

Consiglio Informale dei Ministri dei Trasporti

SICUREZZA STRADALE EUROPA PER LA VITA

RESOCONTO STENOGRAFICO

Verona, Palazzo della Gran Guardia
23 ottobre 2003

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Signora Vicepresidente della Commissione europea, Signore e Signori Ministri, cari amici, desidero innanzitutto darvi il benvenuto a Verona per questo nostro secondo incontro informale.

Un benvenuto particolare al Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni della Norvegia ed al Ministro dei Trasporti della Confederazione Elvetica, che, pur non facendo parte dell'Unione Europea, ma nella loro veste di partner attenti ed insostituibili, hanno accettato l'invito a partecipare al nostro incontro.

Abbiamo pensato di tenere qui, in questa splendida città di Verona, la nostra riunione sulla sicurezza stradale, per varie ragioni.

Verona è infatti una delle più europee fra le città italiane, crocevia dei grandi assi Nord-Sud (corridoio 1 Berlino-Palermo) ed Est-Ovest (Corridoio 5 Lisbona-Budapest), ricca di storia, dall'epoca romana (e il magnifico anfiteatro dell'Arena, a pochi passi da noi, ne è testimone), al Medioevo, al Rinascimento, testimone dei grandi movimenti del trapasso dall'ordine europeo pre-rivoluzionario ai nuovi equilibri creatisi dopo le due grandi guerre mondiali.

Porta dell'Italia per i viaggi dei grandi romantici europei, ispiratrice di poeti e drammaturghi.

Il tema del nostro incontro, la sicurezza stradale, è sintetizzato dal titolo che abbiamo voluto dargli Tutti insieme, e cioè: "L'Europa per la vita".

Sicurezza vuol dire infatti salvaguardia della vita umana, nel rispetto del diritto alla mobilità ed allo sviluppo compatibile.

Vuol dire civile convivenza, umana solidarietà, rigore nel rispetto dei doveri, protezione dei diritti, impegno costante e rigoroso al raggiungimento di obiettivi che debbono essere realistici ma al tempo stesso ambiziosi.

Se ci si sofferma un solo istante a riflettere sulle cifre dell'incidentalità stradale, la prima domanda che ci poniamo è sul come si sia potuto giungere a tanto prima che si risvegliasse una comune coscienza sull'obbligo che abbiamo tutti di agire senza indugio per arrestare questo inutile tributo di vite umane.

La sicurezza del trasporto stradale è così drammaticamente inferiore a quella degli altri modi di trasporto (aereo, ferroviario, marittimo) da rendere impossibile persino un paragone.

Ogni qualvolta avviene un disastro ferroviario ed aereo restiamo giustamente attoniti; i mezzi di comunicazione danno grande risalto alla notizia, ma le notizie dei morti e dei feriti sulle strade d'Europa durante i week-end, veri e propri bollettini di guerra, ci lasciano più o meno indifferenti, quasi fossimo di fronte a calamità naturali rispetto alle quali non resta che la rassegnazione.

Eppure non è così.

Per aumentare la sicurezza stradale si può fare molto, solo che lo si voglia, ed i risultati già raggiunti in alcuni Paesi lo stanno a dimostrare. Certo gli indici di mortalità di oggi non sono accettabili. Nei dieci anni dal 1990 al 2000 la diminuzione della media di mortalità europea, da 15 a 11 morti per 100.000 abitanti, meno del 17%, è stata troppo modesta.

Si può e si deve fare di più.

I risultati che si ottengono ogni qualvolta si pone mano ad un aumento delle misure di sicurezza sono incoraggianti; basti pensare a ciò che è accaduto in Italia con l'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada, con l'introduzione della patente a punti e di altre norme di sicurezza.

Se si paragona il periodo dall'1 luglio al 30 settembre 2002 con lo stesso periodo del 2003 (sono i classici mesi delle vacanze e quindi dell'aumento del traffico stradale) abbiamo una diminuzione del 22% del totale degli incidenti, del 21% delle presente decedute e del 25% delle persone ferite.

Ma le misure di breve termine, che sono necessariamente per la maggior parte repressive, devono essere accompagnate da misure di più lungo periodo e riguardano l'uomo e la sua educazione e formazione professionale, il miglioramento delle infrastrutture, lo sviluppo tecnologico dei veicoli e dell'interfaccia uomo-macchina.

L'uomo. Il 90% degli incidenti trova origine nel fattore umano. È dunque sul fattore umano che si deve incidere attraverso un processo di educazione in ogni scuola di ordine e grado, che deve trovare il concorso di tutte le amministrazioni coinvolte.

L'infrastruttura. Le previsioni di incremento della domanda di trasporto (circa il 35% dal 2000 al 2010) e la certezza che tale incremento non potrà essere assorbito da altre modalità, rendono ineluttabile la costruzione di nuove strade e l'adeguamento di quelle esistenti a più elevati standard di sicurezza.

Il veicolo. Senza dubbio si è fatto molto per rendere sempre più il veicolo sicuro e capace di garantire, soprattutto nei casi di incidentalità, la massima efficienza dei materiali per limitare al massimo i danni ai trasportati. Ma molto ancora si può e si deve fare per ridimensionare, in modo sostanziale, le occasioni di distrazione durante la guida, quali quelle generate anche da un disordinato e sovrabbondante sistema di informazioni all'interno dell'abitacolo delle vetture. Ancora molto si può fare per attrezzare il veicolo di sistemi radar ai fini di diminuire i rischi causati da condizioni meteorologiche avverse; tali sistemi possono portare risultati importanti.

Scopo della nostra riunione di oggi e domani, alla presenza di tanti autorevoli colleghi, è di trovare un consenso, di grande significato politico, sull'adozione di strategie ed obiettivi comuni per il raggiungimento di una drastica riduzione dell'incidentalità stradale, però nel rispetto delle diversità culturali, geomorfologiche, infrastrutturali e climatiche di ciascun Paese.

Se, come mi auguro, troveremo un accordo, le nostre conclusioni saranno riportate in un documento comune, la Dichiarazione di Verona, che rappresenterà un solenne impegno ad un'azione coordinata per la riduzione della incidentalità stradale, che potrà essere formalmente adottato nel prossimo Consiglio di dicembre a Bruxelles.

La nostra riunione è stata preceduta da una riunione tecnica tenuta a Roma il 12 settembre dei rappresentanti di tutti i Paesi oggi presenti per elaborare una prima bozza di dichiarazione comune sulla base di un documento preparatorio.

I principi seguiti, che sono la sintesi dei vari contributi ricevuti, per i quali va tutto il mio ringraziamento, possono essere così sintetizzati:

1) creazione dell'Osservatorio Europeo sulla sicurezza stradale; l'Osservatorio che, così come previsto nel Piano d'Azione sulla Sicurezza stradale lanciato dalla Commissione, potrebbe essere un centro di scambio di informazioni sulle "migliori pratiche" adottate, potrebbe raccogliere, analizzare e diffondere i dati sulla sicurezza stradale e stabilire un legame stabile e sistematico fra le Nazioni europee, le Regioni e tutte le altre parti interessate. Naturalmente dovranno essere considerati con attenzione gli aspetti economici di tale operazione. Mi sembra particolarmente importante il raggiungimento di metodologie comuni e condivise per il raccoglimento dei dati e l'elaborazione delle statistiche. A questo proposito l'Italia è lieta di annunciare la prossima creazione di un Centro Studi e Ricerche sui fattori umani ed infrastrutturali della sicurezza stradale che avrà, fra i suoi compiti, anche quello dello sviluppo di banche dati e l'elaborazione di valutazioni statistiche.

2) Armonizzazione a livello comunitario delle norme che attengono agli aspetti più critici della sicurezza stradale, con particolare riguardo alla regolamentazione dell'autotrasporto; una regolamentazione che giustamente deve affrontare e risolvere gli aspetti sociali della salvaguardia dei lavoratori del trasporto per ciò che riguarda i tempi di guida e di riposo. Occorre essere molto chiari sul significato della parola armonizzazione, che non deve comportare complicati e costosi

processi di unificazione ma l'elaborazione di regole fundamentalmente comuni, quali, per esempio, quelle relative ad una maggiore severità nel rilascio delle patenti di guida.

3) Miglioramento e unificazione degli standard di sicurezza della rete stradale europea e omogenea informazione ai cittadini sulle tratte a rischio della rete stradale; in questo settore una revisione dei segnali adottati da ciascun Paese allo scopo di giungere ad una segnaletica comune europea parrebbe auspicabile.

4) Miglioramento e unificazione delle misure e delle norme riguardanti gli utenti deboli, vulnerabili e a rischio; una gran parte di vittime degli incidenti stradali sono i cosiddetti "utenti deboli", come i pedoni, i ciclisti, i ciclomotori, i giovani e gli anziani; le esperienze di alcuni Stati europei e degli USA a favore di queste categorie possono essere di grande aiuto.

5) Costruzione di una cultura europea della sicurezza stradale e rafforzamento dell'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale dei cittadini europei in età scolare.

6) Diffusione di nuove tecnologie per migliorare la sicurezza stradale del parco veicoli. Sono fermamente convinto che si può fare molto di più per utilizzare le tecnologie disponibili al fine di diminuire i rischi di incidentalità. Le cosiddette strade intelligenti non sono più un'utopia, i veicoli possono utilizzare strumenti per la sicurezza, sia attiva che passiva, grazie a tecnologie ora perfettamente accessibili; basti pensare come, seppure in condizioni estreme, sia stato ridotto il rischio di incidenti mortali nelle gare di Formula 1 e come si disponga di raffinatissimi sistemi di diagnostica e di intervento sulle prestazioni del motore.

Non voglio però soffermarmi più a lungo sui temi che, sono certo, saranno oggi ampiamente dibattuti.

Nella documentazione che avete ricevuto sono inseriti sia una prima bozza della Dichiarazione di Verona e sia un contributo della Presidenza Italiana sulla sicurezza stradale, che ha cercato di tenere in conto le posizioni espresse dai Paesi che hanno partecipato all'incontro preliminare.

Prima di dare la parola a ciascuno di voi per ascoltare le vostre osservazioni e suggerimenti sul documento comune, desidero invitare la Vicepresidente Signora De Palacio, che ringrazio per l'entusiasmo con cui ha sostenuto la preparazione del nostro incontro, a darci il punto di vista ed illustrarci le future iniziative della Commissione su questo importante argomento. Purtroppo imprevisti impegni politici non permetteranno alla Signora De Palacio di restare con noi sino alla fine dei nostri lavori, ma sono certo che la Commissione sarà comunque autorevolmente rappresentata.

La parola a lei, Commissario De Palacio.

DE PALACIO

Tante grazie, Presidente. Signor Ministri, in primo luogo desidero completarmi con il signor Pietro Lunardi, Ministro dei Trasporti, per questa non solo brillante iniziativa, ma importante iniziativa, per averci riunito in questa città di Verona che, come ha detto nel suo intervento, è nota, è celebre attraverso la letteratura e l'arte, ed anche di riunirci in questa cornice straordinaria per discutere un argomento di importanza fondamentale, e cioè la sicurezza stradale.

Tutti loro conoscono le cifre che ci circondano, le cifre che toccano la nostra coscienza, perché abbiamo 40.000 persone a breve periodo, 700.000 feriti, per esempio, il che significa un 2% del prodotto nazionale lordo europeo, cifre che fanno pensare che comportino 160.000 milioni di euro all'anno di costi.

Ovviamente queste cifre aumenteranno quando al primo di maggio passeremo ad una Unione Europea di 25 Stati membri. Sono comunque cifre da fare barcollare l'immaginazione, che fanno paura, anche se in quest'anno abbiamo avuto un miglioramento rispetto al livello dell'anno prima.

In questo quadro, la Commissione non può restare inattiva e ha preso varie misure per fare fronte alla tragedia. Così, nello scorso mese di giugno, è stato approvato un programma d'azione che ha il titolo "Riduzione del numero delle vittime di incidenti del traffico europeo entro il 2010", una responsabilità condivisa, dice il testo, ed è un obiettivo ambizioso, sostenuto dai Ministeri dei Trasporti in maniera unanime fin dal mese di giugno. In questo impegno e con questa ambizione, a questo impegno devono partecipare tutte le parti in causa per migliorare gli sforzi e conseguire gli obiettivi. Così l'Unione Europea, le autorità nazionali, regionali e locali, il settore dell'automobile, gli utenti, il settore dei trasporti, tutti devono collaborare fianco a fianco in questa Europa per la vita, come detta il titolo della riunione odierna. Due elementi chiave di questo programma d'azione europeo, e cioè l'osservatorio europeo per la sicurezza stradale e la carta europea sullo stesso tema, figurano nel documento di lavoro che ci è stato inviato dalla Presidenza e che spero sarà adottato da tutti i partecipanti. Rispetto al primo dei due documenti, vorrei dire che l'osservatorio Europeo farà parte della struttura interna della Direzione Generale dei Trasporti della Commissione Europea e speriamo che diventi strumento di riferimento quando si faranno statistiche da incorporare poi in principi pratici. Quanto al secondo documento, ha lo scopo di mobilitare tutte le parti in causa, non soltanto le amministrazioni ma soprattutto le aziende, i costruttori, le società assicurative, perché si impegnino in concreto nella creazione di nuovi progetti per ridurre il numero di vittime e di incidenti stradali. Signor Presidente, signori Ministri, vorrei ora spiegare brevemente l'ultimo pacchetto sulla sicurezza stradale che ieri è stato approvato dalla Commissione. Consiste di tre proposte; le tre proposte sono già state inviate al Consiglio ma verranno comunque distribuite oggi in sala, qui a Verona, dove saranno a vostra disposizione. La prima proposta consiste in una raccomandazione della Commissione rivolta al Consiglio a proposito dei controlli relativi alla sicurezza stradale. Si sofferma sulle tre cause principali di incidenti e cioè la velocità, la guida in preda all'alcol o droghe e il non uso delle cinture di sicurezza. Raccomandiamo agli Stati dell'Unione di adottare le misure necessarie per potere fare controlli selettivi e frenare questa causa che è principale causa di morte. I controlli debbono essere accompagnati anche da campagne di sensibilizzazione del pubblico per potenziarne l'effetto educativo. Le nuove misure di intensificazione dei controlli e inasprimento delle sanzioni, già introdotte in alcuni Stati membri, confermano la possibilità di ridurre il numero degli incidenti entro tempi molto brevi, quando si prendono azioni vigorose e decise. Potrei fare l'esempio della Francia, dove si constata una riduzione più o meno del 20% degli incidenti grazie a queste decise misure. In questo senso, vorrei anche esprimere un desiderio: che nella dichiarazione finale questo aspetto sia maggiormente rafforzato di quanto non lo sia nella bozza oggi a dibattito. La seconda proposta riguarda la revisione della direttiva sui controlli del tempo di guida - tempo di riposo dei conducenti professionisti. Questo comporta un minimo di 1% di controlli presso questi conducenti, controlli da fare sia su strada, con un minimo del 15%, ad un massimo del 25%. La proposta che abbiamo presentato, che noi abbiamo approvato ieri per poi presentarla al Parlamento e al Consiglio, vorrebbe passare da un minimo del 3% dei controlli, il 25% dei quali dovrebbero essere il minimo da effettuare in strada e il resto presso le varie aziende, datori di lavoro, eccetera. Tutto ciò, in vista dell'entrata in vigore del cosiddetto "tacografo digitale", su cui vanno diffuse le informazioni all'interno degli Stati membri. La terza proposta, poi, riguarda la patente di guida, segnalando che nell'Unione Europea a 15, nell'Unione attuale, esistono 80 modelli, ripeto, 80 modelli diversi di licenze e di patenti. Questo significa 130 modelli in un'Europa di 25 Paesi. Non credo che occorra descrivere a nessuno le conseguenze che questo avrebbe per le autorità pubbliche, le Forze di Polizia, che già hanno difficoltà attualmente a gestire il numero di varianti di patenti esistenti, ci sono problemi di riconoscimento della patente infatti già oggi in molti Paesi membri dell'Unione. Dato lo stato di cose, questa situazione non deve continuare in una Europa che vogliamo più integrata e in cui tutti i cittadini dei 25 Paesi devono potersi muovere liberamente nello spazio indiviso dell'Europa, perché le frontiere a questo punto, per chi guida un veicolo, non esisteranno più. La Commissione persegue quindi tre obiettivi: il perseguire i reati, garantire la libera circolazione e dare questa libertà. Questo documento rappresenta l'unico modello comunitario, fa

riferimento al formato della patente che verrà messo a disposizione dei Paesi nuovi membri; si propone di ridurre il numero dei modelli in circolazione. Gli Stati avranno anche la possibilità di avere un microprocessore nella patente stessa che consente una migliore protezione contro le frodi e le falsificazioni. Infine si propone anche l'introduzione di una convalida amministrativa di dieci anni per automobili e motociclette, cioè veicoli a due ruote, e di tempo diverso per i più grandi, cinque anni. La proposta si dovrebbe applicare soltanto alle nuove patenti, esclusivamente alle nuove patenti, e vorremmo dire ai vari Stati dell'Unione che l'azione relativa alle patenti dovrebbe avviarsi dal momento di entrata in vigore della direttiva proposta.

