

Parere del Comitato delle regioni in merito alla comunicazione della Commissione programma di azione europeo per la sicurezza stradale dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa

(2004/C 109/02)

IL COMITATO DELLE REGIONI,

vista la comunicazione della Commissione europea in merito al Programma di azione europeo per la sicurezza stradale (COM(2003) 311 def.),

vista la decisione della Commissione europea, del 2 giugno 2003, di consultarlo in materia, conformemente al disposto dell'articolo 265, primo comma, del Trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza, del 14 maggio 2003, di incaricare la commissione Politica di coesione territoriale di elaborare un parere in materia,

visto il proprio precedente parere sul Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: Il momento delle scelte» (COM(2001) 370 def.), CdR 54/2001 fin ⁽¹⁾,

visto il proprio precedente parere sulla comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni «Le priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea – Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni» (COM(2000) 125 def.), CdR 166/2000 fin ⁽²⁾,

visto il proprio progetto di parere (CdR 184/2003 riv. 2) adottato il 3 dicembre 2003 dalla commissione Politica di coesione territoriale (Relatore: Consigliere Royston Brady, membro della Dublin Regional Authority, IE/EA),

considerando quanto segue:

- 1) La sicurezza stradale riguarda direttamente la totalità del territorio dell'Unione europea e dei suoi abitanti. Il costo economico di 1 300 000 incidenti che causano 40 000 morti e 1 700 000 feriti è stato quantificato a 160 miliardi di euro, mentre le tragedie personali sono incalcolabili.
- 2) Il Trattato sull'Unione europea prevede espressamente che la politica comune dei trasporti contempli misure intese a promuovere la sicurezza stradale.
- 3) Il perseguimento degli obiettivi della politica comune dei trasporti e il piano d'azione europeo per la sicurezza stradale sono competenze condivise e agli enti locali e regionali spetta un ruolo importante.
- 4) La Commissione ha proposto che l'Unione europea si prefigga l'obiettivo di dimezzare il numero di morti per incidenti stradali entro il 2010,

ha adottato il seguente parere all'unanimità in data 11 febbraio 2004, nel corso della 53a sessione plenaria.

1. Considerazioni del Comitato delle regioni

1.1 Il Comitato delle regioni si compiace della comunicazione e del piano d'azione in quanto costituiscono un importante contributo ai continui sforzi di migliorare e promuovere la sicurezza stradale.

1.2 Il Comitato sostiene l'obiettivo di dimezzare la mortalità stradale entro il 2010 e si compiace che il Consiglio appoggi tale obiettivo. Come sottolinea la comunicazione, tale obiettivo costituisce un impegno collettivo serio che comporta responsabilità e presuppone azioni a tutti i livelli dell'amministrazione pubblica. La definizione di obiettivi, l'attribuzione delle responsabilità e la natura integrata della pianificazione sono fattori fondamentali per il successo del programma di azione. Tuttavia il Comitato reputa necessario soffermarsi ulteriormente sull'obiettivo fissato per il programma di azione. Dato che il numero

dei decessi per incidenti stradali è diminuito del 50 % negli ultimi 30 anni, l'obiettivo di un'ulteriore riduzione del 50 % entro il 2010 può sembrare troppo ambizioso, soprattutto alla luce delle misure illustrate nel programma di azione. Considerato che la mortalità stradale e il tasso di incidenti variano notevolmente da uno Stato membro dell'UE all'altro, è importante anche che l'obiettivo fissato venga realizzato in ciascuno degli Stati membri tenendo conto, in particolare, del tasso di incidenti stradali e dei buoni risultati già ottenuti in materia di sicurezza stradale, e che esso riguardi tutti gli utenti della strada, e non solo gli automobilisti.

1.3 Nonostante il numero delle lesioni e dei decessi dovuti ad incidenti stradali stia calando, il Comitato sottolinea che non vi è motivo di rallegrarsi in quanto la situazione sulle strade dell'Unione continua ad essere inaccettabile.

⁽¹⁾ GU C 192 del 12.8.2002, pag. 8.

⁽²⁾ GU C 22 del 24.1.2001, pag. 25.

1.4 Il Comitato sottolinea che i diritti dei singoli utenti della strada non devono prevalere sul diritto alla sicurezza dell'intera comunità.

1.5 Affinché il programma di azione abbia successo sono necessari gli sforzi e l'impiego di risorse da parte di tutte le parti interessate; a tale proposito il Comitato delle regioni si compiace che la Commissione abbia riconosciuto il ruolo centrale degli enti locali e regionali. A tale proposito il Comitato si compiace che la Commissione abbia accolto numerose raccomandazioni formulate nel suo parere sulla comunicazione Le priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea - Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni ⁽³⁾.

