere un elenco vincolante a livello di UE degli oggetti che dovrebbero essere soggetti all'obbligo di presenza a bordo;
16. è del parere che l'UE e i suoi centri di ricerca dovrebbero svolgere un ruolo prominente nello sviluppo dei veicoli autonomi dal momento che rivoluzioneranno il settore automobilistico, soprattutto in termini di sicurezza stradale, ambito in cui si prevede che permetteranno di salvare migliaia di vite all'anno, oltre a contribuire alla digitalizzazione del mercato interno;

### ***Sistemi di assistenza alla guida per migliorare la sicurezza stradale***

17. osserva che circa il 92 % di tutti gli incidenti è riconducibile a errori umani o all'interazione tra errori umani e veicolo e/o infrastruttura, pertanto dovrebbe essere obbligatoria l'installazione unicamente dei sistemi di assistenza alla guida che contribuiscono in modo significativo e scientificamente provato al miglioramento della sicurezza stradale, presentano un rapporto costi/benefici positivo e sono pronti per la commercializzazione; osserva, inoltre, che il conseguente aumento del prezzo dei veicoli non dovrebbe essere tanto sproporzionato da renderli economicamente inaccessibili a coloro ai quali erano destinati, e che i sistemi di assistenza alla guida rilevanti per la sicurezza dovrebbero essere sottoposti a regolari controlli;
18. invita la Commissione a eseguire controlli sui suddetti dispositivi di sicurezza in sede di vigilanza del mercato dei veicoli;
19. ritiene che i vantaggi derivanti da un miglioramento delle norme e delle attrezzature di sicurezza possano concretizzarsi solamente se le disposizioni esistenti e future saranno attuate e applicate in modo efficace; chiede, a tal proposito, una maggiore sorveglianza a livello europeo delle autorità di omologazione e dei servizi tecnici nell'Unione; invita inoltre a garantire che la sorveglianza post-commercializzazione dei veicoli su strada in tutta l'Unione sia più importante e indipendente al fine di garantire la loro continua conformità ai criteri di sicurezza;
20. sottolinea che, qualora siano riscontrate non conformità, i consumatori europei dovrebbero poter contare su misure correttive rapide, adeguate e coordinate, compreso, ove necessario, il richiamo dei veicoli in tutta l'Unione; ritiene che gli operatori economici dovrebbero essere responsabili degli eventuali danni causati ai proprietari dei veicoli interessati a causa della non conformità o in seguito a un richiamo;
21. invita la Commissione e gli Stati membri a migliorare il livello di sicurezza dei veicoli attualmente in uso e a sostenere sviluppi e innovazioni che porteranno a un aumento della sicurezza dei veicoli già in uso, incentivando e promuovendo interventi di ammodernamento (retrofit) di tali veicoli mediante sistemi di sicurezza stradale con un buon rapporto costi/benefici che aiutino i conducenti a reagire in modo migliore in una

situazione di rischio;