A questo punto quali saranno i rapporti con i diritti acquisiti e con le situazioni di fatto? La proposta contiene le seguenti misure: in primo luogo che si introduca una nuova patente per i ciclomotori, settore molto vulnerabile, che si è sviluppato molto e che è molto presente negli incidenti; in secondo luogo vuole migliorare il progressivo accesso e la possibilità di guidare veicoli a due ruote più potenti, come grosse motociclette, per poi passare a veicoli più pesanti, fino agli autobus ed ai TIR, per esempio fissando che una persona che ha avuto una patente con cui ha guidato per 18 anni, per esempio, semplicemente dei veicoli passeggeri, possa passare senza ulteriori esami ad un mezzo molto pesante. Quanto alla periodicità degli esami medici per i conduttori, per i guidatori professionisti, si prende in considerazione anche la preparazione degli esaminatori, in modo che le autorità dello Stato membro possano negare una patente ad un cittadino a cui sia stata ritirata la patente nel suo Paese d'origine. Quindi si propone uno strumento ambizioso per migliorare la sicurezza della circolazione sulle strade, mantenendo la libera circolazione e lottando contro le frodi.

Signor Ministro, ho voluto presentarle le grandi linee delle ultime proposte che la politica di sicurezza che sta sviluppando la Commissione, sicurezza stradale, le ultime proposte messe sul tavolo. Spero che il dibattito di questi due giorni porti con sé gli impegni chiari ed ambiziosi che portino a ridurre il numero degli incidenti nel nostro sistema stradale. La Commissione può sostenere - e lo dico fin d'ora - nelle sue linee generali, con alcuni punti completi, come per esempio quello di rafforzare i controlli, però è disposta a sostenere la Dichiarazione di Verona, e spero che questa Dichiarazione di Verona servirà davvero per risolvere e per vincere questa lotta per la vita che chiede una collaborazione a noi tutti e si rivolge alla nostra coscienza. La ringrazio.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie Signora Commissario, Vice Presidente, la ringrazio perché, dopo quello che ha detto, cioè dopo che i dati chiave che da soli motivano questo Consiglio informale, cioè i 40.000 morti sulle strade all'anno ed i 700.000 feriti, il 2% del PIL, e dopo avere ricordato che questi dati cresceranno con il passaggio dell'Europa a 25, ha in modo capillare e concreto descritto l'ultimo pacchetto sulla sicurezza stradale, che contiene azioni e strumenti veri e misurabili. Io la ringrazio molto, non so tra quanto lei dovrà partire, comunque so che deve prendere un aereo, comunque fin da adesso la ringraziamo, la salutiamo e la ringraziamo per quello che ha fatto.

DE PALACIO

Grazie Presidente, mi scuso ma per non andare in fretta e non andare troppo rapido, rispettare il limite di velocità, devo lasciare la sala. Mi scuso e molti auguri a tutti voi.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie. Ringraziamo la Signora Vice Presidente perché per prima dà il buon esempio a tutti per il rispetto delle regole della strada per raggiungere l'aereo. Grazie.

Adesso che la Signora Vice Presidente Commissaria ci ha lasciato, ringraziamo adesso l'altra parte della Commissione che ci seguirà, ci assisterà in queste due mezze giornate di lavoro. Adesso facciamo, se siete d'accordo, un giro di tavolo, partendo dalla mia sinistra, quindi partendo dalla Grecia, in maniera da ascoltare tutte le osservazioni che voi avete sul tema che è stato proposto oggi, soprattutto su quanto esposto e quanto contenuto nei documenti che sono a vostra disposizione.

Io, come al solito, dato il numero dei Paesi presenti, che io ringrazio tutti per la presenza, per avere risposto con tanta attenzione a questo Consiglio informale, sarò grato se ogni Ministro, ogni rappresentante nazionale farà uno sforzo di sintesi, come al solito purtroppo non abbiamo a disposizione più che tre o quattro minuti a testa, però credo che le cose dette in tempi brevi sono le più efficaci e sono le più vere.

Io parto dalla Grecia lasciando la parola al rappresentante greco.

GRECIA

Grazie Presidente, io in primo luogo devo giustificare il mio Ministro, che non può essere presente a Verona per impegni governativi irrimandabili. Sarà però presente domani per partecipare a questo importante Consiglio.

La Grecia vorrebbe felicitarsi con la Presidenza italiana per avere organizzato questa riunione informale che vuole migliorare la sicurezza stradale nell'ambito dell'Unione Europea. Questo è un tema molto sensibile, che richiede un'azione coordinata su scala europea per realizzare gli obiettivi predisposti dal piano d'azione della sicurezza stradale predisposto dalla Commissione Europea, di ridurre gli incidenti del 50% per il 2010. Anche se la Grecia è uno dei Paesi che hanno un minimo livello di incidenti, eppure sono state prese delle decisioni a livello politico che pongono questo tema tra i più importanti del nostro Paese. È stato deciso dal Governo un piano strategico nel 1901 che dovrebbe ridurre del 20% gli incidenti mortali entro il 2005. L'applicazione di questo Piano è affidata ad un Comitato interministeriale a ciò preposto.

Diamo il benvenuto a tutte le politiche comuni, la Grecia a questo proposito vorrebbe parlare di due temi chiave: l'elaborazione di un piano d'azione per l'elaborazione di un piano a livello europeo. La particolarità del traffico nei Paesi dell'Europa orientale, su questo primo tema vorremmo sottolineare che gli obiettivi della sicurezza dipendono direttamente dal comportamento dei Paesi che hanno strade meno sicure, i Paesi del sud dell'Europa sono in queste condizioni e hanno quindi un maggiore potenziale di miglioramento, anche se la popolazione di questi Paesi rappresenta il 34% della popolazione totale dei 25 Paesi, gli incidenti rappresentano il 54% del totale degli incidenti dei 25 Paesi. Questo triste record è dovuto ad un aumento del traffico a cui partecipano in grande mescolanza veicoli e pedoni, quindi si può attribuire in buona misura all'inadeguatezza della rete stradale. A questo proposito vorremmo quindi proporre a livello europeo le seguenti azioni: elaborazioni di misure per la sicurezza stradale che tengono in considerazione questi aspetti ed applicare ai Paesi meridionali dell'Unione e anche ai nuovi membri, che si concentrino poi sulle aree di maggiore interesse. Seconda cosa: istituzione di un fondo dedicato al miglioramento delle reti stradali in questi Paesi di maggiore rischio, che dovrebbe applicare dei provvedimenti che hanno dimostrato la propria efficacia in quest'ambito. Sarebbe necessario avere anche delle procedure obbligatorie in tutti gli Stati membri, in modo da incoraggiare i Paesi più a rischio di cui stiamo parlando ad una progressiva applicazione di questi principi che comporterebbero anche un censimento delle zone o dei punti di maggiore pericolo nella rete stradale, l'applicazione sistematica di sanzioni più severe, l'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e così via, una sorveglianza indipendente e continua e accanita del risultato di questi provvedimenti obbligatori, in modo da migliorarne l'impatto. Dovrebbe essere elaborato un piano che tenga in considerazione uno scadenziario delle maggiori priorità per garantirne la coerenza nel tempo contribuendo ad un

graduale miglioramento della loro efficacia, nonché ad un progressivo aumento del livello di accettazione delle misure di sicurezza da parte degli utenti del sistema stradale, cioè politiche di promozione e di sensibilizzazione dovrebbero farne parte. Bisognerebbe anche elaborare delle campagne particolari per promuovere le sei linee di priorità, con azioni destinate a migliorare la partecipazione dei cittadini, nonché delle autorità con campagne di informazione e di educazione stradale. In terzo luogo bisognerebbe quantificare i processi nell'ambito di queste sei linee, in modo da poter elaborare dei processi di monitoraggio quantificati. Questi processi dovrebbero migliorare il livello di sicurezza dei veicoli e migliorare l'applicazione dei programmi a ciò destinati. Gli indicatori a disposizione dovrebbero venire utilizzati e implementati ed infine l'azione delle sei linee d'azione dipende anche da linee di bilancio esplicitamente destinate a questi scopi. Questi finanziamenti dovrebbero essere costituiti sulla base di un fondo speciale a cui avrebbero accesso una volta che è dimostrata l'efficacia dell'una o dell'altra iniziativa, altrimenti i risultati saranno indubbiamente molto limitati. Vorremmo dire che la Grecia, per conto suo, è decisa a continuare a fare del suo meglio per ridurre il numero degli incidenti e sostenere lo sviluppo della rete stradale ed è estremamente favorevole a quanto sta cercando di fare la Commissione e anche la delegazione italiana. Siamo favorevoli alla Dichiarazione di Verona, che sosterranno con tutte le nostre forze, perché sarà alla base per una iniziativa multisettoriale di livello europeo. Grazie.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie alla Grecia per il suo contributo. Passo la parola alla Danimarca.

DANIMARCA

Grazie Presidente, grazie per averci dato questa occasione di fare una discussione informale sulla sicurezza stradale. Tutti condividiamo questo obiettivo di migliorare la sicurezza stradale; la Danimarca è d'accordo con la sua proposta e si complimenta per l'azione che è stata svolta nel 2002-2003. I dibattiti di oggi portano alla conclusione che lei ci ha esposto, signor Presidente, e che potrebbe costituire una base di futuro lavoro da vari punti di vista. Per quanto riguarda le sedute di lavoro che ci aspettano per oggi e domani, vorrei sottolineare che la Danimarca è molto favorevole all'iniziativa che tende a migliorare la sicurezza della rete stradale in tutta Europa. La Danimarca è d'accordo con la dichiarazione espressa dalla Commissione Europea nel terzo programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, che la sicurezza stradale è una responsabilità condivisa. Ci vuole una partecipazione attiva, però, da parte di tutti gli attori, sia a livello europeo che regionale, che locale. Noi riteniamo che ogni attore abbia un ruolo molto importante, perché il 90% di tutti gli incidenti in Danimarca hanno luogo per distrazione da parte del guidatore e quindi ogni utente della strada ha la responsabilità di migliorare intanto con la propria azione individuale, cominciando da sé stesso. In alcuni casi la normativa europea è essenziale, per esempio per i tempi di guida, ma per i Governi locali ci vuole realmente un maggiore impegno in campi come per esempio la limitazione della velocità e la applicazione delle regole per guida in stato d'ebbrezza, per esempio, tutto questo deve concretizzarsi in "best practices" e anche attraverso delle campagne e delle attività che devono essere lanciate dai Governi nazionali. La Danimarca vorrebbe anche sottolineare l'importanza di uno scambio delle "best practices". La Danimarca ha sperimentato recentemente una serie di gravi incidenti con veicoli pesanti e quindi riteniamo che sia assolutamente utile uno scambio di best practices anche in questo settore della guida dei veicoli pesanti. Si tratta poi di affrontare il problema dei giovani guidatori e degli incidenti che possono procurare, perché sempre più spesso nel mio Paese gli incidenti causati da questi giovani guidatori sono così comuni e temo che questa triste esperienza sia condivisa anche da molti altri Paesi. Il documento di questo nostro incontro mira proprio a stabilire uno scambio, un terreno comune di scambio di questi dati sulla sicurezza stradale e sul controllo delle nostre strade e siamo assolutamente d'accordo nel partecipare. Il documento anche parla dell'armonizzazione della normativa per affrontare gli aspetti più critici

della sicurezza sulla strada. Noi riteniamo che non bisogna mai sottovalutare l'importanza dell'applicazione però anche della legislazione già esistente sulla sicurezza stradale. La nuova legislazione quindi, anche se necessaria, dovrà considerare che esiste già una legislazione che dovrà essere quindi adottata e applicata con maggiore rigore nei vari Paesi. Ora, per quanto attiene allo scambio delle informazioni a livello europeo, tutto questo dovrebbe anche fare parte di una nuova normativa; in questo senso si potrebbe prevedere anche uno scambio attraverso le nuove tecnologie dell'informazione. In particolare, per quanto attiene agli utenti vulnerabili, ai più vulnerabili, questo è un settore che trovo dovrebbe prestarsi ad uno scambio di informazione molto molto capillare. La tecnologia può sostenere una cultura della sicurezza della strada e la Danimarca è pronta a contribuire attivamente a questa causa così importante. I documenti di questa riunione quindi sottolineano giustamente l'importanza delle nuove tecnologie per migliorare questo nodo, questo cruciale problema della sicurezza della strada.

Quindi, per concludere, vorrei ringraziarla, signor Presidente, per avere organizzato questo dibattito e mi auguro che riusciremo a lavorare in modo più formale anche in merito a questo tema nelle prossime riunioni del Consiglio. Grazie Presidente.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie per il contenuto alla Danimarca. La parola alla Spagna.

SPAGNA

Grazie Presidente. Rappresento qui in questo Foro il Ministro dell'Industria Spagnola e dello Sviluppo, che in questi giorni sta assistendo alla conferenza dei Paesi donatori a Madrid, cosa che gli ha impedito di assistere a questa riunione. Nonostante questa assenza io vorrei, anche a nome suo, lodare la creazione dell'Osservatorio, proprio per lo scambio delle esperienze e come futuro polo adeguato, dove si possono dibattere i temi e prevedere le soluzioni al problema. Effettivamente gli incidenti sulla strada sono una realtà drammatica per tutti i nostri Paesi, e siamo tutti convinti che possono essere evitati. Possono essere evitati attraverso un miglioramento delle infrastrutture, attraverso dei veicoli che siano più adeguati, però soprattutto, com'è già stato detto varie volte questo pomeriggio, attraverso un miglioramento dello stile di guida, e questo può solo ottenersi tramite l'educazione, ma il controllo, quindi migliore educazione alla strada, ma anche migliori controlli, e quindi una azione di convincimento dei vari guidatori, ma anche attraverso un controllo esercitato in modo più severo. Perché noi tutti sappiamo che tra i fattori determinanti dell'incidente quello umano prevale, e quindi questa è la chiave attraverso la quale dobbiamo cercare una soluzione al problema degli incidenti sulla strada. Noi ci sosterremo e ci avvarremo delle nuove tecnologie per migliorare questi comportamenti, avvalendoci di tutto quanto la tecnica ci offre. Ma io credo che soprattutto e al di sopra di tutto, al di sopra di tutto dovranno essere le persone che guidano a convincersi che sono loro parte in causa, quindi sono anche parte determinante della soluzione del problema.