1.6 Il Comitato reputa che un'azione a livello comunitario sia importante soprattutto nel caso delle tecnologie in rapida evoluzione e delle multinazionali che operano sui mercati globali ed è pertanto favorevole all'applicazione del metodo aperto di coordinamento a taluni aspetti del miglioramento della sicurezza stradale nell'Unione.

1.7 È riconosciuto che il mancato rispetto della legislazione di base in materia di sicurezza stradale da parte degli utenti della strada, soprattutto per quanto riguarda l'eccesso di velocità, l'alcolemia del conducente e il mancato uso dei dispositivi di sicurezza, è la principale causa degli incidenti gravi. A tale proposito il Comitato ribadisce che va riservata un'attenzione particolare all'attuazione e all'applicazione delle norme vigenti negli Stati membri.

1.8 È favorevole alla Carta europea della sicurezza stradale e invita a sostenerla attivamente. È peraltro convinto di poter fungere da intermediario per promuovere ulteriormente la Carta a livello degli enti locali e regionali in tutta l'UE ed esorta ad adoperarsi in modo particolare per promuoverla anche nei paesi in via di adesione.

1.9 Accoglie con favore la proposta di istituire un osservatorio europeo della sicurezza stradale in quanto, per mettere a punto ulteriori misure specifiche per rendere più sicuri i trasporti stradali, sono necessari dati statistici attendibili e comparabili.

1.10 Invita inoltre a sviluppare dispositivi tecnici come i registratori di bordo («scatole nere») da installare sui veicoli stradali. Siffatti dispositivi, se utilizzati su larga scala, potrebbero avere un enorme impatto sul comportamento dei conducenti e ridurrebbero notevolmente gran parte dei costi legati all'applicazione della legislazione in materia di sicurezza.

1.11 Entro i limiti delle attuali politiche comunitarie, il Comitato invita a concedere incentivi fiscali per lo sviluppo e l'applicazione di dispositivi di sicurezza per i veicoli. Sottolinea tuttavia che la messa a punto di dispositivi di sicurezza per i veicoli e i passeggeri non deve avvenire a spese degli altri gruppi di utenti della strada, che sono già adesso più vulnerabili.

1.12 Nella comunicazione della Commissione si afferma che l'Unione europea dispone di «mezzi finanziari» per sostenere iniziative per la sicurezza stradale; il Comitato sottolinea che tali risorse vanno messe a disposizione degli enti locali e regionali affinché possano attuare programmi mirati nel campo della sicurezza stradale. La sicurezza stradale dovrebbe essere inoltre

un criterio di ammissione ai finanziamenti dei fondi strutturali per la costruzione di infrastrutture di trasporto.

1.13 A parere del Comitato la comunicazione avrebbe potuto soffermarsi anche sulla situazione degli utenti della strada non motorizzati, quali i pedoni e i ciclisti, e sulle questioni legate alla loro sicurezza. La scarsa considerazione che tradizionalmente viene riservata a tale gruppo di utenti ha provocato troppi incidenti sulle strade dell'UE. Il Comitato teme che il programma di azione per la sicurezza stradale proposto possa rafforzare questa tendenza.

2. Raccomandazioni del Comitato delle regioni

2.1 Il Comitato reputa che sarebbe opportuno soffermarsi ulteriormente sull'obiettivo proposto per il programma di azione. A questo proposito si potrebbero tra l'altro indicare sotto-obiettivi per i singoli Stati membri e per le varie categorie di utenti della strada, perché nell'UE il livello di sicurezza dei trasporti varia sensibilmente. Gli obiettivi fissati devono essere incoraggianti e realistici anche per gli Stati che hanno avuto successo nel campo della sicurezza stradale. Gli eventuali sotto-obiettivi per i singoli Stati membri devono essere stabiliti di concerto con gli Stati membri stessi e con gli enti locali e regionali.

2.2 Il Comitato è favorevole all'attuale campagna per i bambini organizzata dalla Croce Rossa e dalla Commissione. Sottolinea l'importanza che i giovani conducenti e utenti della strada assumano un comportamento prudente alla guida e sulla strada; a tale proposito invita a presentare proposte per un programma su scala europea inteso a promuovere il senso della strada e della guida sicura, destinato agli studenti delle scuole secondarie e sponsorizzato dalla Commissione, possibilmente in cooperazione con il programma Gioventù. A parere del Comitato le amministrazioni locali e regionali sarebbero dei partner adeguati e disponibili e potrebbero contribuire all'attuazione di tale programma.

