

**Parere del Comitato delle regioni sul tema «Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale»**

(2011/C 166/06)

## IL COMITATO DELLE REGIONI

- accoglie con soddisfazione i nuovi orientamenti in materia di sicurezza stradale presentati dalla Commissione europea e appoggia i sette obiettivi e le relative azioni proposte; invita la Commissione a precisare quale sia il contributo che si prevede apporterà ciascuno dei sette obiettivi proposti per raggiungere l'ambiziosa riduzione complessiva del 50 % del numero di vittime della strada entro il 2020;
- condivide l'idea di armonizzare le diverse definizioni del concetto di «lesioni gravi» per consentire di monitorare e valutare meglio l'efficacia delle politiche in materia di sicurezza stradale; considera che, sulla base di una definizione comune di «lesioni gravi» e «lesioni meno gravi», si dovrebbe stabilire un obiettivo comune di riduzione del numero dei feriti gravi;
- esorta tutti gli Stati membri a dare piena attuazione alla direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e conviene con la Commissione sulla necessità di adottare misure volte a garantire che i principi enunciati in questa direttiva siano applicabili a tutte le infrastrutture stradali finanziate con fondi UE, sempre nel rispetto del principio di proporzionalità, affinché i progetti di scala minore non siano gravati da inutili adempimenti amministrativi o soggetti a eccessivi requisiti tecnici;
- raccomanda alla Commissione di elaborare, nei limiti delle sue competenze, iniziative volte ad armonizzare le norme sulla circolazione stradale e la segnaletica verticale e orizzontale tra gli Stati membri e propone che la Commissione lanci, attraverso un libro verde, un dibattito pubblico sul tema oggetto del presente parere.

<b>Relatore</b>	Johan SAUWENS (BE/PPE), sindaco di Bilzen
<b>Testo di riferimento</b>	Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale  COM(2010) 389 definitivo

## I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

### Introduzione

1. Nel futuro Libro bianco sulla politica dei trasporti per il periodo 2010-2020, la Commissione presterà un'attenzione particolare alla sicurezza stradale. Gli orientamenti europei per la sicurezza stradale nell'orizzonte temporale fino al 2020 intendono definire un quadro di *governance* generale e obiettivi ambiziosi che servano a orientare le strategie nazionali e locali;

2. nel quadro dell'elaborazione del presente parere è stata organizzata presso i partner della Rete di controllo della sussidiarietà una consultazione lanciata il 25 ottobre 2010 e conclusasi il 10 dicembre 2010.

### *Il programma di azione proposto e alcune osservazioni preliminari*

#### — Sicurezza stradale ed enti regionali e locali

3. La sicurezza stradale è una questione di importanza fondamentale per la società. Nell'Unione europea gli incidenti stradali causano oltre 30 000 morti all'anno e, secondo le stime, 1 500 000 feriti, con un costo sociale quantificabile intorno a 130 miliardi di euro, senza considerare le enormi sofferenze umane che ne derivano;

4. il maggior numero di incidenti stradali si registra su strade urbane e sulla rete stradale extraurbana e solo il 5 % avviene sulle autostrade. Nella maggioranza degli Stati membri la gestione di buona parte della rete stradale è di competenza degli enti regionali e locali. Questi ultimi in molti casi sono anche responsabili dell'applicazione del codice della strada da parte delle forze di polizia regionali e locali. Inoltre, spesso provvedono all'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico, alla regolazione del traffico locale, alla realizzazione di campagne di prevenzione e alla prestazione dei primi soccorsi in caso di incidente;

5. è pertanto logico che gli enti regionali e locali debbano essere coinvolti nelle iniziative adottate a livello nazionale ed europeo e debbano poter contribuire alla loro definizione, se lo ritengono auspicabile, ma anche che mettano a punto una loro strategia in materia di sicurezza stradale volta a risolvere i problemi locali e adeguata alle circostanze locali;

6. la Commissione riconosce il ruolo che gli enti regionali e locali svolgono nella formulazione e nell'applicazione della sicurezza stradale e precisa che, nel rispetto del principio di sussidiarietà, le azioni descritte devono essere attuate al livello e nei modi più opportuni. La comunicazione della Commissione sottolinea a giusto titolo la necessità di adottare un approccio integrato: «Sono molti, infatti, i punti di contatto tra la sicurezza stradale e le politiche in materia di energia, ambiente, occupazione, istruzione, giovani, salute pubblica, ricerca, innovazione e tecnologia, giustizia, assicurazioni, commercio e affari esteri, tra le altre».