Concludendo, vorrei dire che, se la sicurezza della circolazione diventa una responsabilità comune di tutti noi, indubbiamente sarà il documento che firmeremo domani sotto il titolo di "Carta di Verona" o anche "Carta Europea per la Sicurezza", "Dichiarazione di Verona" o "Carta Europea per la Sicurezza sulla strada", questi saranno i documenti che conterranno queste buone intenzioni di tutti noi, e quindi rifletteranno questa volontà di condividere le responsabilità per condividere e migliorare la sicurezza sulla strada, cosa che tutti auspichiamo.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie alla Spagna per il suo contributo. Passo la parola alla Repubblica Slovacca.

REPUBBLICA SLOVACCA

Grazie signor Presidente, signore e signori. Il tasso degli incidenti nella Repubblica Slovacca è un po' diminuito negli ultimi tre anni, 2000-2002. Il numero degli incidenti con conseguenze gravi è sceso da 7.885 nel 2000 a 7.861 nel 2002. Il numero di incidenti mortali è sceso da 647 entro trenta giorni dall'incidente nell'anno 2000 a 626 nel 2002. Il livello di efficienza e di sicurezza conseguito viene monitorato attraverso dati statistici sugli incidenti del traffico dalle forze di Polizia, la Polizia Stradale in questo caso. Ogni incidente viene così schedato su schede che comprendono una sessantina di voci e che consentono di avere tutti i codici rilevanti, compresi i dati di identificazione. Questi sono i dati che descrivono gli incidenti sulle strade di prima e seconda classe.

Già da molto tempo abbiamo un programma per la valutazione degli incidenti critici sulle strade ed anche sulle strade locali, dopo l'inclusione della intensità del traffico, il comportamento del traffico, la densità degli incidenti di traffico e le perdite economiche che comportano, si cominciano ad avere dei dati che vengono compilati annualmente e pubblicati nei media sulle sedi in cui si verificano maggiori incidenti. Oltre ad una migliorata sorveglianza da parte della Polizia Stradale, si attribuisce ad una classificazione di massima allerta ai punti più rischiosi, le cui necessità vengono tenute presenti in vista di modifiche della rete stradale. Il risultato della programmazione è stato quello di una significativa riduzione dei tassi degli incidenti e specialmente nel caso di incidenti gravi.

Le forze di Polizia fanno delle visite ripetute, in particolare facendo molta attenzione alla guida in stato di ebbrezza, per esempio, in modo da capire le ragioni degli incidenti. Si concentrano in particolare sull'aspetto dell'alcool; vengono così fatte delle analisi, che vengono utilizzati gli esami e le prove che controllano. I controlli sullo stato di ebbrezza del guidatore non vengono seguiti dalla Polizia ma da un gruppo particolare, in modo di poter avere dei dati più affidabili sul livello di alcolismo sui guidatori. Quando c'è il sospetto di uso di droghe, per esempio, o c'è presenza di sostanze stupefacenti sul veicolo, si passa ad un esame medico. La Repubblica di Slovacchia quindi è molto favorevole all'iniziativa italiana.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie alla Repubblica Slovacca per il suo contributo. La parola al Belgio, grazie.

BELGIO

Mi congratulo con lei, signor Presidente, non solo per avere scelto questa città così bella per organizzare questo Consiglio, ma anche perché la sicurezza stradale viene messa veramente in primo piano nella Presidenza italiana e lei ha invitato i colleghi a firmare questa Dichiarazione di Verona. Spero vivamente che le sue intenzioni diventino realtà. Questa dichiarazione può essere veramente vista come la primissima realizzazione di una Carta Europea della sicurezza stradale, che è l'originalità proprio del programma d'azione proposto dalla Commissione e che tutti noi abbiamo approvato nel Consiglio del giugno scorso.

Questa dichiarazione, questa carta rappresenta il nostro impegno personale affinché la sicurezza stradale diventi la priorità assoluta nella nostra politica. Da parte mia desidero segnalarle che il

Governo belga nella sua dichiarazione, con la quale ha costituito il suo programma d'azione per la legislatura 2003-2007, ha riaffermato la sua decisione e determinazione a ridurre entro il 2006 almeno del 33% il numero delle vittime della strada e del 50% entro il 2010, ed in questo modo quindi si allinea perfettamente con gli obiettivi del piano comunitario.

Senza passare in rassegna ogni punto della dichiarazione proposta, desidero metterne in evidenza alcuni che mi stanno a cuore. Qualsiasi politica di sicurezza stradale che intenda essere efficace deve basarsi su analisi scientifiche dei dati relativi agli incidenti; ecco quindi che l'idea di un Osservatorio Europeo della sicurezza stradale non può che ottenere il mio totale sostegno. Secondo me tra i suoi compiti non può certo mancare la raccolta e la diffusione di studi scientifici. Ecco perché io suggerirei di essere un pochino più ambiziosi su questo punto, semplicemente integrando queste nozioni in modo esplicito nel testo della Dichiarazione. Un problema sempre più grave è quello del numero crescente di incidenti dei mezzi pesanti a livello nazionale e anche all'estero e le conseguenze per quanto riguarda gli uomini, le società e l'economia, sono particolarmente gravi. Veramente tutto va fatto per combattere questo flagello. In futuro la sicurezza stradale sicuramente può trarre profitto dalle tecnologie che hanno lo scopo di evitare gli incidenti; tuttavia non possiamo dimenticare che non solo l'uomo deve rimanere padrone del suo veicolo, ma che inoltre la presenza di queste tecnologie non diminuirà le necessità di formazione e sensibilizzazione dei guidatori, anzi le direttive recenti sulla formazione iniziale e continua degli autisti professionisti, i dispositivi che limitano la velocità e le cinture di sicurezza, sicuramente sono dei passi nella buona direzione, ma devono essere completati da altri provvedimenti. Sono molto lieto anche delle altre iniziative legislative che ha appena lanciato la Commissione, che intendono rinforzare, migliorare la qualità degli esami per ottenere la patente, aumentare notevolmente il numero e la qualità dei controlli, dei tempi di guida e di riposo, accompagnati da raccomandazioni in materia di controlli da parte della Polizia nell'ambito dell'alcol, della velocità e delle cinture di sicurezza. In realtà queste iniziative tengono conto del fatto che il 90% degli incidenti sono dovuti al fattore umano. Quanto a noi, queste iniziative possono sicuramente utilmente essere ampliate con una armonizzazione ancora maggiore per quanto riguarda le sanzioni relative ai tempi di riposo e di guida e armonizzazione della formazione per la patente, vigilando che vi sia un'applicazione uniforme sull'intero territorio della Comunità. Grazie, grazie ancora della sua attenzione.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al Ministro belga per il suo intervento. Passo la parola alla Slovenia, grazie.

SLOVENIA

Lo sviluppo dell'Europa dipende anche dallo sviluppo del traffico, ma questo è possibile solo se c'è una infrastruttura adeguata che assicura un trasporto di passeggeri e merci sicuro. Molta attività si svolge sulle strade; attualmente tuttavia tutto questo richiede molti sacrifici di vite umane. Quelli che muoiono sulle strade della Slovenia, infatti, non sono soltanto cittadini sloveni ma anche gente di altri Paesi, che perdono la vita per colpa delle condizioni del sistema stradale di un altro Paese. Non stiamo infatti più parlando di un sistema di trasporti internazionali; possiamo dire che la popolazione muore, quelli che muoiono in un incidente d'auto muoiono per una debolezza dell'Europa ed è per questo che è necessario fare il massimo sforzo per migliorare le condizioni delle strade europee. Per riuscire a trasformarci in un'area unica, dobbiamo elaborare dei principi per la sicurezza stradale che consentano di risolvere la maggior parte dei rischi di incidente in maniera unificata in tutta l'Unione Europea. È più che evidente che questo può realizzarsi soltanto con una stretta collaborazione tra tutte le parti in causa. Solo questo può avere un qualche effetto significativo su quanto accade sulle reti stradali. L'impegno comune del vertice della piramide può avere un'influenza enorme per incoraggiare tutti quelli che si trovano ad agire nei livelli più diffusi

e più bassi della piramide. Tutti partecipano al destino del traffico; se uno degli attori non partecipa e non contribuisce per la sua parte a sostenere la piramide, la piramide intera può crollare. Più ci avviciniamo alla punta della piramide e più è facile che il sistema tenga; mentre, se avviene una qualche disgregazione vicino alla base della piramide, questo può avere un effetto destabilizzante per tutto l'edificio. Siamo d'accordo con i principi enunziati a livello europeo, abbiamo elaborato un primo programma nazionale che comincia a dare i suoi frutti ed è stato applicato a partire dall'anno scorso. Devo esprimere la mia soddisfazione per il fatto che molti Paesi si sono impegnati a migliorare la sicurezza del traffico e hanno ottenuto dei risultati molto positivi e in particolare mi complimento per l'iniziativa italiana. Grazie.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie all'intervento della Slovenia. Passo la parola alla collega svedese.

SVEZIA

Grazie Presidente. Anch'io vorrei ringraziare la Presidenza italiana per avere portato questo tema sotto il faro proprio. Noi tutti, a livello europeo, dobbiamo impegnarci per rendere le nostre strade più sicure e questo programma d'azione lanciato dalla Commissione è un ottimo inizio. Io sono assolutamente d'accordo su questo approccio sistematico descritto nel programma, è assolutamente importante che noi collaboriamo sulla base di questo programma e vorrei sottolineare due punti in particolare di questo programma d'azione. Intanto vorrei sottolineare l'obiettivo globale di dimezzare il numero delle vittime entro il 2010, le vittime della strada; io credo che questo obiettivo sia quel tipo di motivazione forte di cui noi tutti abbiamo bisogno e deve essere inviata ai politici, a tutti coloro, ai protagonisti ma soprattutto alla comunità, nel senso di renderla consapevole del problema. Il secondo punto che vorrei sottolineare è l'iniziativa del programma che invita tutte le parti interessate a firmare la carta, con un impegno da parte di tutti di lavorare alla sicurezza sulla strada perché questo è un argomento di importanza centrale. In Svezia abbiamo una impostazione simile: quasi tutte le organizzazioni più importanti fanno parte di questo processo per definire le regole per una maggiore sicurezza sulla strada e questo è il frutto di una collaborazione tra tutte le organizzazioni che ne fanno parte. La tecnologia senz'altro ci aiuterà per arrivare a questo obiettivo, soprattutto quando affrontiamo problemi di velocità, di guida in stato di alcolismo e del non uso delle cinture. Quindi una soluzione comune per l'introduzione di nuovi sistemi che controllino questi elementi e anche un sistema per esempio di sollecitazione, ammonimento per le cinture di sicurezza oppure un controllo speciale per il tasso di alcolismo. Quindi i Governi dovranno impegnarsi in questo senso, io credo che tutti dovremmo introdurre dei sistemi di gestione della sicurezza sulla strada, dei sistemi che dovrebbero veramente soffermarsi sul nodo del trasporto, sia di veicoli pesanti e di passeggeri. E tutti abbiamo una responsabilità condivisa per una strada più sicura.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Ringrazio la collega svedese. La parola alla Polonia, grazie.

POLONIA

Signor Presidente, signore e signori Ministri. Io sono vice Ministro delle infrastrutture in Polonia e vice Presidente del Consiglio Nazionale per la sicurezza stradale. Mi presento a voi in rappresentanza del Governo della Polonia, in nome e per conto di Marek Pol, che è vice Primo

Ministro e allo stesso tempo, come Ministro delle Infrastrutture, Presidente del Consiglio di cui ho parlato.

Come potete vedere questo comporta una responsabilità molto forte e molto pesante, ma piena di significato in quanto ci si deve occupare dell'intero settore dei trasporti ed è necessario rendere questo settore efficiente e sicuro nella misura del possibile. Come in altri Paesi europei la maggioranza degli spostamenti e dei traffici in Polonia è per via stradale, avviene su strada, e come in altri Paesi la scarsa sicurezza del traffico e le condizioni imperfette della rete stradale sono motivo di preoccupazione e determinano i nostri migliori sforzi. Abbiamo ragione di credere che, nonostante dei miglioramenti gradualmente, questi elementi rappresentino un rischio per la salute e per le condizioni di vita della popolazione, allo stesso tempo rallentano lo sviluppo economico e sociale. Siamo ben consci della natura interdisciplinare della sicurezza stradale, che ci obbliga ad assumere un approccio integrato, viste le sfide che ci troviamo di fronte. È necessaria la cooperazione di vari Ministeri e di varie organizzazioni non governative, come per esempio i rappresentanti dei media. Questo livello di cooperazione è sempre più evidente in Polonia e dà dei risultati in forma di attività nel settore dell'istruzione che si intraprendono a ogni livello, di programmi di prevenzione per la sicurezza stradale e di provvedimenti presi dal Comitato polacco per la partnership della sicurezza globale, che promuove la cooperazione tra il settore pubblico, quello privato e gli organismi non governativi. Purtroppo la presenza degli incidenti sulle strade polacche è molto più sensibile di quanto non sia negli Stati membri. La gravità di questi incidenti è anche molto più grave.

In Polonia in media dieci incidenti cento hanno esito mortale, mentre questi incidenti più gravi nel resto dell'Unione Europea danno una media di tre incidenti mortali su cento. Questo significa che sono necessarie azioni più decisive ed un supporto politico più vigoroso. Gli incidenti stradali in Polonia sono causa di perdite economiche e sociali eccessive; in termini di valore gli incidenti stradali rappresentano più del 2% del Prodotto Interno Lordo, circa 4 miliardi di euro ogni anno. Nell'interesse comune della Polonia e dell'Unione Europea dobbiamo ridurre questi costi in modo da alleviare la nostra economia. Ormai da dieci anni il Consiglio per la Sicurezza delle strade ha svolto una funzione consultiva per il Consiglio dei Ministri, coordinando le attività dei vari dipartimenti e autorità centrali; a livello regionale in base alla legge sul traffico e al Codice della Strada, sono stati istituiti 16 Consigli regionali per la sicurezza stradale. Come vedete l'azione sistematica si sviluppa.

I miglioramenti della sicurezza stradale in Polonia vengono realizzati nell'ambito di un programma approvato dal Consiglio dei Ministri nel 2001. L'obiettivo del programma è quello di ridurre gli incidenti mortali sulle strade portandoli da 6.300 nell'anno 2000 ad un massimo di 4.000 nel 2010, il che è in linea con la riduzione del 50% per il 2010 che si propone l'Europa, è il programma d'azione per la sicurezza stradale europeo. Io credo che il programma d'azione proposto nell'ambito del programma "Europa per la vita" deve tener presente anche l'aspetto della sicurezza dei pedoni, in particolare in ambiente urbano, perché in Polonia la presenza dei pedoni rappresenta il 33% delle morti sulla strada.

Stiamo cercando, ovviamente, di sviluppare la rete stradale, l'implementazione delle misure proposte potrebbe essere una tappa importante che potrebbe determinare una maggiore cooperazione anche tra i futuri membri dell'Unione Europea. In conclusione noi speriamo che vedremo presto il frutto, i frutti degli impegni e delle azioni che vengono assunte e che si spera creeranno dei legami più stretti tra i membri attuali e i futuri membri dell'Unione Europea con una migliore cooperazione nel campo della sicurezza stradale, grazie.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al collega polacco per il suo intervento. La parola alla Francia.

