



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 1° dicembre 2004 (06.12)
(OR. en, fr)**

15509/04

TRANS 374

NOTA

del:	Comitato dei Rappresentanti Permanenti (Parte prima)
al:	CONSIGLIO
n. doc. prec.:	14990/04 REANS 363
Oggetto:	TRASPORTI TERRESTRI Conclusioni del Consiglio sulla sicurezza stradale

Le delegazioni troveranno nell'allegato I il progetto di testo delle conclusioni del Consiglio sulla sicurezza stradale elaborato dal COREPER. Negli allegati II e III figurano le dichiarazioni del Consiglio e della Commissione.

Il Consiglio è pertanto invitato a

- adottare il testo delle conclusioni, quale figura nell'allegato I del presente documento, e
- decidere di iscrivere nel processo verbale del Consiglio le dichiarazioni presentate negli allegati II e III.

CONCLUSIONI DEL CONSIGLIO SULLA SICUREZZA STRADALE

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

RICONOSCENDO la necessità di conseguire lo sviluppo sostenibile dei sistemi di trasporto dell'Unione europea;

CONSAPEVOLE che gli incidenti stradali causano danni socio-economici inaccettabili e provocano ogni anno decine di migliaia di vittime e milioni di feriti, con un costo per lo Stato, le società e le famiglie che si aggira intorno al 2% del PIL;

DICHIARA che il bilancio dei decessi, le disabilità, le sofferenze e le perdite economiche causati dagli incidenti stradali sono inaccettabili, devono ricevere la massima priorità ed essere affrontati con specifiche politiche e investimenti intesi a migliorare la sicurezza stradale;

RIBADISCE l'obiettivo di giungere ad una riduzione globale del numero delle vittime del 50% entro il 2010, così come previsto nel "*Programma d'Azione sulla Sicurezza stradale europea: dimezzare il numero delle vittime degli incidenti stradali all'interno dell'Unione Europea entro il 2010: una responsabilità condivisa*", approvato dalla Commissione europea, dal Parlamento europeo e dal Consiglio dell'Unione Europea,

CONSIDERATE le conclusioni adottate dal Consiglio dell'Unione europea il 5 e 6 giugno 2003 e il 5 dicembre 2003, entrambe volte a migliorare la sicurezza stradale e che individuano le misure più efficaci per il rapido conseguimento dell'obiettivo, dichiarato nel suddetto programma, di dimezzare il numero delle vittime degli incidenti stradali;

SOTTOLINEA il suo impegno ad attuare tali misure e a monitorarne l'applicazione e i risultati;

TENENDO CONTO dei risultati delle indagini relative all'esecuzione delle misure connesse da parte degli Stati membri;

RICONOSCENDO il tentativo complessivo di ampliare i settori coinvolti e di potenziare lo sforzo volto a migliorare la sicurezza stradale in termini di legislazione, programmi, persone e finanziamento;

CONSIDERANDO gli ultimi dati relativi alle vittime di incidenti stradali dai quali si evince che, se in alcuni paesi sono stati realizzati notevoli progressi, ulteriori e considerevoli sforzi devono essere compiuti dai paesi meno efficienti per conseguire l'obiettivo del dimezzamento del numero di vittime;

RIBADENDO lo sforzo inteso a sviluppare politiche multisettoriali sulla sicurezza basate sulla cooperazione e sul partenariato tra i settori pubblico e privato e sull'impegno ad elaborare gli strumenti e le strutture necessarie ad agevolare lo scambio di esperienze ed estendere l'uso delle migliori prassi tra i governi nazionali e regionali e le amministrazioni locali degli Stati membri dell'Unione europea;

CONVIENE della necessità di incentrare le politiche in materia di sicurezza stradale su quattro importanti settori della sicurezza stradale, illustrati nel prosieguo:

1. Attuazione e migliori prassi

L'attuazione delle norme e un diffuso uso delle migliori prassi sono due fattori essenziali se si vuole che la politica in materia di sicurezza stradale abbia successo a livello europeo, nazionale, regionale e locale. Grande importanza rivestono le seguenti considerazioni e azioni.