#### — Obiettivo della Commissione europea

7. In base ai dati della Commissione, nel 2001 sulle strade dell'Unione europea sono morte 54 302 persone. Il precedente programma di azione per la sicurezza stradale si prefiggeva l'obiettivo di dimezzare questo numero, scendendo a 27 000 vittime nel 2010. Nel 2009, nell'Unione europea le vittime di incidenti mortali sono state 34 500, il che equivale a una riduzione del 36 %. La Commissione stima che il calo che si registrerà alla fine del 2010 sia pari al 41 % rispetto ai dati del 2001. Sebbene questa percentuale non corrisponda del tutto all'obiettivo perseguito, il risultato è comunque incoraggiante;

8. per il periodo 2010-2020 la Commissione aspira a dimezzare di nuovo il numero complessivo di morti sulle strade dell'Unione europea. Data la riduzione registrata nel decennio scorso e la volontà di migliorare ulteriormente il livello della sicurezza stradale nell'Unione europea, tale obiettivo appare legittimo ma ambizioso.

#### — Obiettivi strategici

9. La Commissione formula sette obiettivi strategici:

- a) miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada,
- b) rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale,
- c) miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali,
- d) miglioramento della sicurezza dei veicoli,
- e) promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale,

f) miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente,

g) protezione degli utenti vulnerabili della strada;

10. questi obiettivi possono essere sottoscritti come tali. Nella forma attuale, gli orientamenti proposti non sollevano dubbi circa la loro conformità al principio di sussidiarietà e proporzionalità. Gli obiettivi delle azioni proposte infatti non sono tali da poter essere realizzati dagli Stati membri da soli e la loro portata fa sì che il livello UE sia quello migliore a tal fine, poiché la normativa europea in materia, le azioni transfrontaliere e la cooperazione a livello UE possono garantire la coerenza e l'efficacia delle politiche condotte a livello nazionale, regionale e locale. Inoltre, le azioni proposte offrono un evidente valore aggiunto rispetto a quelle che verrebbero realizzate esclusivamente a questi livelli. Infine, la forma delle azioni proposte rappresenta il modo più semplice per raggiungere gli obiettivi perseguiti e lascia il più ampio margine possibile all'adozione di decisioni nazionali;

11. dato che gli enti regionali e locali svolgono un ruolo importante nell'elaborazione e nella realizzazione della politica in materia di sicurezza stradale, sarebbe tuttavia auspicabile che la Commissione quantificasse la portata del contributo specifico che si attende da ciascuno dei sette obiettivi proposti per raggiungere la prevista riduzione complessiva del 50 % del numero di vittime della strada. In questo modo sarà possibile chiarire in una certa misura quali siano gli eventuali sforzi che ci si attende dagli enti regionali e locali.

#### — Attuazione degli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale

12. Nel quadro dell'attuazione dei suoi orientamenti strategici, la Commissione enuncia due principi:

- il miglioramento dell'impegno di tutte le parti interessate attraverso un rafforzamento della *governance*,
- l'elaborazione (e il perfezionamento) di strumenti comuni per il monitoraggio e la valutazione dell'efficienza delle politiche in materia di sicurezza stradale;

13. il Comitato delle regioni (CdR) constata che la Commissione desidera migliorare i controlli attraverso l'acquisizione e l'analisi dei dati. Il Comitato approva questa prospettiva. A tale riguardo osserva che il sistema attuale di raccolta dei dati (banca dati CARE) utilizza esclusivamente dati aggregati a livello degli Stati membri. Manca però la dimensione regionale, mentre tali informazioni, di norma, sono disponibili abbastanza facilmente negli Stati membri. Per le regioni europee sarebbe particolarmente interessante poter confrontarsi con i risultati delle regioni estere vicine o comparabili, come gli Stati membri possono già fare tra loro. L'inserimento e la messa a disposizione di tali informazioni nella banca dati CARE offrirebbe pertanto un valore aggiunto importante e rappresenterebbe un incentivo per gli enti regionali e locali.