FRANCIA

Ringraziamo il signor Presidente di averci invitato a questo Consiglio informale sulla sicurezza stradale. I francesi partecipano con umiltà, dal momento che siamo stati - e forse lo siamo ancora - gli allievi peggiori della classe, però noi partecipiamo con una grande determinazione in quanto riteniamo che con la volontà politica e con la volontà politica comune non ci sia più la fatalità e che si possano ottenere dei risultati concreti. Da un anno la Francia si è impegnata in una politica in favore della sicurezza stradale con una grande mobilitazione ed un impegno di tutti, di molti Ministri, di molte associazioni, il mondo dell'insegnamento, gli enti territoriali, ed è vero che questa mobilitazione ha consentito negli ultimi dodici mesi di salvare 1.500 vite, risparmiare 26.000 feriti, nei confronti dei dodici mesi precedenti, quindi una riduzione del 20% in un anno. Semplicemente i carrozzieri sono un po' delusi. Ma possiamo essere soddisfatti di questi risultati? Certamente no. Bisogna lottare questa autosoddisfazione con molta energia, altrimenti significherebbe accettare ancora ora e sempre questi 6.000 morti che ci sono ogni anno sulle autostrade, questa è la tendenza di quest'anno, l'anno scorso erano 8.000 i morti, e molto spesso sono vittime innocenti, ricordiamolo, perché il 60% delle vittime della strada non c'entrano per nulla.

Allora come dare una nuova svolta? Naturalmente ciascuno di noi nei propri Paesi possiamo agire come vogliamo, in modo distinto e separato, ma come lei, signor Presidente, noi siamo assolutamente convinti in Francia che l'efficacia significhi coordinamento delle azioni nell'ambito di un programma europeo. Quindi questa deve essere l'occasione, in questo Consiglio informale, di dire le cose come noi le pensiamo e di chiederci veramente se siamo pronti a studiare, ad appoggiare un certo numero di iniziative comuni e bene precise. Siamo pronti a studiare, ad adottare un Codice della Strada Europeo un giorno, con i mezzi giuridici e tecnici per farlo rispettare dovunque, sempre e comunque in modo equo? Dico dovunque e da parte di tutti, perché durante l'estate scorsa mi è successo di percepire questa sensazione di impunità di alcuni autisti, di alcuni automobilisti degli Stati vicini che quando vengono da noi c'era il controllo di un autista che arrivava da un Paese vicino, che aveva comunque il domicilio in Europa, ignorava le limitazioni della velocità in Francia, 130 chilometri all'ora, e guidava a 211 chilometri all'ora, un grado alcolimetrico nel sangue elevato, e ancora si chiedeva come mai era stato fermato sulle strade francesi. Non aveva una patente, semplicemente una fotocopia della patente americana, questo giusto per dire fino a che punto si superino le vecchie frontiere, dimenticando un pochino delle regole, proprio perché non ci sono delle regole comuni.

Allora siamo disposti a fare in modo che finisca questa situazione di impunità, vedere che i professionisti rispettino i tempi di guida e di riposo. Noi siamo pronti, accettiamo le limitazioni di velocità in ogni Paese, la Francia è pronta a farlo, accettiamo di iniziare i lavori sulla armonizzazione del tasso alcolimetrico autorizzato, l'uso del cellulare e so che lei ama molto questo provvedimento, i test. Noi siamo pronti a fare tutto, la Francia è pronta a sviluppare insieme la sicurezza dei veicoli e responsabilizzare gli automobilisti con sistemi di aiuto, per esempio alla guida, i dispositivi di limitazione della velocità, adottare una norma sui dispositivi che registrano gli incidenti, noi siamo pronti a farlo, avremo il coraggio di affrontare tra di noi e anche al di là il problema tecnico delle auto inserendo dispositivi per la velocità? La Francia è pronta, signor Presidente. Quindi nella nostra Europa, presto ampliata, più di 52 mila vite vengono sacrificate sulla strada, ogni anno l'equivalente degli abitanti di città come Verona, Venezia e Milano sono feriti sulle strade e quindi la riduzione importante di cui lei ha parlato, signor Presidente, ha bisogno di cambiamenti importanti nella nostra impostazione comune sulla sicurezza stradale e con il suo stimolo, con il suo impulso, signor Presidente, e quello della Commissione, siamo pronti, noi sosteniamo, la Francia sostiene questa Dichiarazione di Verona e la considera come un punto di partenza assolutamente determinante. Grazie.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie all'intervento della Francia. La parola a Malta.

MALTA

Grazie signor Presidente, grazie anche di avermi dato la possibilità di essere presente a questa riunione. Cari colleghi, nel settore dei trasporti noi cerchiamo sempre di vedere quali sono le possibilità di miglioramento. Stiamo entrando in una società molto mobilizzata, diciamo così, dove i trasporti devono essere in linea con lo sviluppo economico. Vediamo che si tende a ridurre con la velocità il tempo speso nel viaggio ma si viaggia, per contro, più spesso. Noi riteniamo che la mobilità necessaria, in particolare quella coperta con i mezzi pubblici, è ancora troppo scarsa. Le cifre che riguardano i decessi nei Paesi membri dell'Unione Europea, nonché le cifre che riguardano i Paesi che aderiranno all'Unione Europea, sono enormi queste cifre, le conosciamo tutti: dal 2002 c'è stata effettivamente una riduzione degli incidenti. Tuttavia non possiamo certo accontentarci della situazione, dobbiamo continuare ad impegnarci su questo problema di riduzione del 50% degli incidenti mortali entro il 2010. Trattasi di un impegno adottato dalla Presidenza sulla sicurezza sociale e questo argomento deve ottenere l'attenzione di tutti i Paesi e bisogna potere continuare con i risultati ottenuti fino ad ora e migliorarli e aumentarli ma, malgrado questo, a Malta i provvedimenti adottati non sono bastati per aumentare il grado di sicurezza. È un Paese piccolo Malta, il numero degli abitanti è anche ridotto e la maggior parte del trasporto e della mobilità avviene su strada. Da noi, tra l'85 e il '95, gli incidenti sono passati da 6 mila a 15 mila a causa dello sviluppo economico del nostro Paese; il numero delle automobili che circolano sulla strada è aumentato enormemente. Ecco perché nuove leggi sono state presentate e le misure contro l'alcolemia per gli automobilisti o comunque tutti i conduttori degli autoveicoli, i controlli sui limiti di velocità e l'introduzione di questi provvedimenti ha avuto luogo con campagne promozionali e anche di educazione. Nel contempo, le autorità hanno adottato provvedimenti per migliorare il grado di sicurezza stradale, per migliorare le infrastrutture, segnatamente nei centri urbani. Per potere mettere a punto quella che è la prevenzione degli incidenti per i motociclisti e per i pedoni, noi riteniamo che questi provvedimenti abbiano consentito di ridurre il numero degli incidenti dalla metà degli anni '90 ad oggi. Comunque, questo risultato positivo, se lo paragoniamo al numero dei morti per chilometro percorso, vediamo che la situazione di Malta è veramente tra le meno soddisfacenti in Europa, soprattutto quando si tratta del comportamento di chi guida, certo, la situazione non è rosea. Le iniziative future nell'ambito della sicurezza stradale prevedono provvedimenti speciali per le persone che ottengono la patente per la prima volta, quindi ci vuole una maggiore severità anche nel rilascio delle patenti, nonché altri provvedimenti per la tutela dei ciclisti e dei pedoni. Un sistema di raccolta dei dati statistici e delle informazioni è stato messo a punto grazie alle moderne tecnologie per aiutare non solo il legislatore ma anche i progettisti, tutti quelli che si occupano delle infrastrutture e del miglioramento delle nostre strade. Il programma dell'Unione Europea per la sicurezza stradale rappresenta sicuramente un elemento importante e questo Osservatorio è uno strumento importantissimo proprio per lo scambio dati, informazioni tra i Paesi Europei, per addivenire ad una armonizzazione delle normative e dei provvedimenti di sicurezza obbligatoriamente nei vari Paesi, tenendo conto del fattore umano, degli elementi tecnici, della progettazione, un finanziamento adeguato, oltre ad un livello di coordinamento, sono indispensabili per poter essere efficienti, efficaci nell'ambito della ricerca, proprio per migliorare le infrastrutture e per poter armonizzare le norme comunitarie. L'introduzione di misure speciali e di regolamenti per tutelare le persone più deboli, le più vulnerabili, segnatamente gli anziani, i bambini, i pedoni e i ciclisti. Una armonizzazione quindi delle leggi europee sulle moto, sui ciclomotori, sugli scooter e il loro impiego, il loro uso nei centri urbani. Ci interessa molto anche l'aspetto cultura europea della sicurezza. Noi aspettiamo qualsiasi promozione o azione promozionale, educazione della popolazione, proprio per potere realizzare lo scopo del 2010, quindi sosteniamo pienamente la proposta italiana.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie a Malta. La parola al Portogallo.

PORTOGALLO

Grazie Presidente. In quanto Ministro dell'Interno portoghese e per conto del Governo portoghese, rappresento anche il Ministro dei Trasporti, perché in Portogallo, nel nostro sistema, la sicurezza stradale è responsabilità diretta del Ministro dell'Interno. Desidero congratularmi con la Presidenza italiana e con lei in particolare, Ministro Lunardi, perché ha messo il dito su quest'area di priorità: il problema della sicurezza nei trasporti e in particolare nel trasporto stradale. È inaccettabile questo alto tasso di incidenti mortali e soltanto attraverso la definizione di una strategia comune è possibile arrivare a dimezzare il numero delle vittime per il 2010, secondo la raccomandazione della Commissione accettata e sottoscritta dal Consiglio dei Ministri dell'Unione.

Se confrontiamo la realtà portoghese con quella degli altri Stati membri vediamo che è necessario ed anche auspicabile che si creino delle impostazioni nuove nella politica internazionale tra Paesi membri, nonostante il fatto che già si noti un calo di incidenti mortali in Portogallo rispetto a dieci anni fa, la situazione ancora quest'anno non è molto importante ed il livello dei morti confrontato con i livelli degli altri Stati membri ci fanno capire che la sicurezza del sistema stradale rappresenta ancora un'area sensibile che, però, è un dovere per noi. Quindi è solo normale che questo aspetto sia visto come fondamentale per chi governa nel Paese e si cerchi di adattare la politica alle necessità, in modo da cercare di ridurre le tragedie che si verificano sulla strada. Alcuni studi scientifici studiati e presi in considerazione hanno portato ad accettare il principio della responsabilità condivisa. Il Governo portoghese ha avviato una serie di ricerche per identificare i gruppi a maggiore rischio e per determinare un cambiamento di mentalità che sarebbe fondamentale per ottenere dei risultati.

La definizione dei rischi attuali viene affrontata con uno sguardo al futuro. È necessario per esempio stabilire le interfacce tra Ministeri, in modo da potere avere una stretta collaborazione tra tutti i dicasteri rilevanti, che sono quelli della giustizia, dell'istruzione, della sanità, dei trasporti, nonché le Amministrazioni locali, in vista di avviare una politica integrata che eviti la maggior parte dei rischi. Per ottimizzare le risorse il Governo portoghese ha creato un pool di sforzi che comporta la presenza di Enti privati che partecipano a questa iniziativa. Il testo relativo è stato presentato nel mese di marzo di quest'anno e con piacere possiamo affermare che il testo è perfettamente in linea con i principi che contiene la Dichiarazione di Verona. Sottolinea per esempio la necessità di ridurre gli incidenti mortali a danno di pedoni e tutti gli aspetti della dichiarazione di Verona sono presi in considerazione. Il piano nazionale sottolinea la funzione cruciale dell'educazione dei guidatori. Rendendoci conto della gravità che comporta lo stato di fatica della persona che siede al volante si fa il possibile per creare una nuova cultura dell'occupazione degli spazi e della mobilità. Quindi, signor Presidente e Ministri, il Portogallo è favorevole a questa Dichiarazione di Verona, nella bellissima città che ci ospita. È favorevole anche a tutti gli impegni che in essa sono contenuti, che più che essere impegni di natura politica sono impegni di natura morale e che dobbiamo quindi ai cittadini dei nostri Paesi. Grazie.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al Ministro degli Interni per il suo intervento. La parola all'Ungheria.

UNGHERIA

Grazie Presidente. Signore e signori, per conto dell'Ungheria vorrei esprimere il nostro intervento agli organizzatori per questa conferenza. Anche questa può essere una pietra miliare di grande importanza per ridurre i morti sulle strade. Durante la Presidenza italiana dell'Unione Europea il miglioramento delle condizioni delle strade ha imboccato una strada molto importante e il documento "Europa per la vita" è un'ottima base per arrivare alla Dichiarazione di Verona.

L'Ungheria diventerà membro dell'Unione Europea tra molto poco, quindi è importante dare ai cittadini la possibilità di avere una vita sana e felice dello stesso livello che i cittadini hanno in altri Paesi europei, diminuire il rischio di incidenti stradali perciò è un'alta priorità nella politica dei trasporti ungherese. L'Ungheria è d'accordo che l'intenzione del libro bianco di ridurre il numero delle vittime della strada nel 2010 è un'idea prioritaria. Per fare questo dobbiamo risolvere alcuni problemi nella nostra agenda politica, anche se sappiamo che questo obiettivo si troverà ad essere in contrasto con altri obiettivi importanti della società. Come in altri Paesi dell'Europa centrale la motorizzazione è aumentata notevolmente; l'Ungheria non è una eccezione da questo punto di vista. Le modifiche politiche degli anni 90 hanno dato nuovo slancio a tutto questo, anche se il numero dei veicoli in circolazione sulle strade ungherese è la metà di quello che si vede negli altri Paesi d'Europa, ma adesso si sta passando ad una seconda fase della motorizzazione ed è previsto un rapido aumento dei veicoli a motore per gli anni a venire.

Abbiamo cominciato a lavorare nel campo della sicurezza stradale ormai da parecchi decenni, l'Ungheria è stata tra i primi Paesi che hanno aderito alla Convenzione di Vienna, e questo ci ha aiutato a superare il periodo difficile della trasformazione politica, quando c'era stato un notevole aumento di incidenti con i disordini locali. La situazione si è stabilizzata verso la metà degli anni 90, però ancora oggi abbiamo due o tre volte più vittime in percentuale di incidenti che comportano danni alla persona rispetto alla metà degli anni 90 e rispetto agli altri Paesi europei. Ora si trova, si riscontrano dopo un breve miglioramento altri segni di deterioramento e le cause sono rappresentate da macchine più potenti, che devono condividere la superficie stradale con veicoli più vecchi, dalla non abitudine ad usare le cinture di sicurezza, per esempio, anche se sarebbero obbligatorie anche sul sedile posteriore, l'abitudine a guidare a velocità pazzia e non lasciamo da parte l'abitudine di bere. Tutti questi problemi richiedono una maggiore severità da parte delle forze di Polizia e delle campagne di informazione più efficaci.