- 1.1 Le norme sul traffico devono essere efficaci per la sicurezza stradale, credibili per gli utenti della strada ed attuabili.
- 1.2 L'applicazione della normativa sulla sicurezza del traffico rientra in una politica integrata sulla sicurezza stradale. L'attuazione dovrebbe pertanto costituire uno sforzo comune ed instancabile, nel riconoscimento non solo del ruolo e della responsabilità di ciascun attore, bensì anche della necessità della cooperazione. A tale riguardo, si esprime apprezzamento per gli sforzi recentemente avviati a livello di UE nell'ambito del programma di lavoro della Commissione europea.
- 1.3 I mezzi tecnologici svolgono un ruolo crescente a sostegno dell'attuazione. In avvenire, alcuni di essi potrebbero sostituire, in casi specifici, l'attuazione convenzionale. Vale certamente la pena seguirne dappresso l'evoluzione e scambiare esperienze riguardo ai sistemi di controllo automatico della velocità, dispositivi di segnalazione o di limitazione della velocità, sistemi anti-avviamento dei veicoli in caso di alcolemia eccessiva e dispositivi che ricordino di allacciare la cinture di sicurezza, al fine di promuoverne ulteriormente lo sviluppo e l'introduzione.
- 1.4 L'attuazione direttamente legata alle campagne d'informazione del pubblico è una combinazione di successo che andrebbe ulteriormente promossa. A tale riguardo, occorrerebbe sostenere campagne di portata europea, seguite da raffronti dei risultati dei paesi partecipanti.
- 1.5 Il miglioramento dell'attuazione transfrontaliera rafforza la credibilità e l'efficacia dell'attuazione in generale. Bisognerebbe prendere in considerazione a livello comunitario l'attuazione, entro un quadro adeguato, di un sistema europeo di cooperazione per la composizione delle sanzioni incorse da trasgressori stranieri e per la verifica della validità delle patenti di guida.

- 1.6 Per quanto riguarda l'applicazione della normativa sulla sicurezza stradale, bisognerebbe dare priorità alle strade che presentano elevati rischi di incidentalità e a quei comportamenti del conducente che comportano elevati rischi di incidenti o che potrebbero avere gravi conseguenze, quali l'inosservanza dei limiti di velocità, la guida sotto l'influenza di alcool o sostanze stupefacenti, il mancato uso della cintura di sicurezza. La raccolta e la distribuzione dei dati risultano pertanto essenziali ai fini di un'efficace applicazione della normativa.
- 1.7 Occorrerebbe sviluppare ulteriormente incentivi e programmi per promuovere un ampio utilizzo di tecniche di sorveglianza, sistemi di gestione del traffico, sistemi automatici d'informazione, sistemi destinati ai sistemi automatici di manutenzione.
- 1.8 Promuovere e predisporre strumenti per uno scambio d'informazioni tra governi nazionali e regionali nonché amministrazioni locali in materia di migliori prassi, compresi gli effetti delle sanzioni applicate e dei regimi sanzionatori per i reati connessi alla sicurezza stradale.

2. Sicurezza dei veicoli

Negli ultimi decenni l'industria automobilistica ha compiuto notevoli sforzi per accrescere la sicurezza dei veicoli, tuttavia molto può essere fatto per migliorare ulteriormente la sicurezza dei veicoli stradali. In caso contrario non sarà possibile raggiungere gli ambiziosi obiettivi stabiliti per la sicurezza stradale. Sono importanti le seguenti considerazioni.

- 2.1 Molte vite possono essere salvate con nuovi dispositivi intelligenti di sicurezza che integrino i sistemi di sicurezza sia attivi che passivi. L'industria è esortata ad applicarli rapidamente e su ampia scala per quanto possibile e sostenibile dal punto di vista economico per gli utenti.
- 2.2 Le conoscenze sulle cause degli incidenti e i possibili vantaggi della nuova tecnologia sono insufficienti. Gli Stati membri e la Commissione europea (per l'incidentologia) e l'industria (per la valutazione della tecnologia) hanno una responsabilità condivisa per migliorare la situazione.