#### — Armonizzazione delle norme di circolazione stradale, della segnaletica verticale e orizzontale e degli orientamenti per la progettazione delle infrastrutture

14. Il CdR osserva che gli Stati membri applicano nella pratica standard molto divergenti in materia di norme di circolazione stradale, segnaletica verticale e orizzontale e orientamenti per la progettazione delle infrastrutture. Parallelamente, aumenta anno dopo anno il traffico transfrontaliero tra gli Stati membri, sia nel settore del trasporto di merci che in quello del trasporto di persone a fini di lavoro o di tempo libero. Il Comitato ritiene che sia per la sicurezza stradale che per la libera circolazione all'interno dell'Unione sarebbe utile che le reti stradali dei singoli Stati membri fossero il più possibile realizzate e attrezzate secondo i medesimi principi e le medesime regole, in modo tale che il panorama stradale risulti chiaro e riconoscibile a tutti gli utenti della strada, anche quando questi attraversano le frontiere tra uno Stato membro e l'altro. Le buone pratiche esistenti devono fungere da guida per tutte le eventuali misure e deve essere lasciato un margine di manovra sufficiente per consentirne l'adeguamento e l'integrazione nella realtà locale.

#### Raccomandazioni politiche

IL COMITATO DELLE REGIONI

15. sottolinea l'**importanza** da attribuire al tema della sicurezza stradale e sottoscrive i principi seguiti dalla Commissione nel definire gli orientamenti per il periodo 2011-2020:

- favorire l'adozione di standard di sicurezza stradale più severi in tutta Europa,
- promuovere un approccio integrato alla sicurezza stradale,
- condividere le responsabilità nel rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità;

16. si compiace dei risultati positivi ottenuti dal passato programma di azione per la sicurezza stradale che sono emersi dalla valutazione ex post, ma osserva che i costi umani derivanti dagli incidenti stradali rimangono a **livelli inaccettabili**, facendo registrare nell'Unione europea oltre **30 000 decessi all'anno**;

17. prende atto del fatto che per il periodo 2011-2020 la Commissione mira a **dimezzare il numero totale di morti sulle strade**. Ritiene che si tratti di un obiettivo legittimo ma anche ambizioso, considerando che nel precedente periodo 2001-2009 è stata raggiunta, nei diversi Stati membri, una diminuzione media del 36 %;

18. accoglie con soddisfazione i nuovi orientamenti in materia di sicurezza stradale presentati dalla Commissione europea e **appoggia i sette obiettivi** e le relative azioni proposte;

19. invita la Commissione a precisare quale sia il **contributo che si prevede apporterà ciascuno dei sette obiettivi proposti** per raggiungere l'ambiziosa riduzione complessiva del 50 % del numero di vittime della strada entro il 2020;

20. condivide l'idea di **armonizzare le diverse definizioni del concetto di «lesioni gravi»** per consentire di monitorare e valutare meglio l'efficacia delle politiche in materia di sicurezza stradale;

21. considera che, sulla base di una definizione comune di «lesioni gravi» e «lesioni meno gravi», si dovrebbe stabilire un **obiettivo comune di riduzione del numero dei feriti gravi**, analogamente all'obiettivo fissato per la riduzione del numero dei decessi;

22. sottolinea l'importanza di raggiungere un accordo in merito alla **direttiva per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale**. Le multe e le altre sanzioni per le infrazioni al codice della strada perdono infatti la loro forza dissuasiva se non possono essere rimosse al di fuori dei confini nazionali, il che pone in essere, tra l'altro, un trattamento discriminatorio poiché la punibilità o meno di un'infrazione del codice della strada viene a dipendere in questo modo dalla nazionalità della persona che la compie;

23. esorta inoltre tutti gli Stati membri a dare piena attuazione alla **direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali** e conviene con la Commissione sulla necessità di adottare misure volte a garantire che i principi enunciati in questa direttiva siano applicabili a tutte le infrastrutture stradali finanziate con fondi UE, sempre nel rispetto del principio di proporzionalità, affinché i progetti di scala minore non siano gravati da inutili adempimenti amministrativi o soggetti a eccessivi requisiti tecnici;

24. ritiene che, più in generale e nel rispetto dei principi di  **sussidiarietà e governance multilivello**, gli enti regionali e locali dovrebbero, da un lato, definire la loro politica in materia di sicurezza stradale nel proprio ambito di competenza e, dall'altro, partecipare ai meccanismi creati per la gestione delle iniziative nel campo della sicurezza stradale a livello europeo o nazionale;

25. reputa che gli sforzi dovrebbero essere volti a **integrare** gli obiettivi stabiliti negli orientamenti 2011-2020 **in tutte le politiche collegate ai trasporti e nei progetti in materia di trasporti** a livello UE, nazionale, regionale e locale;