L'Ungheria sottoscrive tutte le sei priorità del documento e anche il contenuto della Dichiarazione di Verona, in particolare per questi punti: noi prevediamo che l'Osservatorio Europeo sarà molto utile per i nuovi Stati membri, in cui sono previste molte modifiche nel prossimo futuro, anche nel settore della sicurezza stradale, e dove l'esperienza dei Paesi più antichi come membri ci sarà molto preziosa. Per migliorare la sicurezza della rete europea è richiesta una armonizzazione degli standard, nonché un sistema di applicazione della legge uniforme, quindi si raccomanda che la stessa procedura dal punto di vista esecutivo venga applicata a tutta la rete stradale europea. La sicurezza sulla rete stradale può riuscire soltanto se c'è un forte supporto dalla società, quindi è necessario diffondere la consapevolezza a livello del pubblico e di decisori. Gli Stati membri dovrebbero capire che la consapevolezza è importante perché venga accettato e abbracciato l'uso di avere dei comportamenti più sicuri, l'idea della responsabilità condivisa andrebbe promossa. Il libro bianco pone degli obiettivi molto ambiziosi. Questo documento in primo luogo rappresenta una dichiarazione molto netta della necessità di migliorare la qualità di vita dei cittadini e su questo credo che siamo tutti d'accordo. Dobbiamo quindi ridurre l'alto numero di vittime delle strade, queste sofferenze umane del tutto innecessarie sulle strade, che rappresentano poi un notevole aggravio per la società. Dobbiamo avere comunicazioni migliori con gli utenti, avere una migliore comprensione delle cause di incidente. Forse dovremmo cambiare anche la visione che abbiamo della nostra rete stradale. Dobbiamo mettere a fuoco la necessità di avere un ambiente stradale favorevole, amichevole e sappiamo che questo richiederà parecchi investimenti. Ma questo, in definitiva, rappresenterà un costo inferiore per la società civile, perché questo è l'obiettivo finale.

Le strategie dei trasporti sono ormai in esercizio da molti anni, dobbiamo semplicemente tenere l'attenzione concentrata sugli sviluppi del prossimo futuro. Grazie Presidente.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Ringrazio il rappresentante d'Ungheria del suo intervento. Ringrazio anche i colleghi e i rappresentati dei Paesi che sono già intervenuti per avere rispettato i tempi assegnati. Adesso proporrei una breve interruzione fino alle 17.30 - 17.35 massimo, per poi riprendere per completare il giro di tavola. Grazie.

COFEE BREAK

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Riprendiamo la prima sessione di lavori, do la parola alla Germania.

GERMANIA

Grazie signor Presidente. Signore e signori, sono molto lieto di questa iniziativa della Presidenza italiana proprio per la sicurezza stradale. È un'iniziativa assolutamente indispensabile, vitale. Anche in Germania sono molte le vittime della strada e negli ultimi dieci anni si è dovuto far fronte a questo problema. Ancora nel 1979 avevamo 20.000 morti sulle strade, quando la Germania era ancora di dimensioni più ridotte, e abbiamo fatto sforzi notevolissimi, abbiamo imposto regole più rigorose, controlli più severi, abbiamo lavorato anche nelle scuole per raggiungere quel livello a cui siamo arrivati adesso, 7.000 morti sulle strade, che è sempre troppo, e soprattutto il numero dei bambini coinvolti in questi decessi è aumentato di molto e anche il numero dei ciclisti, dei decessi dei ciclisti è aumentato, malgrado tutti gli sforzi che abbiamo fatto. Ecco perché io sono convinto che dobbiamo assolutamente fare qualche cosa insieme e credo che la Dichiarazione di Verona sia veramente un passo estremamente importante per poter fare qualche cosa insieme. Vorrei sottolineare solo poche cose della Dichiarazione. Noi apprezziamo molto l'intenzione di raccogliere dei dati, le conoscenze per quanto riguarda la sicurezza stradale, che se ne faccia un'analisi e che i responsabili nei Paesi europei le vengano a conoscere, per vedere poi come si possa intervenire facendo il minimo a livello organizzativo o magari possiamo anche già utilizzare quelle unità di lavoro che esistono nell'Unione Europea. Noi siamo anche molto favorevoli che ci sia un'armonizzazione progressiva per quanto riguarda le disposizioni, la legislazione a livello europeo.

Noi vogliamo semplicemente sottolineare in questo contesto che, anche sulla base della nostra esperienza, abbiamo visto che ci sono delle disposizioni sempre nuove per mantenere il livello delle norme ed il controllo, nonché le sanzioni. Tutto questo è molto molto importante. Per quanto riguarda poi i mezzi pesanti, il traffico dei mezzi pesanti in Europa, abbiamo veramente visto che negli ultimi dieci anni dovunque, anche da noi, è veramente eccessivo, è aumentato in modo più che proporzionale e vi è un grosso potenziale di rischio. Quindi per noi è molto importante anche l'informazione degli autisti professionisti, ma anche il rispetto delle norme stradali, dei regolamenti; questo è assolutamente urgente, delle norme per i limiti di velocità, il carico e lo scarico, i rimorchi, ed abbiamo visto negli ultimi mesi che bisogna fare anche in modo, per quanto riguarda non solo il limite di velocità, ma anche di come si possono manipolare dei dispositivi di controllo, abbiamo visto che spesso avvengono delle manipolazioni per quanto riguarda il dispositivo di controllo, lo si fa consapevolmente e proprio perché la valutazione sia diversa e quindi abbiamo introdotto dei provvedimenti proprio, soprattutto per esempio con i tachimetri, per vedere che il rispetto del tempo di riposo e di guida venga rispettato pienamente.

Siamo anche molto lieti delle considerazioni per quanto riguarda la mobilità e la cultura della sicurezza. Si deve fare sicuramente qualcosa in più e noi ne siamo assolutamente convinti e faremo tutti gli sforzi possibili e sicuramente coordineremo quelli che sono gli sforzi fatti già in Germania con quelli che verranno previsti in Europa. Questo è molto importante, proprio il clima deve essere migliorato. Ancora vorrei osservare che, per quanto riguarda la diffusione e l'uso di nuove tecnologie, sono molto importanti per la sicurezza stradale, e crediamo che la telematica, tutte le innovazioni, debbano venire appoggiate, incentivate, perché ci sono sicuramente ancora molti mezzi, molti strumenti per migliorare la qualità della sicurezza stradale. Signor Presidente e signori, io sono certo, ho fiducia, sicuramente noi possiamo rendere più sicure le strade europee. Desidero veramente ringraziare ancora una volta che, oltre a questa mostra internazionale, dove siamo stati questa mattina, sia stato dato veramente un avvio o sia stato fatto veramente un qualcosa di pratico per accompagnare i nostri lavori di oggi. Grazie.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al Ministro tedesco per il suo intervento. Lascio la parola al Ministro Leuemberger della Confederazione Svizzera.

SVIZZERA

Presidente, colleghe e colleghi, anch'io desidero ringraziare per questo impulso dato dal Ministro Lunardi e soprattutto desidero ringraziare il fatto che il nostro Paese sia stato invitato a questa riunione, anche se non fa parte dell'Unione Europea e non è neppure candidato all'adesione dell'Unione Europea. Tuttavia dal momento che siamo un Paese di transito, proprio al centro dell'Unione Europea, siamo estremamente interessati a questo argomento. Noi appoggiamo pienamente le finalità ed anche i singoli provvedimenti della Dichiarazione di Verona, soprattutto dal momento che siamo, ripeto, un Paese di transito, il tempo di riposo per quanto riguarda i conducenti dei camion è per noi un probabilmente estremamente importante. Io vorrei porre un interrogativo in un altro settore, cioè come poi vengono applicati questi provvedimenti? Non è facile nei singoli Paesi che questi provvedimenti vengano veramente portati a buon fine ed applicati.

Quando c'è un incidente aereo, per esempio, un incidente ferroviario, ci incontriamo, ci facciamo le condoglianze noi Ministri dei Trasporti, gli uni con gli altri, noi partecipiamo alle cerimonie funebri, però quando vediamo le statistiche annue sul numero degli incidenti non ci facciamo le condoglianze. Certo, questo significa che c'è una grossa difficoltà nell'applicazione. Una statistica non crea nessuno shock ed il nostro Paese, che è sicuramente una democrazia diretta, noi abbiamo per esempio dei referendum, noi abbiamo fatto un referendum sull'uso delle cinture, c'è stata una lotta vivace, fortunatamente hanno vinto i fautori dell'uso delle cinture, però qui è un problema di accettazione, perché questi dispositivi non riusciamo ad imporli se gli utenti poi del trasporto non li accettano. E lo sappiamo, per quanto riguarda il casco, l'uso delle cinture, i tempi di riposo per i camion, è necessario che tutti accettino questa disciplina. Ma come possiamo fare perché ciò succeda? Mi sembra che la cosa importante da dire sia questa: questi divieti, queste disposizioni non sono solo di tipo restrittivo per quanto riguarda la libertà personale, anzi; invece possono dare uno stimolo all'innovazione tecnologica, per esempio il casco. Adesso, con l'uso del casco, ci sono dei caschi molto più sicuri e, tra l'altro, sono stati accettati ormai i caschi, ormai è diventato addirittura un accessorio di moda, il casco. Prima in un bar a Verona ho visto delle ragazze entrare con il casco in testa e bere il caffè con il casco in testa, anzi probabilmente si trovavano molto attraenti. C'è poi un problema di economia, è chiaro che tutti questi morti sulle strade, questi feriti comportano anche degli svantaggi per l'economia nazionale. Per esempio, dopo l'incidente del tunnel del Gottardo, naturalmente, dopo l'opinione pubblica si è finalmente occupata del problema della sicurezza, perché ci sono state delle code che sono state rallentate nel traffico nord-sud. Allora, quando gli interessi della popolazione vengono coinvolti, la popolazione si interessa e bisogna comunque fare qualche cosa per migliorare la sicurezza. Dobbiamo cambiare anche la mentalità delle persone, della popolazione. Io non capisco perché vengono ancora fabbricate delle automobili che fanno 300 chilometri all'ora; anzi. si fa pubblicità parlando di quanto possono andare veloci. Non capisco perché la pubblicità delle automobili si basi ancora sulla velocità e non sulla sicurezza. La mobilità. La mobilità non c'entra solo con la sicurezza ma ci vuole il conforto e la puntualità. Del resto gli spedizionieri sono interessati al fatto che la merce arrivi puntuale, non velocemente. E, per tornare al bar, adesso c'è questa gastronomia molto rapida, il "low food", con un certo livello di qualità, si è sostituito in Italia il "low food" al "fast food" e la stessa cosa si potrebbe fare anche nel traffico stradale.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al collega della Confederazione Svizzera. La parola alla collega norvegese.

NORVEGIA

Signor Presidente, ringrazio molto calorosamente per l'invito che ho ricevuto a questa importante riunione e desidero anche felicitarmi con la Presidenza italiana per aver assunto queste iniziative importanti di occuparsi della rete stradale e della sicurezza, facendo passare questo argomento ad alto livello politico. Sappiamo che questo non è soltanto un problema per il settore dei trasporti, è un problema sanitario, che coinvolge il benessere dei cittadini di tutte le parti d'Europa. La Norvegia ha una visione a lungo termine, vorrebbe arrivare a non avere nessun incidente mortale o con conseguenze irrimediabili per l'individuo nell'ambito del sistema dei trasporti. Questa visione, che non è un obiettivo quantificato, è la base dello sforzo comune tra tutte le parti in causa: Governi, Enti regionali e locali, Polizia, vari altri organismi. Tutti questi devono collaborare a delle strade più sicure, il che comporta la necessità di norme preventive con gli strumenti giuridici, aspetti fisici quali la costruzione, il comfort e l'istruzione. Quindi noi ci confrontiamo sull'urto frontale e sull'incidente singolo, cioè in cui è coinvolto il guidatore che viaggia da solo, che rappresenta già di per sé due terzi di tutti gli incidenti mortali. Questo, a cui si aggiunge anche l'attenzione a degli incidenti che coinvolgono degli utenti più vulnerabili. Questa è la nostra prima sfida. Quindi vorremmo migliorare la sicurezza stradale elaborando tutta una serie di provvedimenti insieme agli altri partner. Gli strumenti a breve e anche a lungo termine, difatti, sono necessari. Ci siamo resi conto che la chiave del successo passa attraverso una combinazione di vari fattori: l'informazione, la cosiddetta "gaidas", cioè il dare direttive precise al pubblico e l'applicazione coercitiva. Prendiamo l'esempio delle cinture di sicurezza: al momento in cui sono state introdotte, che era il 1975, venivano usate pochissimo; adesso invece il 90% dei guidatori o dei passeggeri delle auto le ha accettate. E questo ha consentito di migliorare il risultato degli incidenti. L'accettazione dei limiti di velocità, per esempio, è anch'esso un altro esempio di come si possano combinare varie misure, compresa quella coercitiva senza eccezioni, per ottenere il successo. Secondo me, il fattore più critico per giungere all'obiettivo fissato dall'Unione Europea di dimezzare il numero di incidenti o di vittime degli incidenti per il 2010, il fattore critico - dicevo - è la volontà di utilizzare provvedimenti e azioni che hanno dimostrato la loro efficacia, migliorare in particolare l'accettazione da parte del pubblico di alcuni principi, che comporta un'educazione del pubblico. Ed è per questo che abbiamo proposto qualche emendamento alla Dichiarazione di Verona in questo senso. Sono stata molto interessata nel sentire la Commissaria Signora De Palacio che ci ha parlato del nuovo pacchetto sicurezza e in particolare la raccomandazione sui controlli. La Commissione mostra col dito a questo punto, indica e mette in rilievo un modo importante di realizzare il nostro ambizioso obiettivo di dimezzare le morti su strada per il 2010. La Norvegia, in conclusione, trova che la dichiarazione di Verona sia un ottimo punto di partenza per il "follow up" del programma d'azione della sicurezza sulle strade europeo e ritiene anche che la Dichiarazione rappresenti un forte legame tra gli Stati non membri dell'Europa e quelli che invece sono membri dell'Unione Europea. La Norvegia, quindi, saluta con grande favore la Dichiarazione di Verona e si dichiara pronta a contribuire ai processi futuri. La sicurezza stradale dovrebbe essere vista come uno dei principali strumenti di migliorare l'esistenza dei cittadini europei e la dichiarazione di Verona va dalla parte giusta.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie alla Norvegia. Prima di passare la parola al Ministro bulgaro, volevo ricordare che la documentazione che ha prodotto la Commissione è disponibile nella sala accanto, qualcuno forse

l'ha già ritirata ma chi volesse, poi diciamo appropriarsene, poi dovrà passare alla fine della seduta nella saletta accanto in fondo. Grazie.

La parola al collega bulgaro.

BULGARIA

Grazie caro signor Presidente. Signore e signori, come Vice Ministro e Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni per la Repubblica della Bulgaria, vorrei esprimere la mia gratitudine alla Presidenza italiana e in particolare al Ministro delle infrastrutture e del Trasporto, il signor Lunardi, per avere organizzato questo incontro informale. Vorrei anche sottolineare che questa iniziativa, che si chiama "Europa per la vita", è assolutamente puntuale e di interesse molto attuale. Il nostro Paese, quindi, sostiene e dà il benvenuto a questa iniziativa. Ogni anno il traffico di veicoli pesanti attraverso la Bulgaria è in aumento, come anche il numero dei turisti che visitano il nostro Paese con le proprie auto private, e questo fatto io credo che sia dovuto alla situazione e alla posizione geografica della Bulgaria. Cinque dei dieci corridoi paneuropei attraversano il nostro Paese, i corridoi 4, 7, 8, 9, 10. La costruzione del secondo ponte, che sarà presto realizzata sul fiume Danubio, porterà ad un aumento ulteriore del flusso del traffico dei passeggeri che attraverseranno il nostro territorio. Le attività collegate alla sicurezza sulla strada nel nostro Paese negli ultimi anni si basano sull'esperienza, sulla best practises dei Paesi europei.