- 2.3 Uno scambio di opinioni tra l'industria e i governi sul futuro della sicurezza dei veicoli è essenziale per compiere progressi. In particolare gli operatori stradali rivestono un ruolo importante nella realizzazione di un'infrastruttura stradale intelligente e basi di dati necessarie per sfruttare al massimo i vantaggi derivanti dai veicoli intelligenti. Gli Stati membri, la Commissione europea e l'industria dovrebbero compiere uno sforzo comune per creare opportunità ai fini di una maggiore collaborazione.
- 2.4 Così come la compatibilità ambientale, la sicurezza dei veicoli non è sempre facile da "vendere" al cliente. L'etichetta obbligatoria sul risparmio di carburante, i risultati delle prove dell'EuroNCAP, o dimostrazioni sono esempi dei modi in cui i governi possono accrescere la consapevolezza dei clienti e sostenere la vendita di veicoli con buone prestazioni. Sarebbe auspicabile uno scambio di opinioni ed esperienze in questo settore.
- 2.5 Nel settore dei trasporti commerciali un maggior livello di sicurezza ridurrà i costi. Ciò può costituire un buon incentivo per l'inclusione delle norme di sicurezza dei veicoli nella strategia di sicurezza interna ("*cultura della sicurezza*").
- 2.6 Le autorità devono svolgere una funzione nel promuovere l'installazione e l'utilizzo di dispositivi avanzati di sicurezza, includendoli nei criteri per l'aggiudicazione degli appalti relativi ai loro veicoli.

Il Consiglio esorta inoltre la Commissione a continuare a impegnarsi nel più ampio sviluppo a livello internazionale delle norme di sicurezza dei veicoli mediante regolamenti dell'UNECE, sviluppati dal Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti relativi ai veicoli (WP 29).

3. Migliorare la sicurezza sulle strade europee

Ai fini di un generale miglioramento della sicurezza della rete stradale europea, appaiono utili le seguenti misure:

- 3.1 Identificare le strade con il maggior numero di vittime di incidenti stradali e analizzarne le condizioni e i fattori di rischio in base a principi comuni e condivisi, in modo da garantire criteri di valutazione del rischio condivisi in tutta l'Unione europea.
- 3.2 Definire programmi a medio e a lungo termine al livello appropriato al fine di accrescere gradualmente il livello di sicurezza sulle strade analizzando le cause degli incidenti e dando la massima priorità alle strade col maggior numero di vittime di incidenti o la maggiore intensità di urti legati all'intensità del traffico.
- 3.3 Incentivare i programmi di manutenzione della rete stradale mediante il GIS e altre tecniche innovative per il controllo delle condizioni stradali, dei flussi di traffico e delle vittime di incidenti stradali al fine di accrescere il livello di sicurezza stradale.
- 3.4 Sviluppare programmi per migliorare la protezione degli utenti vulnerabili, segnatamente riservando corsie della superficie stradale esistente esclusivamente ai pedoni e ai ciclisti. La gestione della velocità costituisce parimenti uno strumento essenziale per la protezione degli utenti stradali vulnerabili.
- 3.5 Includere la verifica della sicurezza stradale e la valutazione dell'impatto nonché i criteri di sicurezza stradale in programmi d'investimento o d'incentivazione riguardanti la costruzione o la manutenzione dell'infrastruttura.

- 3.6 Definire programmi di formazione nazionali e regionali per tecnici pubblici e privati allo scopo di promuovere una formazione più vasta in tutte le competenze pertinenti alla sicurezza stradale, individuare meglio i fattori di rischio e stabilire le misure e le azioni più efficaci al fine di eliminarli o limitarli.
- 3.7 Creare strutture e strumenti per promuovere ed organizzare tra le amministrazioni pubbliche preposte alla sicurezza stradale un adeguato scambio d'informazioni per quanto riguarda i modi migliori di individuare i principali fattori di rischio, le misure più efficaci per rimuoverli, l'esito di tali azioni nonché i modi di valutare l'efficacia delle azioni realizzate.
- 3.8 Organizzare campagne d'informazione finalizzate a dare ai cittadini un'informazione adeguata, comprensibile e puntuale sulle situazioni a maggior rischio e a sensibilizzarli ai diversi fattori di rischio.
- 3.9 Incoraggiare l'industria, gli operatori, le organizzazioni e le autorità locali e regionali ad impegnarsi in iniziative concrete a favore della sicurezza stradale sottoscrivendo la Carta Europea della Sicurezza Stradale.