22. invita i costruttori e gli operatori:
  - a) a rendere identificabile per il conducente lo stato di attivazione di ciascun sistema di assistenza alla guida,
  - b) a prevedere un meccanismo di spegnimento a due fasi per i sistemi disattivabili, per cui il conducente possa prima escludere unicamente il segnale di allarme e soltanto con un secondo comando disattivare il sistema stesso,
  - c) a provvedere affinché dopo ciascun riavvio del veicolo venga ripristinata l'attivazione del sistema di assistenza alla guida; nonché
  - d) a introdurre una politica tariffaria che incentivi i consumatori a scegliere veicoli dotati di sistemi di sicurezza e assistenza alla guida;
23. sottolinea che le evidenti avvertenze dovrebbero essere sufficientemente differenziate per far sì che sia possibile determinare in modo chiaro e intuitivo a quale sistema si riferisca l'assistenza e dovrebbero inoltre essere facilmente comprensibili per gli anziani, le persone con disabilità, ad esempio disturbi uditivi e visivi, e le persone a mobilità ridotta; invita pertanto le parti interessate ad adottare opportune norme uniformi, prevedendo la possibilità per gli operatori di adottare soluzioni specifiche;
24. accoglie con favore il fatto che quasi tutte le autovetture testate nell'ambito del programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili (Euro NCAP) per i consumatori abbiano ottenuto 5 stelle e che la maggior parte dei costruttori di automobili abbia risposto positivamente alla sfida di soddisfare i nuovi requisiti del programma Euro NCAP; osserva, tuttavia, che non tutti i modelli di automobili venduti in Europa sono testati da Euro NCAP e non tutti quelli dello stesso tipo sono venduti con le stesse specifiche, e ciò può comportare una mancanza di chiarezza per i consumatori, fornendo in tal modo un grado di fiducia in un veicolo che non corrisponde alle effettive prestazioni del modello acquistato; ricorda pertanto l'importanza di una base normativa solida per i requisiti obbligatori in materia di sicurezza, onde assicurare che tutti i dispositivi di sicurezza necessari siano presenti su tutti i veicoli utilizzati e venduti nell'Unione europea;
25. ritiene che il programma Euro NCAP dovrebbe sempre riflettere l'effettiva sicurezza di uno specifico modello di autovettura e incoraggia a rendere tale programma maggiormente ambizioso nella valutazione della sicurezza dei nuovi veicoli rispetto ai requisiti minimi previsti dalla legislazione, nonché a tenere conto dei requisiti minimi aggiornati previsti dalla legislazione onde promuovere ulteriormente lo sviluppo di veicoli con standard elevati in materia di sicurezza stradale, permettendo così all'Europa di mantenere la propria ambizione e agire da leader mondiale nella sicurezza dei veicoli;
26. invita la Commissione a concordare con la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) la definizione di norme, in modo da assicurare la coerenza a livello internazionale e limitare nel contempo al minimo le deroghe all'obbligo di installazione di sistemi di assistenza alla guida, onde migliorare diffusamente la sicurezza stradale; sottolinea inoltre che i costruttori dovrebbero produrre materiale informativo chiaro che possa aiutare i conducenti a orientarsi nei vari sistemi di

assistenza alla guida e nelle loro funzioni;

27. chiede un approccio europeo armonizzato che tenga in considerazione tutta la legislazione internazionale e nazionale esistente e ne assicuri la complementarietà;
28. invita la Commissione ad analizzare il coinvolgimento dei veicoli per uso speciale negli incidenti in ambito urbano e, ove necessario, a sopprimere le attuali deroghe all'obbligo di installazione di sistemi di assistenza alla guida;
29. sottolinea che l'istruzione dei conducenti dovrebbe comprendere sessioni formative periodiche e supplementari sull'utilizzo dei meccanismi obbligatori di assistenza alla guida, prestando particolare attenzione agli anziani e alle persone a mobilità ridotta; esorta le scuole guida, da un lato, a integrare nella formazione dei conducenti le questioni relative al funzionamento di tali sistemi e, dall'altro, ad abbinare il conseguimento della patente di guida a formazioni pratiche professionali su strada;
30. rileva che gli incentivi finanziari, ad esempio quelli di natura fiscale o assicurativa, per misure quali l'installazione di ulteriori sistemi di assistenza alla guida con rilevanza per la sicurezza in veicoli nuovi e usati o la loro inclusione nella formazione dei conducenti, possono agevolare la diffusione sul mercato dei veicoli dotati di caratteristiche avanzate di sicurezza; invita gli Stati membri a considerare la possibilità di introdurre tali meccanismi;
31. invita la Commissione a imporre agli operatori di mercato di prevedere l'uso di standard e interfacce aperti che miglioreranno ulteriormente l'interoperabilità, in modo da poter svolgere test indipendenti mediante l'accesso ai pertinenti dati del veicolo e di sistema, inclusi gli aggiornamenti, e far sì che tali controlli possano essere svolti da qualunque professionista qualificato, nel rispetto dei dati protetti da proprietà industriale e della proprietà intellettuale;
32. sottolinea che si dovrebbe assicurare un livello elevato di protezione e conservazione dei dati, a norma del regolamento (UE) 2016/679 (regolamento generale sulla protezione dei dati) e del diritto alla tutela della vita privata e dei dati personali, e garantire un livello elevato di sicurezza informatica, in modo da escludere nuovi rischi di incidente dovuti alla manipolazione a distanza dei sistemi di bordo o a conflitti di compatibilità; raccomanda di esaminare il principio della titolarità dei dati;
33. sottolinea l'importanza di utilizzare informazioni affidabili su posizione e ora provenienti da sistemi di posizionamento satellitare e di applicare il sistema EGNOS/GNSS alla sicurezza attiva su strada; ritiene che debbano essere compiuti sforzi maggiori al fine di ottenere una precisione del sistema EGNOS/GNSS in termini di sicurezza attiva su strada inferiore a un metro, con l'obiettivo di passare dalla capacità del sistema di ridurre la velocità del veicolo alla capacità di intervenire automaticamente e deviare la traiettoria del veicolo; chiede la promozione di una maggiore sicurezza stradale mediante l'integrazione dei dati EGNOS/GNSS nei sistemi di controllo a bordo;