Vorrei quindi presentarvi alcuni dei risultati positivi conseguiti in questo settore. Durante gli ultimi dieci anni il numero di morti per incidenti stradali è diminuito del 40%; nel 1990 sulle strade della Bulgaria morivano 1.567 persone, mentre nel 2002 il numero era sceso a 959. Ovviamente queste cifre sono ancora troppo elevate e noi come Governo non possiamo rallegrarcene. Sono degli indicatori che sono stati raggiunti nonostante un aumento sia nel numero delle auto, come anche dei guidatori. Il numero delle auto immatricolate oggi in Bulgaria è di 3,5 milioni e ci sono 3,7 milioni di conducenti. L'indice di mortalità per incidenti stradali per ogni milione di cittadini nel 2002 è intorno al tasso europeo, cioè 121 morti per milione di cittadini; quindi più o meno il valore europeo. La diminuzione di questa percentuale si deve appunto ad una serie di campagne nazionali che sono state lanciate sull'uso delle cinture di sicurezza, sui limiti della velocità e anche su una campagna che si chiamava "Salviamo la vita dei nostri bambini sulla strada", come anche di campagne internazionali lungo la scia dell'iniziativa della Commissione Europea, appunto. Anche un'altra campagna deve essere citata contro la guida irresponsabile, ed il capo della Polizia ha detto che non c'è differenza tra un criminale che uccide le persone all'angolo di una strada ed un criminale che guida in modo irresponsabile per le strade ed uccide egualmente le persone.

La nostra legislazione sulla sicurezza della strada è in armonia con la convenzione di Vienna sulla sicurezza stradale anche per quanto attiene alla segnaletica e all'illuminazione sulle strade, ed anche in conformità alle direttive dell'Unione Europea. Quindi per arrivare ad un miglioramento delle infrastrutture del trasporto, della formazione dei nostri guidatori, il nostro Governo ha creato la cosiddetta Commissione di Stato, la Commissione Consultiva di Stato per la sicurezza sulle strade, che è responsabile nei confronti del Consiglio dei Ministri quanto a relazioni e rapporti. Due anni fa abbiamo creato uno slogan nel Paese che dice: "La gente è il capitale più importante della Bulgaria", quindi questa settimana, per esempio, non parliamo solamente della sicurezza della strada ma anche c'è la prima conferenza internazionale sul trasporto ferroviario, tanto per dimostrare quanto sono importanti per noi la vita e la sicurezza delle persone. Quindi per concludere, signor Presidente, vorrei veramente ringraziare tutti coloro che hanno contribuito alla preparazione della Dichiarazione di Verona. Sono convinto che questa dichiarazione darà un ulteriore impulso al nostro impegno per fornire un trasporto veloce, efficace, ma soprattutto sicuro sulle strade dell'Europa. Grazie.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al rappresentante della Bulgaria. La parola alla Romania, grazie.

ROMANIA

Grazie Presidente, Ministro Lunardi, Ministri, in primo luogo devo esprimere le scuse del Ministro dei Trasporti, Costruzione e Turismo, che non ha potuto essere qui oggi, arriverà soltanto stasera e parteciperà quindi alla seconda giornata di questa riunione informale del Consiglio. Il gran vantaggio del settore trasporti è la sua flessibilità, la capacità di portare merci in tutta Europa per un costo relativamente basso. Ho parlato di un costo relativamente basso perché la maggior parte dei costi, perché di solito, parlando del costo dei trasporti, si trascura il costo degli incidenti e delle loro conseguenze. In Romania il tasso di incidenti nel passato era il doppio del tasso medio in Europa. Nell'anno 2000 tuttavia questa cifra è scesa, il tasso di incidenti mortali è diminuito dell'1,9, collocando la Romania a un livello abbastanza europeo. Il numero di persone decedute è anch'esso diminuito, anche se il parco veicoli ed il numero di guidatori nel frattempo è raddoppiato. Le statistiche, però, mostrano ancora cifre allarmanti. Per un Paese candidato all'Unione Europea che sta attraversando un periodo di transizione che comporta molte trasformazioni nella vita economica e sociale l'implicazione finanziaria di alcune misure non va trascurata. Sono state decise delle misure prioritarie che consistono nel cercare di avere un massimo effetto per il minimo costo possibile. Su questo si è riflettuto in miglioramenti costanti della rete viaria e nei risultati del traffico. Si è preso in considerazione per esempio il fattore umano, la struttura giuridica, le infrastrutture, i servizi di emergenza e così via. Molti progetti parlano della modernizzazione delle attrezzature, ma anche dell'educazione della popolazione. Tutto questo viene finanziato anche con il supporto dell'Unione Europea, la Banca Mondiale e l'intervento di altri istituti finanziari, a cui si aggiungono anche investitori privati nostrani.

L'ammodernamento della rete viaria, che rappresenta l'elemento infrastrutturale più importante, è prevista nel bilancio dello Stato. E qui l'iniziativa della Presidenza italiana rappresenta un passo in avanti molto importante per rafforzare la collaborazione tra gli Stati membri e gli Stati candidati dell'Unione. La Romania è completamente favorevole all'iniziativa italiana, alla Dichiarazione di Verona e al documento intitolato "Europa per la vita". Ci sembra molto importante che vi sia un elemento che parla di miglioramento e armonizzazione di leggi e regolamenti per difendere gli utenti più deboli e per diffondere la cultura della sicurezza stradale. Siccome sto per concludere vorrei tuttavia dire che la settimana prossima verranno presentate le conclusioni della riunione di Verona, me ne occuperò io stessa, in occasione della riunione mensile dei Consigli nazionali sulla sicurezza stradale, a cui sono rappresentate tutte le autorità attive nel campo e che è presieduta personalmente dal primo Ministro del mio Paese. Grazie.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al rappresentante della Romania. La parola al Ministro della Lituania.

LITUANIA

Grazie signor Presidente, cari colleghi, signori e signori. Innanzitutto anch'io vorrei ringraziare il mio collega, il Ministro italiano per i trasporti, il signor Lunardi, per questo gentile invito, come pure anche per questa splendida ospitalità qui a Verona. Vorrei anche dare il benvenuto a questa felice iniziativa promossa dalla Presidenza italiana, affinché ci soffermiamo su questo grosso problema della sicurezza sulle strade e soprattutto al salvataggio di vite. La dichiarazione di Verona, che sarà firmata molto presto, mira ad aiutarci a pervenire a questo scopo, cioè diminuire quindi il

numero di questi incidenti letali del 50% entro il 2010. La Lituania è a favore di questa idea e la sostiene calorosamente. Capiamo che le misure dichiarate e previste dal documento includono tutti gli elementi del processo del traffico sicuro sulla strada, quindi sia utenti della strada, strade, sovrastrutture, veicoli e ambiente. Sono d'accordo quindi che sia sicuramente importante promuovere un sistema di messa in comune dell'informazione per aumentare la conoscenza delle cause e delle circostanze e delle conseguenze degli incidenti stradali, come pure di mirare ad una armonizzazione della normativa comunitaria e degli standard e anche per controllare l'applicazione di queste regole. Quindi, mentre si cerca di salvare la vita delle persone, si cerca allo stesso tempo, attraverso la Dichiarazione di Verona, di arrivare ad un pool di informazioni e a fare dei passi avanti quindi in questa comunicazione in tutti i settori, in particolare questo, tra tutti i Paesi. E quindi migliorare la raccolta, l'analisi e la divulgazione dell'informazione sulle cause, prestare un'attenzione particolare al traffico più vulnerabile e rischioso, promuovere quindi la cultura del traffico tra chiunque partecipa a questo settore. Quindi, signore e signori, io vorrei concludere dicendo che la Dichiarazione di Verona è uno stimolo estremamente incoraggiante per migliorare la sicurezza del traffico in Europa e anche per promuovere lo scambio e l'esperienza tra i nostri Paesi.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al collega della Lituania. Do la parola alla Finlandia.

FINLANDIA

Grazie. Prima di tutto desidero ringraziare la Presidenza italiana per la generosa ospitalità e per averci dato la possibilità di visitare questa storica città di Verona. Ministro Lunardi, cari colleghi, signore e signori, la Presidenza italiana non avrebbe potuto scegliere un argote migliore per questa riunione: la sicurezza sulle strade è una preoccupazione comune che riguarda tutti gli Stati membri. È importante oggi inviare un forte messaggio politico al pubblico, nel senso che la situazione della sicurezza attualmente sulle strade europee è inaccettabile e, signor Presidente, questo messaggio è rappresentato proprio dalla Dichiarazione di Verona. Di conseguenza noi siamo del tutto favorevoli alle disposizioni raccomandate nel progetto di Dichiarazione. Una migliorata sicurezza sulle strade dovrebbe essere l'obiettivo dell'intera politica dei trasporti dell'Unione Europea. È necessario che coltiviamo i nostri sforzi per creare un sistema di trasporti su strada sicuro per tutti i cittadini. Confermiamo quindi il nostro sostegno all'obiettivo comune di dimezzare il numero di vittime degli incidenti del traffico nell'Unione Europea entro il 2010. In Finlandia il nostro obiettivo nazionale è quello di ridurre il numero delle vittime di incidenti stradali facendolo scendere da 415 a 250 nell'anno 2010. Come vedete, quindi, il nostro obiettivo nazionale è perfettamente in linea con l'obiettivo dell'Unione Europea. Le nostre attività a breve termine riguardano anche il miglioramento del comportamento dei conducenti e uno scambio di informazioni tra le autorità mediche e quelle che rilasciano la patente. Utilizziamo tutti gli strumenti della tecnologia moderna per il controllo della velocità e per la prova dell'alcol. Verranno estesi i divieti per i colpevoli, i controlli sanitari saranno resi obbligatori e resi anche più frequenti e i medici avranno il diritto-dovere di informare le autorità che rilasciano la patente di quali siano le condizioni di salute della persona interessata. Dobbiamo inoltre cercare di migliorare la sicurezza per i ciclisti e per i pedoni, introducendo regolamenti per esempio sull'uso dei caschi o dello specchietto retrovisore per vedere i pedoni. Signor Presidente, l'impegno e la motivazione dell'Unione, dei decisori dell'Unione Europea e di altre parti interessate, rappresentano degli elementi importantissimi per realizzare i nostri obiettivi comuni. Siamo favorevoli alle nuove proposte della Commissione per migliorare i provvedimenti relativi alla concessione delle patenti, per rendere più coercitiva l'applicazione dei principi relativi al traffico e per elaborare una legislazione sociale. A breve termine, dobbiamo occuparci anche della guida pericolosa, migliorando la preparazione dei guidatori e aiutando gli elementi più vulnerabili. Abbiamo bisogno di azioni concertate anche in altri campi, per esempio

nella destinazione delle aree, nella programmazione politica delle infrastrutture e trasporti pubblici e lo stesso trasporto su strada in quanto tale. E, per di più, è necessario sapere di più delle cause degli incidenti stradali. Per questo siamo favorevoli al nuovo Osservatorio Europeo. Tale Osservatorio, tuttavia, dovrebbe produrre un vero e proprio valore aggiunto a vantaggio degli Stati membri e dell'Unione Europea in genere. La responsabilità condivisa a livello sia nazionale sia dell'Unione Europea ci sembra essere un ottimo punto di partenza per realizzare una maggiore sicurezza sulle strade dell'Unione. Tutti gli Stati membri hanno le loro tradizioni, caratteristiche culturali e strutture amministrative che vanno rispettate. Signor Presidente, la ringrazio ancora per avere organizzato questa riunione qui nella città di Verona, impegnandoci *ic et nunc* nello spirito della Dichiarazione di Verona a migliorare la sicurezza sulle strade europee. Grazie.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Ringrazio la collega della Finlandia per il suo intervento. Passo la parola alla Lettonia.

LETTONIA

Grazie Ministro Lunardi da parte del Ministro dei Trasporti della Lettonia, in particolare del Ministro Ziel, che purtroppo non ha potuto partecipare a questa riunione informale. Vorrei esprimere la nostra sincera gratitudine per avere sollevato questo cruciale problema della sicurezza sulle strade a livello europeo. Perché è anche speranza del nostro Governo potenziare internamente un miglioramento della situazione, quindi internamente al nostro Paese. Purtroppo, guardando le statistiche europee, dobbiamo ammettere che il nostro Paese si trova quasi sempre alla fine delle statistiche con i valori più grandi, soprattutto per quanto si riferisce agli incidenti letali. Ora, questo si può spiegare, credo, sulla base della situazione storica del mio Paese, perché dopo la caduta della cortina di ferro la automobilizzazione del Paese ha incominciato a salire in modo enorme e con un aumento anche marcatissimo del numero delle auto in circolazione, del numero di guidatori, ed i nuovi guidatori sono soprattutto dei giovani che sono troppo spericolati, il che ha creato una specie di guida aggressiva sulle nostre strade, che ha dato origine a dei gravi incidenti. E tutti i punti che sono stati sollevati fino ad adesso, come pure nel documento "l'Europa per la vita" e quelli contenuti nella Dichiarazione di Verona, valgono benissimo anche per la nostra situazione, sebbene ci siano delle differenze tra i Paesi, perché quello che va bene per un Paese forse non è altrettanto importante per un altro, e posso dire, per esempio, che attualmente per il mio Paese tutti i punti sono importanti, e stiamo cercando di implementare queste misure ed il nostro Governo già ha coperto una buona parte di questo impegno. Per l'anno 2006, per esempio, faremo diminuire il numero delle vittime degli incidenti stradali del 50%. È un obiettivo ambizioso, però la base dalla quale partiamo è così alta, francamente, il livello è così alto che il 50% deve essere raggiunto in qualche modo. I risultati dell'anno scorso hanno mostrato una diminuzione del 20%, il che è un dato promettente, e speriamo che la nuova legislazione, che sarà applicata a partire dall'anno prossimo, e che è abbastanza vicina a quella che l'Italia ha espresso come elemento di successo, cioè questo sistema della patente a punti, ci auguriamo quindi che questa nuova misura potrà ulteriormente far diminuire il numero degli incidenti ed anche le cause degli incidenti, perché appunto sono i mal comportamenti che poi causano questi incidenti.

Bisogna ovviamente dedicarsi moltissimo anche a potenziare i sistemi medici e di pronto soccorso sulla strada intendo dire, perché molti degli incidenti letali si sono trasformati appunto in morti perché l'assistenza non è stata sufficientemente pronta, e questo è un altro argomento che dovrà essere affrontato nel prossimo futuro. Quanto ai partecipanti "vulnerabili" del traffico, più del 50% degli incidenti devo dire hanno vittimizzato questi utenti "vulnerabili", il che ci mostra che c'è molto da fare anche in questo campo. E poi c'è un'altra questione specifica che ci preme molto, e cioè più del 55% degli incidenti hanno luogo di notte, cioè nel momento quindi senza sole della

giornata. Il che significa che si possono fare moltissimi miglioramenti a livello della segnaletica, dell'illuminazione, delle strade ed anche dei fari, miglioramenti quindi a livello della qualità del materiale viaggiante. Dicendo tutto questo intendo dire che il mio Governo è assolutamente a favore di questa iniziativa e dei principi contenuti nella Dichiarazione di Verona. Seguiremo molto attentamente i successi conseguiti dagli altri Paesi per poter prendere le decisioni politiche e statistiche più giuste affinché migliori anche da noi la situazione. Grazie.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al rappresentante della Lettonia. Passo la parola al Ministro dell'Austria, formulando anche le congratulazioni per questo programma sulla sicurezza stradale che ha voluto pubblicare in Austria, che credo che sia un buon esempio da seguire per tutti. Grazie.