2.3 Il Comitato esorta a tener maggiormente conto del ruolo svolto dagli enti locali e regionali nell'integrare l'applicazione del codice stradale in stretta cooperazione con le forze dell'ordine; essi potrebbero infatti contribuire notevolmente all'applicazione della legislazione vigente. Tuttavia la legislazione non deve imporre a titolo obbligatorio ulteriori compiti, questi ultimi devono essere invece facoltativi e concentrarsi principalmente sulle problematiche locali della sicurezza stradale.

2.4 Il Comitato è favorevole alla proposta di promuovere l'estensione del programma EuroNCAP (programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili) ad altri aspetti della sicurezza passiva, come la protezione contro il trauma cervicale da contraccolpo e la compatibilità dei veicoli in caso di urto tra due di essi. Reputa tuttavia che la valutazione della gravità del rischio di incidenti che coinvolgono i pedoni andrebbe prevista come test standard nel programma di valutazione EuroNCAP.

2.5 Il Comitato sottolinea che le autorità competenti devono considerare la sicurezza stradale come un aspetto fondamentale nell'elaborazione e nella pianificazione dei progetti di infrastruttura stradale e che in tale contesto esse potrebbero consultare i responsabili della sicurezza stradale, come ad esempio la polizia.

⁽³⁾ GU C 22 del 24.1.2001, pag. 25.

2.6 Riconosce che i miglioramenti dell'infrastruttura stradale possono contribuire a ridurre la gravità e la frequenza degli incidenti. Rileva che il programma d'azione prevede misure per le nuove infrastrutture stradali, auspicherebbe tuttavia l'attuazione di iniziative per la gestione del traffico e la sicurezza stradale per le arterie già esistenti, anche nelle aree urbane. A titolo di esempio, nei segmenti stradali caratterizzati da un livello elevato di rischio si dovrebbe prevedere in maniera generale il divieto di sorpasso per gli automezzi pesanti.

2.7 Propone di estendere eventualmente il mandato dell'osservatorio europeo della sicurezza stradale per facilitare la raccolta delle migliori pratiche nell'applicazione della sicurezza stradale e la loro diffusione ad altri professionisti del settore. Il ruolo dell'osservatorio potrebbe prevedere anche la raccolta, in tutti gli Stati membri, di dati comparativi sul tasso di rispetto delle norme di circolazione e di sicurezza e sulla probabilità di misure repressive. La pubblicazione di tali dati, raccolti in maniera uniforme, dovrebbe incentivare gli Stati membri a migliorare i risultati ottenuti in questo campo.

2.8 Il Comitato auspica che si tenga maggiormente conto dell'impatto degli incidenti stradali sulle vittime, i loro familiari e le persone a loro carico per poter definire le migliori pratiche circa le informazioni e il sostegno da fornire loro. Anche questo potrebbe rientrare tra i compiti dell'osservatorio della sicurezza stradale.

2.9 Il Comitato, in quanto organo comunitario che rappresenta le amministrazioni locali e regionali (partner importanti

nell'attuazione del programma di azione per la sicurezza stradale), chiede di essere rappresentato in seno al gruppo di monitoraggio istituito per verificare i progressi compiuti.

2.10 Accoglie con favore il proposito espresso dalla Commissione, di favorire la realizzazione di una rete di informazione tra le amministrazioni nazionali competenti in materia di patente di guida. Esorta infine a prendere in considerazione l'ipotesi di creare dei meccanismi per recuperare le multe non pagate relative a infrazioni commesse dai cittadini comunitari in un altro Stato membro.

2.11 Il Comitato ribadisce il proprio impegno in materia di sicurezza stradale chiedendo un inasprimento delle misure repressive nei confronti di chi guida senza patente e senza assicurazione. Troppi incidenti hanno come protagonisti conducenti non in regola con gli obblighi relativi alla patente o all'assicurazione. Per rendere più sicure le strade è necessario rendere i conducenti più consapevoli sia dei rischi che corrono che degli obblighi cui devono ottemperare.

2.12 Il Comitato sottolinea che il territorio comunitario è uno spazio aperto, nel quale i cittadini possono muoversi liberamente. Le misure volte a ridurre gli incidenti stradali non devono conoscere frontiere. Occorre quindi rafforzare la cooperazione internazionale volta a rendere effettivamente applicabili le sanzioni emanate per reati e crimini commessi sul territorio di uno Stato membro da parte di cittadini di altri Stati membri o di paesi terzi.

Bruxelles, 11 febbraio 2004.

Il Presidente
del Comitato delle regioni
Peter STRAUB