#### ***Misure di sicurezza per la prevenzione degli incidenti***

34. accoglie favorevolmente il fatto che i sistemi di frenata d'emergenza siano già obbligatori, dal novembre 2015, su tutti i nuovi camion e autobus dell'UE; invita tuttavia la Commissione a rendere obbligatoria l'installazione di sistemi di frenata



automatica d'emergenza con rilevamento di pedoni, ciclisti, veicoli a motore leggeri a due ruote e motociclisti, su autovetture, veicoli commerciali leggeri, autobus e, in particolare, autocarri, poiché in virtù dell'efficace frenata autonoma e del ridotto spazio di frenata che ne consegue, essi possono contribuire notevolmente alla prevenzione degli incidenti stradali;

35. invita a progettare la parte anteriore degli autocarri in modo più sicuro in termini di una migliore visione dei pedoni e dei ciclisti, nonché barriere volte a evitare le collisioni e ad attenuarne le conseguenze;
36. chiede l'installazione obbligatoria di sistemi intelligenti di adattamento della velocità disattivabili, indicanti i limiti di velocità, i segnali di stop e i semafori e che si attivano per aiutare i conducenti a rispettare i limiti di velocità; invita gli Stati membri ad assicurare che i segnali stradali siano mantenuti in ottime condizioni e che la segnaletica orizzontale e verticale sia ben leggibile; sottolinea che, per il corretto funzionamento dei sistemi di assistenza intelligenti occorre essere in possesso di mappe stradali online aggiornate con l'indicazione degli attuali limiti di velocità;
37. sottolinea che per migliorare la sicurezza stradale è necessario far sì che la decelerazione dei veicoli sia più facile da rilevare per gli altri utenti della strada mediante indicatori luminosi univoci sui veicoli, e si attende l'utilizzo obbligatorio di un segnalatore di frenata d'emergenza sotto forma di una luce di arresto lampeggiante o di luci di pericolo lampeggianti;
38. sottolinea che, alla luce della sua rilevanza per la sicurezza stradale, si dovrebbe prevedere l'obbligo di un sistema di avviso di deviazione dalla corsia disattivabile che non solo segnali ma intervenga anche in modo adeguato, senza tuttavia impedire l'intervento diretto del conducente; rileva che, per poter utilizzare tale sistema di avviso, occorre che la segnaletica stradale sia mantenuta in condizioni tali da essere chiaramente riconosciuta;
39. sottolinea che l'ampliamento della visione diretta del conducente nei veicoli commerciali pesanti e negli autobus e la riduzione o eliminazione degli angoli morti di visibilità sono essenziali per il miglioramento della sicurezza stradale di tali veicoli; invita pertanto la Commissione a imporre norme ambiziose e differenziate sulla visione diretta nonché a prescrivere l'installazione obbligatoria di sensori e telecamere anteriori, laterali e posteriori e di sistemi di assistenza alla svolta, assicurando che tali misure siano conformi alla direttiva (UE) 2015/719 e non conducano a ritardi rispetto ai termini di attuazione da essa previsti;
40. sottolinea la necessità di creare i presupposti per l'installazione di etilometri bloccamotore e sistemi per il riconoscimento della distrazione o sonnolenza del conducente e sollecita l'utilizzo di interblocchi con rilevatori del tasso alcolemico per i conducenti professionali e per i conducenti che hanno provocato un incidente sotto l'effetto dell'alcol e hanno pertanto precedenti legati all'alcol, quale misura per la reintegrazione;
41. osserva che i veicoli commerciali pesanti sono coinvolti nel 15 % degli incidenti mortali e che circa 1 000 utenti della strada vulnerabili perdono la vita ogni anno in incidenti con veicoli pesanti; invita pertanto la Commissione ad accelerare l'imposizione ai veicoli commerciali pesanti di norme ambiziose e differenziate sulla visione diretta, sui sistemi intelligenti di adattamento della velocità e sui sistemi di frenata d'emergenza con

rilevamento di ciclisti e pedoni;