AUSTRIA

La ringrazio signor Presidente. Signore e signori, colleghe e colleghi, prima di tutto anch'io desidero ringraziare per avere organizzato qui a Verona questa manifestazione, che affronta un argomento così importante, che negli ultimi anni è stato forse un pochino trascurato, e sono state dette tutta una serie di cose molto giuste soprattutto dal collega svizzero. Veramente, quando si pensa a questi 40.000 morti in Europa, solo nell'ambito dell'Unione Europea, e si tratta di 116 morti al giorno, quindi significa un disastro aereo ogni giorno, ed è strano che tutta la popolazione non si stupisca e non se ne preoccupi, però credo che sia proprio per questo che dobbiamo fare molto di più nell'ambito della formazione e dell'educazione. Inoltre per esempio la ferrovia è un mezzo molto sicuro di trasporto e anche più ecologico, quindi anche questa potrebbe essere una argomentazione per l'opinione pubblica quando si parla di sicurezza. Insomma, è chiaro che la sicurezza stradale è legata a tutta una serie di altri elementi.

Noi siamo grati ovviamente per questa decisione della Presidenza italiana di affrontare l'argomento per migliorare le condizioni e anche nella nostra politica in Austria ne abbiamo fatto un tema centrale, ecco perché mi sono permesso, come ha detto ora il Presidente, di presentare questo nostro programma della sicurezza, questo programma di sicurezza che, naturalmente, sarà accompagnato da tutto un lavoro con l'opinione pubblica. Noi sottolineeremo qual è la finalità e quali sono i problemi quando si guida dopo aver bevuto, ci preoccuperemo anche della patente dei giovani, dei rischi dei ciclisti. Vedo che anche in altri settori ci sono molti collegamenti con gli incidenti stradali, quindi noi siamo tra l'altro un Paese di transito e quindi c'è veramente un pochino di tutto e in poche ore noi abbiamo traffico, noi abbiamo passaggio di camion, di autotreni, quindi è una situazione molto specifica, tra l'altro ci troviamo nella zona alpina, quindi ci sono i problemi della neve, del ghiaccio, tutti problemi che peggiorano il grado di sicurezza, e questo argomento sicuramente lo dovremo affrontare in futuro con i provvedimenti paralleli. Sono molto contento che l'Europa se ne occupi, quindi un grazie, un vivo grazie alla Presidenza italiana e al Ministro dei Trasporti Lunardi.

Per quanto riguarda le finalità Dichiarazione di Verona noi siamo assolutamente d'accordo; riteniamo però che sia opportuno che si dice che ci vuole una armonizzazione della legislazione, certo, ma quelle che attualmente esistono vadano migliorate e deve esserci un controllo severo del loro rispetto, soprattutto per quanto riguarda l'abuso di droga, alcol, i limiti di velocità ed i sedili per i bambini. E, per quanto riguarda la velocità, in Austria il superamento dei limiti comporta il 55% degli incidenti, questo si è detto tra parentesi. Poi per esempio per la cintura di sicurezza, solo il 55% la usa in Austria, e questo malgrado ci siano delle sanzioni molto serie, molto rigorose e sicuramente noi abbiamo visto che c'è stato un aumento del 10% in questi mesi grazie ad una campagna pubblicitaria e con l'aumento del 10% abbiamo visto che c'è stata almeno la possibilità

di salvare 100 vite umane in un anno. Noi cerchiamo appunto di dare degli esempi chiari per la popolazione.

È chiaro che il numero dei morti dovuti ad incidenti a causa dell'alcol crea particolari problemi nel nostro Paese, perché poi ci sono tutti gli incidenti dei camion, degli autotreni, anche qui, ci sono anche i problemi dei piccoli mezzi pesanti, 5 tonnellate e sono aumentati del 38% negli ultimi mesi e aumenta sempre di più ed è una evoluzione che noi non possiamo solamente limitarci ad osservare, dobbiamo fare qualche cosa e naturalmente c'è un aumento notevole del traffico del trasporto di merci, del traffico commerciale che grava sulle strade austriache e io temo che, anche se avremo un sistema di pedaggio per questi camion, non riusciremo, perché è chiaro che c'è una pubblicità che viene fatta e che non mette abbastanza in evidente la sicurezza, quindi dobbiamo tenere conto di queste evoluzioni e queste categorie che sfuggono a quelle disposizioni così restrittive che hanno i mezzi pesanti, cioè quelli meno pesanti sfuggono a questa normativa. E, per quanto riguarda la problematica di questi particolari veicoli, sarei molto lieta di vederla inserita in questo programma "Europa per la vita", perché purtroppo questi incidenti comportano anche dei grossi problemi economici, dobbiamo cercare di evitare questi incidenti. Noi abbiamo previsto nel nostro piano nazionale delle disposizioni che, in accordo con l'azione europea, proprio per potere diminuire, anzi dimezzare il numero dei morti entro il 2010, noi cerchiamo di farlo conoscere a tutti e questa finalità noi cercheremo di renderla una realtà concreta con tutti i mezzi possibili anche a livello nazionale, soprattutto, perché ripeto, noi siamo una zona di transito ed è quindi estremamente molto importante per noi. L'Austria quindi appoggia l'auspicio della Presidenza italiana e spera che gli utenti della strada vengano veramente difesi da questa Dichiarazione e da tutti i provvedimenti che verranno adottati. Noi dobbiamo analizzare però, innanzitutto, anche i tipi di incidenti e vedere quelli che sono i provvedimenti che si adeguano, che sono adatti per evitare questi incidenti, proprio per ridurre il numero dei decessi. Desidero anche sottolineare che in Austria, negli ultimi anni, abbiamo investito moltissimo per migliorare il grado di sicurezza delle infrastrutture, soprattutto per quanto riguarda le zone pedonali, le piste ciclabili. Questo è un punto molto importante: negli ultimi dieci anni abbiamo dei referenti per la costruzione delle strade nelle nostre Regioni, abbiamo visto che nelle zone poi confinanti con la Svizzera dal 3 al 5% del bilancio per la costruzione delle strade viene stanziato proprio per aumentare la sicurezza, per rendere la vita più facile ai pedoni quando attraversano la strada, abbiamo adottato provvedimenti specifici in vicinanza delle case di riposo, delle scuole e tutte cose simili, proprio due terzi nella Regione del Voralberg, due terzi del bilancio sono dedicati proprio non alla costruzione delle strade ma all'aumento del grado di sicurezza di quelle esistenti. Abbiamo fatto molto in questo campo e infine, signor Presidente e onorevoli colleghi, io faccio un appello: non solo quello che si prevede nel Europe for life si tenga conto dei passeggeri e anche nei guidatori dei camion, ma che si faccia di tutto perché l'opinione pubblica venga stimolata, incentivata e tutti sentano l'obbligo di rispettare le norme e la telematica venga utilizzata, naturalmente, nei trasporti, come ha detto il collega tedesco, mi sembra una cosa molto positiva, e si faccia anche del benchmark, che è molto importante per la sicurezza che viene potenziata da questi strumenti e dalla tecnologia. Sicuramente i Ministri della ricerca hanno previsto dei programmi, ci sono delle ottime idee che sono state sviluppate proprio sempre per aumentare il grado di sicurezza delle strade. Per la dichiarazione di domani, per la Dichiarazione di Verona, noi avremo due proposte di emendamento, ma solo per la formulazione, cioè non per la natura. Ne parleremo però domani. Però, quanto a tutto il resto, io sono d'accordo sui contenuti e siamo molto lieti che questo argomento venga affrontato. Grazie, signor Presidente.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al collega austriaco. Passo la parola a Cipro.

CIPRO

Grazie, signor Presidente. Vogliamo felicitarci per questa iniziativa con la Presidenza italiana e per il fatto che possiamo essere qui a discutere della sicurezza stradale. Prendendo le statistiche del 2001 come punto di riferimento, vediamo che ci collochiamo al quarto posto tra i Paesi futuri membri e al decimo posto rispetto agli Stati attuali che sono membri dell'Unione Europea. Migliorare la sicurezza stradale è una delle massime priorità del Governo della Repubblica di Cipro. Il Ministero delle Comunicazioni e Lavori Pubblici, in quanto autorità competente, ha avviato nel 2002 un piano d'azione strategico per la sicurezza stradale che vuole ridurre gli incidenti mortali del 20% per la fine del 2006. Tuttavia, seguendo le nostre conclusioni del Consiglio del 5 giugno di quest'anno, a proposito della comunicazione emanata dalla Commissione con il titolo "La strada europea e il programma d'azione relativo", con il proposito di dimezzare il numero degli incidenti e di vittime per il 2010, ci rendiamo conto che vale la pena ora di rivedere il nostro piano d'azione. Le attività del piano d'azione strategico di Cipro per la sicurezza stradale riguarda i principali fattori di incidenti che riguardano gli utenti della strada, le strade stesse e i veicoli e comporta la presenza e la partecipazione di molti uffici governativi, le autorità locali, i gruppi organizzati e anche del settore privato. Sottoscriviamo completamente l'obiettivo della Dichiarazione di Verona per promuovere una politica della sicurezza stradale multisettoriale. La qualità e la sicurezza delle strade di Cipro è migliorata in misura significativa nel corso degli ultimi anni, ma c'è ancora molto da fare. Vengono costruite strade nuove in base agli standard internazionali e la rete delle strade già in essere viene continuamente migliorata con l'introduzione di nuovi lineamenti rilevanti per la sicurezza. Presto avremo in funzione un sistema molto avanzato per la gestione delle informazioni relative alla rete nazionale e alla rete delle strade locali. Il sistema sarà uno strumento utilissimo per migliorare il livello di sicurezza delle nostre strade. Vorremmo arrivare ad avere un sistema che possa evitare i risultati dell'errore umano; i veicoli vanno anch'essi migliorati mediante armonizzazione a vari livelli. Dal primo maggio 2004 tutti i nuovi veicoli immatricolati a Cipro dovranno essere accompagnati da un certificato di conformità europeo. Tuttavia a Cipro, come avviene anche a livello internazionale, il fattore umano è il principale colpevole degli incidenti stradali. Gli sforzi per costruire, per edificare una cultura di sicurezza sulla strada e quindi arrivare ad un sistema più sicuro mediante un comportamento più prudente, si cerca di ottenerlo attraverso campagne di sensibilizzazione che comportano la partecipazione della televisione, le reti radiofoniche, l'Internet e la distribuzione di materiale stampato direttamente al pubblico. Si presta particolare attenzione ai giovani, facendo molte visite ai centri ricreativi, nelle scuole e nell'Esercito, mediante la presenza di elementi della Polizia e di gruppi di volontari. Il settore privato ha partecipato molto a queste attività, sponsorizzando i quiz televisivi sulla sicurezza stradale, non solo in televisione ma anche con giochi in Internet e attraverso l'organizzazione di seminari sulla sicurezza nella strada rivolti ai professionisti. Nelle scuole secondarie è stato introdotto un corso sulla sicurezza stradale, che dovrebbe estendersi anche alle scuole inferiori dal 2004. Attualmente ci sono molti parchi destinati alla sicurezza sulla strada che consentono di addestrare i guidatori.

Una particolare importanza si dà alla preparazione dei conducenti per mestiere. È ovvio che degli alti standard di sicurezza non possono realizzarsi senza anche una parte coercitiva nella legislazione. Di conseguenza molte nuove disposizioni sono state introdotte nella legislazione del Paese, che comportano un sistema di punti di merito o di demerito. Cipro sta inoltre introducendo delle telecamere a luce rossa destinate a riprendere veicoli e, per di più, è stato abbassato il livello di alcool tollerato nel sangue, da 0,09 a 0,05. Cipro è una piccola isola che si affaccia adesso nella grande famiglia europea; sono certo che potremo contare sul supporto degli altri Stati che saranno disposti a scambiare informazioni sulle migliori pratiche.

Vorrei esprimere l'impegno del mio Governo di cooperare a tutti gli sforzi intrapresi dall'Unione Europea e siamo perfettamente d'accordo con tutte le misure proposte dalla Dichiarazione di Verona. Desidero quindi, professor Lunardi, complimentarmi in particolare con lei, per avere avuto

la iniziativa di organizzare questa riunione e desidero anche farle i miei ringraziamenti per l'ottima ospitalità che ci è stata offerta.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Ringrazio il collega di Cipro, la parola al Regno Unito.

REGNO UNITO

Grazie. Intanto la prima cosa che vorrei dire è il ringraziamento per essere qui a Verona, ma moltissime scuse per avere portato con me il tempo inglese. Per quanto riguarda la sicurezza stradale, tutti abbiamo lo stesso scopo: ridurre il numero degli incidenti e di morti. forse voi tutti sapete che c'è un record britannico che si allinea direi a quello europeo ed al resto del mondo, ma io credo che si possa fare di più e non adeguarsi mai, anche se in termini relativi il nostro record è buono, ma abbiamo 3.500 persone all'anno che muoiono sulle nostre strade, 10 al giorno quindi, e non possiamo accettarlo. Il nostro obiettivo fin dal 2000 è stato di ridurre questo numero del 40%, riducendo anche il numero degli incidenti con bambini del 50%. Recentemente abbiamo visto che il numero totale dei morti e dei feriti già è sceso di una buona percentuale, del 33% gli incidenti con bambini. Ora veramente lo scopo necessita una compromissione, un impegno a tutti i livelli della società, sia le Polizie locali ma anche altri Enti, programmi di consapevolezza e di coinvolgimento della Comunità debbono essere lanciati. Sono assolutamente d'accordo in questo senso con gli elementi della Carta e quindi applaudiamo a questa iniziativa della Presidenza italiana, che è soprattutto mirata ad uno scambio di informazioni più intenso e soprattutto all'implementazione di regole che siano più precise e puntuali.

Questo è un impegno che può essere realizzato in tutta Europa. Però in essenza io credo che bisogna trovare delle soluzioni locali a problemi locali, come abbiamo fatto per la sussidiarietà e come il Ministro della Danimarca ha già detto. Ovviamente la gestione del rischio deve essere privilegiata e poi anche la valutazione dell'impatto di questo controllo sulla sicurezza sulla situazione delle strade, perché senz'altro queste forme di controllo debbono essere applicate a tutti i livelli, cioè attraverso una serie di esami da esperti, da professionisti, in punti nodali, in modo da potere assicurare che le strade siano sicure per tutti gli utenti prima di essere aperte al traffico. E questo può essere anche apportato a livello della città, del traffico urbano.

La nostra esperienza, per esempio, ha dimostrato come sia stato importante l'approccio strategico per la sicurezza delle zone urbane per diminuire il numero delle vittime. Anche la progettazione per esempio dei nodi e degli svincoli stradali e degli incroci; tutte queste cose sono importantissime per mantenere il numero delle vittime basso. Noi siamo felici di questa adozione di accordi volontari; noi pensiamo che questo possa essere un punto di partenza per poter poi arrivare ad una armonizzazione della legislazione ed anche sfruttando la tecnologia al massimo. Una riunione informale di questo tipo non ha l'autorità, purtroppo, di arrivare alle decisioni che possono essere poi portate a livello del Consiglio dei Ministri, quindi a livello di dichiarazione noi siamo comunque felicissimi, perché questa è una forma di espressione dei rappresentanti qui presenti oggi, anche se non vincolante, importantissima. Io credo che si tratta di sviluppare una competenza delle questioni che sono sul tappeto, trovarsi d'accordo e nessuno può trovarsi in disaccordo sull'importanza e puntualità di questo appuntamento, quindi non possiamo che congratularci con la ma Presidenza italiana per avere portato l'argomento all'attenzione di tutti.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al collega del Regno Unito. La parola all'Estonia.