4. Finanziare la sicurezza stradale

Per realizzare l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime degli incidenti stradali entro il 2010 è estremamente importante definire un modo di procedere per avere accesso a risorse finanziarie da destinare ad investimenti nella sicurezza stradale ed impiegare quelle esistenti nel modo più efficace. Sembrano promettenti le seguenti misure:

- 4.1 Affermare l'importanza della sicurezza stradale quale parte integrante della progettazione, costruzione, miglioria, manutenzione e gestione corrente di tutte le strade e della sua totale copertura finanziaria attraverso i sistemi di finanziamento delle opere stradali.
- 4.2 Definire programmi e misure al livello appropriato intesi a favorire l'incremento degli investimenti nella sicurezza stradale nonché un impiego più efficace delle risorse esistenti, continuare ad attribuire la massima priorità alle strade più pericolose e potenziare le strutture tecniche per il controllo della sicurezza stradale.
- 4.3 Promuovere progetti di cooperazione estesa tra città e regioni per dimostrare, convalidare e divulgare soluzioni innovative ed efficaci in termini di costi per la sicurezza stradale.
- 4.4 Incoraggiare la collaborazione con società private valutando anche la possibilità di promuovere la cooperazione tra settore pubblico e settore privato nonché l'investimento di risorse finanziarie private per la sicurezza stradale.

- 4.5 Esaminare la possibilità di destinare una percentuale delle tasse sugli autoveicoli, dei pedaggi autostradali, dei premi di assicurazione, ecc. a miglioramenti della sicurezza stradale e per esempio, conformemente al principio di sussidiarietà, ad un fondo per la sicurezza stradale.
- 4.6 Incoraggiare le compagnie di assicurazione a trovare i modi con cui ricompensare una guida in sicurezza e stimolare l'uso di veicoli sicuri.
- 4.7 Esaminare la possibilità di destinare a miglioramenti della sicurezza stradale una quota delle multe per infrazioni al codice della strada.
-

DICHIARAZIONE DEL CONSIGLIO

relativa all'uso del termine "penalties" nella versione inglese delle conclusioni del Consiglio

"Il Consiglio ritiene che, quando nella versione inglese delle conclusioni del Consiglio viene utilizzato il termine "penalties", esso è impiegato in senso neutro e non si riferisce specificamente a sanzioni penali, ma potrebbe comprendere anche sanzioni amministrative e pecuniarie, nonché altri tipi di sanzioni. Quando, in forza di un atto comunitario, gli Stati membri sono tenuti ad introdurre "penalties", spetta a loro scegliere il tipo di sanzioni appropriato, conforme alla giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee.

Nella banca dati terminologica della Comunità sono fornite le seguenti traduzioni del termine "penalties" in alcune altre lingue:

in spagnolo, "*sanciones*"; in danese, "*sanktioner*"; in tedesco, "*sanktionen*"; in finlandese, "*seuraamukset*", in ungherese, "*jogkövetkezmények*"; in italiano, "*sanzioni*"; in lettone, "*sankcijas*", in lituano, "*sankcijos*", in olandese, "*sancties*"; in portoghese, "*sanções*"; in slovacco, "*sankcie*" e in svedese, "*sanktioner*".

Se in versioni inglesi rivedute di strumenti giuridici il termine "sanctions", precedentemente utilizzato, è stato sostituito dal termine "penalties", ciò non costituisce una differenza di fondo."

DICHIARAZIONE DELLA COMMISSIONE

"La Commissione prende atto delle conclusioni del Consiglio a cui presterà la debita attenzione. La Commissione si riserva tuttavia il diritto di risposta, conformemente alle norme del trattato, tenuto conto segnatamente del suo diritto di iniziativa.

La Commissione mette in guardia contro gli effetti annuncio, trattandosi segnatamente di misure difficili da attuare, sia a livello nazionale che comunitario, come la creazione di fondi specifici per il finanziamento di misure volte al miglioramento della sicurezza stradale."