### ***Misure di sicurezza per la mitigazione delle conseguenze degli incidenti***

42. osserva che la pressione degli pneumatici assume una notevole importanza per la sicurezza stradale e il consumo di carburante, come pure per le emissioni; invita pertanto la Commissione a prevedere l'introduzione obbligatoria di sistemi diretti di monitoraggio della pressione degli pneumatici; invita inoltre la Commissione a recepire nel diritto dell'UE gli emendamenti relativi ai sistemi per la misurazione della pressione degli pneumatici al fine di soddisfare in condizioni reali le condizioni concordate in sede di UNECE;
43. ritiene necessaria l'installazione obbligatoria di un sistema intelligente di segnalazione di cinture di sicurezza non allacciate per tutti i sedili anteriori su tutti i veicoli e per i sedili posteriori sui veicoli di categoria M1 ed N1;
44. reputa importante l'installazione obbligatoria di un sistema automatizzato di regolazione delle cinture di sicurezza al fine di prevenire lesioni al collo;
45. invita la Commissione a estendere l'obbligo di installazione del dispositivo eCall sulle motociclette, sui veicoli commerciali pesanti e sugli autobus a partire dal 2019 e a renderlo disponibile anche per eventuali interventi di ammodernamento al fine di massimizzare la copertura dei veicoli su strada;
46. chiede l'elaborazione di statistiche sugli incidenti accurate e affidabili a livello di UE, ivi compresi statistiche sulle cause d'incidente, dati sull'esposizione e un elenco delle lesioni e delle persone coinvolte negli incidenti, e osserva che un registratore di dati di eventi in caso di incidente può essere particolarmente utile, assicurando tuttavia l'anonimato dei dati e il loro utilizzo unicamente a fini di studio sugli incidenti;
47. chiede la raccolta di dati a livello dell'UE relativi ai decessi e alle lesioni all'interno di autovetture che non sono da ricondursi a collisioni; osserva che non sono disponibili dati sulle vittime di colpo di calore all'interno di autovetture;
48. chiede regole di sicurezza antincendio migliori per gli autobus e i pullman di diverse potenze, inclusi gli autobus a GNC, per massimizzare la protezione della sicurezza dei passeggeri;
49. osserva che il dispositivo di protezione antincastro anteriore ridisegnato dei veicoli commerciali pesanti potrebbe ridurre gli incidenti mortali del 20 % in caso di collisione frontale tra un'autovettura e un veicolo pesante; invita la Commissione a rendere obbligatorio il dispositivo di protezione antincastro anteriore con assorbimento dell'energia migliorato su tutti i nuovi veicoli pesanti;
50. chiede l'introduzione di crash test obbligatori anteriori, laterali e posteriori per:
  - a) veicoli fuoristrada (SUV) con seduta rialzata e peso massimo superiore a 2 500 kg, nonché
  - b) veicoli elettrici e altre nuove tecnologie di propulsione;
51. invita la Commissione ad aggiornare anche i requisiti di prova dei sistemi di sicurezza

passiva dei veicoli a motore, al fine di includervi la protezione di tutti gli utenti della strada vulnerabili, compresi non solo i pedoni ma anche i ciclisti, negli impatti frontali e posteriori;

52. invita la Commissione ad assicurare che il mercato abbia un tempo sufficiente e realistico per adattarsi a queste misure;
53. sottolinea che la direttiva (UE) 2015/719 relativa a pesi e dimensioni dei veicoli commerciali pesanti presenta grandi potenzialità per migliorare la sicurezza degli autocarri; invita la Commissione ad accelerare i lavori su tale direttiva e a presentare la propria valutazione senza indugio;

o

o o

54. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.