26. incoraggia la Commissione e gli Stati membri a impegnarsi per migliorare **la raccolta e l'analisi dei dati sugli incidenti**. È infatti essenziale giungere a un quadro più chiaro sull'incidentalità stradale per potere migliorare la definizione delle politiche e la valutazione dei progressi compiuti, non da

ultimo a livello regionale e locale. Le modalità di raccolta dei dati e di *reporting* da parte degli Stati membri dovrebbero essere ulteriormente armonizzate come si raccomanda nel progetto di ricerca dell'UE *SafetyNet*;

27. esorta la Commissione e gli Stati membri a integrare i sistemi esistenti di **registrazione degli incidenti** da parte dei servizi di polizia con informazioni sul livello di gravità delle lesioni disponibili presso **i servizi di soccorso e gli ospedali**;

28. invita la Commissione ad aumentare la quantità di **dati disponibili a livello regionale e locale**, in particolare attraverso la banca dati CARE, in modo tale che gli enti regionali e locali possano confrontare i loro dati con quelli di regioni comparabili di altri Stati membri;

29. in considerazione del fatto che in molti paesi gli incidenti stradali rappresentano la principale causa di **infortunio sul lavoro**, propone alla Commissione di sollecitare, nel suo programma di azione, i **datori di lavoro** del settore pubblico e privato ad adottare misure volte a promuovere una cultura della sicurezza nella quale gli spostamenti costituiscano una parte integrante. Le questioni di sicurezza stradale dovrebbe anche essere oggetto di maggiore attenzione nei piani di trasporto aziendale attuali e futuri dei datori di lavoro pubblici e privati;

30. sottolinea l'importanza di inserire **l'educazione stradale** nei programmi scolastici obbligatori di tutti gli Stati membri per l'intera durata della scuola dell'obbligo;

31. raccomanda alla Commissione di continuare a prestare attenzione, attraverso il programma quadro di **ricerca**, alla ricerca scientifica nel campo della sicurezza stradale su scala europea, in particolare per quanto riguarda gli aspetti seguenti:

- i benefici potenziali per la sicurezza stradale derivanti dall'internalizzazione dei costi degli incidenti,
- il monitoraggio dell'impatto prodotto dalle misure adottate sull'istruzione, le infrastrutture, la tecnologia automobilistica e il rispetto del codice della strada,
- la quantità di incidenti stradali non registrati e le strategie per migliorare la registrazione,
- la ricerca sui fattori che spiegano la genesi e la gravità delle lesioni riportate in determinati incidenti;

32. raccomanda alla Commissione di elaborare, nei limiti delle sue competenze, iniziative volte ad **armonizzare le norme sulla circolazione stradale e la segnaletica verticale e orizzontale** tra gli Stati membri e propone che la Commissione lanci, attraverso un libro verde, un dibattito pubblico sul tema oggetto del presente parere;

33. invita la Commissione ad adottare, attraverso i programmi di ricerca attuali e futuri, iniziative volte a definire raccomandazioni e codici di buone pratiche per realizzare e allestire infrastrutture stradali intrinsecamente sicure, capaci di contribuire a migliorare e armonizzare le prassi in materia di **progettazione delle infrastrutture stradali** nei diversi Stati membri. Tali raccomandazioni possono riguardare, ad esempio, la creazione di rotonde, vie di accesso urbano, strade secondarie extraurbane, piste ciclabili e attraversamenti pedonali;

34. esorta la Commissione a monitorare, attraverso un'organizzazione interna adeguata, l'attuazione del programma di azione per la sicurezza stradale. In tale contesto potrebbe essere opportuno istituire un'**agenzia per la sicurezza stradale** o

rafforzare gli organismi esistenti come l'**Osservatorio europeo della sicurezza stradale**.

### **Impegno**

IL COMITATO DELLE REGIONI

35. richiama l'attenzione sulla Carta europea della sicurezza stradale ([www.erscharter.eu](http://www.erscharter.eu)) promossa dalla Commissione e lancia un appello agli enti regionali e locali a sottoscrivere tale carta su base individuale e a impegnarsi concretamente per migliorare la sicurezza stradale nel loro ambito di competenza.

Bruxelles, 31 marzo 2011

*La presidente  
del Comitato delle regioni*  
Mercedes BRESSO

---