ESTONIA

Grazie signor Presidente. In primo luogo devo esprimere le scuse del nostro Ministro, che è impedito a partecipare a questa importante riunione. Il miglioramento della sicurezza sulle strade è tra le priorità del Governo dell'Estonia. Il programma di sicurezza delle strade, programma nazionale, che va dal 2003 al 2015, è stato uno dei primi documenti programmatici che abbia adottato il nuovo Governo all'inizio di quest'anno. Il programma di sicurezza stradale nazionale dell'Estonia prevede l'introduzione di diversi provvedimenti per il breve termine dal 2003 al 2006, medio termine dal 2007 al 2010, ed infine a lungo termine dal 2011 al 2015. I provvedimenti delle misure a breve termine si focalizzano su una migliore preparazione, informazione e controllo dei conducenti e gli altri attori della sicurezza stradale, fino al 2010 dobbiamo ridurre gli incidenti mortali nella misura del 50%, che sono 202. Il numero di incidenti mortali nel 2002 era ancora eguale a quello del 1986. Allo stesso tempo il numero di veicoli a motore in Estonia si è raddoppiato e il rischio di mortalità su 100.000 cittadini è due volte più alto di quanto non sia in Finlandia, e questo è un livello troppo alto che non siamo disposti a tollerare. L'Estonia accetta con favore le priorità proposte dalla Presidenza nel campo della sicurezza stradale e riconosce la necessità di intraprendere delle misure appropriate per migliorare le condizioni di sicurezza delle strade e ridurre il numero di vittime degli incidenti stradali del 50%, almeno entro il 2010. Gli obiettivi della Dichiarazione di Verona vengono considerati della massima importanza dall'Estonia. Sono inclusi anche nel sistema nazionale. Di conseguenza l'Estonia è favorevole alla Dichiarazione di Verona e sono autorizzato quindi dal mio Governo a firmarla. Grazie.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Ringrazio il rappresentante dell'Estonia e do la parola al Ministro Gret del Lussemburgo.

LUSSEMBURGO

Grazie Pietro. Non è molto facile prendere la parola come ventiseiesimo, prima di tutto per congratularmi per questa iniziativa e poi ripetere tutto, perché tutto quanto è già stato detto, però sopportatemi e ascoltatevi. Vi dirò innanzitutto che sono d'accordo sulla Dichiarazione di Verona e poi che le proposte del Commissario mi trovano pienamente d'accordo, soprattutto per il tempo di riposo degli autisti professionisti; è veramente un problema di sicurezza. Ricordo lunghe discussioni al riguardo, quando vedo la durata di vita media di un Ministro dei Trasporti in Europa è piuttosto breve, quindi io sono il più vecchio dei Ministri dei Trasporti nell'Unione Europea, tra poco avrò finito comunque perché ci saranno le elezioni, però posso dire che ricordo ancora le discussioni sul tempo di guida e di riposo degli autisti e mi ricordo quando avevamo sottolineato che bastava trovare un accordo per i professionisti dipendenti, invece gli autonomi bisognava escluderli. Dopo tutte le nostre belle proposte, tutti i buoni sentimenti, credo che nel prossimo Consiglio dovrebbe essere facile addivenire ad un accordo tra di noi. Quanto poi alla patente, questa patente europea... Nessun problema, voglio che non ci siano in Europa 130 modelli diversi, ma almeno una norma comune. E poi vorrei sottolineare quello che altri hanno già detto: la sicurezza stradale secondo me dipende, è legata alla subsidiarietà. Io non vorrei affatto costringere gli amici del Regno Unito ad adottare la guida a destra; loro che continuano a guidare a sinistra. E va bene, che continuino pure a guidare a sinistra, perché mai dovremmo adottare una norma europea e rinunciare a questa eccezione del Regno Unito o di altri? Ma invece, dove condivido pienamente, è sul fatto che si debba fare in modo che il mercato comune funzioni e uno degli argomenti che mi sta cuore è quello dell'impunità. Io non posso accettare che un automobilista lussemburghese si comporti male in Francia, in Belgio, in Germania, in Danimarca, non importa e che non venga punito. Io voglio, voglio assolutamente che un automobilista o un autista che si comporta male in un Paese

dell'Unione Europea venga penalizzato nel suo Paese di domicilio. Io so di cosa sto parlando: il 35% delle infrazioni commesse sulle strade del Lussemburgo vengono commesse da non residenti che hanno una patente che non è stata rilasciata in Lussemburgo, dal 20 al 25%. Sono infrazioni commesse da persone che attraversano il Lussemburgo e credono di trovarsi in zona franca, di impunità. Non lo posso accettare. E mi permetterò nei prossimi mesi di inviare l'identità con l'infrazione commessa in Lussemburgo ai miei colleghi interessati, naturalmente. E spero che facciamo facciamo lo stesso, vi invito a fare lo stesso per quanto riguarda i miei concittadini. Non posso ammettere che quando vado nella Francia meridionale che è quello che mi piace fare, andare nel sud della Francia e che i miei compatriotti credano di potere andare senza limiti di velocità, 130 quando fa bel tempo e 110 quando è brutto tempo, questi sono i limiti francesi e io pretendo che i lussemburghesi rispettino questi limiti. E il rispetto delle norme per me è molto più importante dell'ammorizzazione delle norme. Posso citare altri esempi: nel Regno Unito per esempio il tasso alcolimetrico è sempre 0,8, come da me, in Grecia è di 0,5, ma mi sembra di sapere che il numero degli incidenti dovuti all'abuso di alcol in Grecia sia di molto superiore a quello del Regno Unito il che dimostra, secondo me, che quello che conta è il rispetto delle norme e non l'imposizione di una norma europea. Se possiamo fare progressi in questo ambito, signor Presidente, nell'ambito della sussidiarietà, lei avrà sempre il mio Paese al suo fianco. Grazie.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie per l'intervento del Ministro Grett, un intervento appassionato che credo condividiamo tutti in questo senso, lo condividiamo in pieno e credo che proprio il rispetto dell'autodeterminazione delle singole Nazioni in fatto di norme sia estremamente importante. Passo la parola al collega della Repubblica Ceca.

REPUBBLICA CECA

Signor Presidente, signore e signori, in primo luogo chiedo scusa per il Ministro Shivnos, che a causa di forti impegni in seno al Parlamento oggi non ha potuto essere qui con noi. Prima di tutto vorrei dire che siamo molto grati all'Italia per questa iniziativa che esprime un forte impegno comune per migliorare la sicurezza delle strade europee. In particolare siamo molto favorevoli all'idea di creare una nuova cultura della strada, una cultura del traffico, che una cultura di questo genere dovrebbe rafforzare i valori umani sulla strada in quanto le strade sono spazi comuni e un comportamento rispettoso sulle strade fa parte di una vita veramente contemporanea. Il Ministro dei Trasporti della Repubblica Ceca sta ora preparando una strategia per le strade nazionali, con l'obiettivo di realizzare miglioramenti sensibili, che dovrebbero riflettere i principi della Dichiarazione di Verona. Si dibatte per il miglioramento delle comunicazioni nell'ambito del traffico e il nostro motto è: "Visione zero e fornitura di una qualità sostenibile". I dibattiti si riassumono in questa dichiarazione: la sicurezza del traffico è una condizione sine qua non per una buona mobilità; la sicurezza è il primo diritto del cittadino italiano. Gli incidenti del traffico sono, nel mio Paese, molto gravi e le perdite di vite umane per effetto di un incidente del traffico rappresentano un prezzo troppo alto perché valgano anche la mobilità. Le comunicazioni relative al traffico andrebbero seguite con molta serietà in quanto rappresentano anche un aspetto della protezione ambientale.

I dati sul sistema del traffico andrebbero aggiornati evitando una sovravalutazione del valore delle strade: investitori, funzionari, trasporti, gestori di infrastrutture, strumenti legislativi, politiche, tutti devono accettare una quota di responsabilità se si vuole arrivare a ridurre il numero dei morti sulla strada o anche non i morti ma anche le conseguenze gravi degli incidenti. Tutte queste parti devono affrontare questa iniziativa in base al principio che nessun essere umano è perfetto e che il sistema deve essere elaborato tenendo presente i naturali limiti dell'organismo umano.

Nella Repubblica Ceca che cosa pensiamo di fare? Attribuire la massima priorità ai controlli stradali; accelerare l'implementazione di emendamenti alla legislazione pertinente in modo da avere migliori informazioni sulle condizioni del traffico e dei veicoli sulla strada. Per aumentare il livello di efficienza dei capitali che vengono investiti, per valutare l'impatto delle varie misure applicate per migliorare la sicurezza sulle strade ridurre il numero di persone che perdono la vita o sono gravemente menomate per un incidente; la localizzazione degli incidenti va correlata, va valutata con le banche dati per verificare se qualche cosa si possa modificare o se si possano adottare delle misure più efficienti. Per quanto riguarda il monitoraggio al fine di evitare questi incidenti è necessario avere anche una collaborazione tra il settore pubblico e quello privato, sempre in vista dei miglioramenti della sicurezza del traffico. Dobbiamo inoltre sostenere l'introduzione delle soluzioni telematiche, stiamo tentando di migliorare la qualità di preparazione e di corsi che vengono ora richiesti obbligatoriamente per potere richiedere una licenza di guida, cercando di dare maggiori conoscenze al conducente, non soltanto per il comportamento che dovrà tenere, ma anche per la relativa sicurezza dei veicoli che potrebbe trovarsi a guidare. Dobbiamo inoltre rafforzare le Forze di Polizia in modo che possano esercitare un'azione più incisiva, accrescendo la disciplina di chi guida sulle strade. Continuiamo a diffondere informazioni sui nuovi provvedimenti che vengono approvati, con aggiornamenti sulle tecnologie, pubblicando pareri di esperti, per contribuire al miglioramento della sicurezza sulle strade. Speriamo che migliorino così le iniziative della Repubblica Ceca e che con il controllo delle autorità centrali sia possibile migliorare questi elementi di sicurezza.

Signor Presidente, noi speriamo che la Repubblica Ceca, come nuovo Stato membro, possa diventare membro attivo del gruppo europeo di controllo del traffico. Desideriamo ringraziare la Presidenza italiana per avere elaborato un documento così utile come questa dichiarazione, che quindi ci trova molto favorevoli e che certamente sottoscriveremo. Grazie.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Ringrazio il rappresentante della Repubblica Ceca e passo la parola al rappresentante dell'Olanda.

OLANDA

Grazie signor Presidente. Vorrei congratularmi perché lei ha organizzato questa riunione, ma molti di quelli che mi hanno preceduto l'hanno già detto. Lei ha scelto questo argomento ed è molto importante perché c'è anche l'elemento economico in questo flagello che va preso in considerazione, e questo peso è anche a carico delle famiglie. Questo programma di azione, quindi, deve essere accettato anche dall'Europa allargata, ma certo che probabilmente ci deve essere una differenziazione tra quelli che sono i Paesi relativamente sicuri rispetto a quelli che sono relativamente insicuri, perché i Paesi Bassi sono tra i Paesi più sicuri per quanto attiene la sicurezza sulla strada, perché negli ultimi 25 anni abbiamo applicato un programma molto ambizioso e lo faremo ancora nel futuro, ma già avendo applicato molte misure ci siamo resi conto che sarà sempre più difficile avere degli effetti del raffinamento delle vecchie misure o gli effetti dello sviluppo di nuove misure. Ecco perché consideriamo la dichiarazione come un segnale piuttosto che un testo legale, quindi consideriamo il testo come se fosse ufficiale e legale, perché avremmo alcuni problemi con alcuni paragrafi quando si parla di maggiore responsabilità da attribuire ai Governi. Per esempio ci chiediamo se sia compito del Governo per esempio considerare quei casi che non sono completamente in linea con la sicurezza stradale, oppure parlare dello sviluppo tecnologico delle macchine. Secondo noi questo è il ruolo delle case automobilistiche. Oppure questioni a proposito di alcune misure, l'utilità di quei sistemi che parlano di livello di rischio di ogni strada, oppure ci sono delle misure che mancano, come per esempio menzionare la protezione o le misure

di protezione per i camion. Quindi non si tratta solamente di accettare alcune misure, ma anche di ponderare quelle che sono già applicate.

Però l'argomento è assolutamente importante, ognuno dovrebbe assumere la propria responsabilità, i Governi nel settore delle infrastrutture e dell'educazione alla guida hanno un ruolo, ma per gli utenti della strada c'è una responsabilità specifica che significa anche rispetto, rispetto degli altri conducenti, e questa è una questione chiave secondo me, ed ecco perché spero che questa Dichiarazione sia veramente utile in questo senso.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Ringrazio la rappresentante dell'Olanda. Passo la parola al Ministro irlandese.

IRLANDA

Grazie signor Lunardi. Ci sono stati già due relatori che hanno detto che siamo vicini alla cena, quindi sarò brevissimo. La Dichiarazione di Verona è un grande documento che sosteniamo, è un programma ottimo e vorrei vederlo applicato. La prossima settimana è la fine dei primi dodici mesi del sistema di penalizzazione applicato dall'Irlanda e, grazie a questa misura, c'è stata una riduzione del 20% sulle vittime della strada e anche dei feriti, soprattutto le lesioni alla colonna, alla spina si sono ridotte del 15%. Vorrei vedere una maggiore armonizzazione, vorrei vedere l'applicazione di queste regole in modo transfrontaliero, vorrei vedere l'uso della tecnologia potenziato e soprattutto condiviso. Spero, signor Lunardi, che la Presidenza irlandese potrà leggere, attraverso la Carta Europea, tutti i messaggi che questa contiene.

Infine, cari colleghi, abbiamo sentito delle parole bellissime oggi, siamo assolutamente d'accordo. Quello che succede in Europa, sulle nostre strade, non è più accettabile. Il numero delle vittime è assolutamente inaccettabile, quindi le Dichiarazioni non bastano e quindi sono le azioni, i fatti che bisogna promuovere, quindi una legislazione ad hoc che applichi queste misure e soprattutto la volontà politica. Qui intorno a questo tavolo sento che c'è una volontà politica, questo coraggio e volontà politica dovranno essere applicati rigorosamente alla legislazione. Perché le Dichiarazioni vanno benissimo, certo, ma bisogna poi tradurle in azione per assicurarci che il dolore umano ed il costo economico di queste vittime possa essere ridotto.

PIETRO LUNARDI - MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie al collega Irlandese, che è stato molto telegrafico e grazie per il suo intervento. La parola all'Italia.

ITALIA

Grazie Presidente, cercherò anch'io di essere telegrafico. Il Governo italiano è intervenuto nel 2002 e nel 2003 con due provvedimenti legislativi finalizzati ad introdurre norme che potessero avere una diretta incidenza sulla sicurezza della circolazione. In particolare la legge dell'agosto 2003 riguarda importanti azioni che è possibile ricondurre a due tipologie: innovazioni normative e procedurali e interventi di appesantimento delle sanzioni per le violazioni più gravi e maggiormente connesse alla sicurezza della circolazione. Le norme entrate in vigore come decreto legge il primo luglio sembra che abbiano ad oggi prodotto effetti positivi grazie anche all'attività di controllo svolto sul territorio dalle Forze dell'Ordine. Come ha già detto il Ministro Lunardi, la complessiva riduzione del fenomeno incidentalità in termini di numero di incidenti, di morti e feriti, rispetto all'analogo periodo dello scorso anno, appare come un dato incoraggiante e ci conferma nel ritenere che si

siano intraprese azioni efficaci. Condizione indispensabile per pervenire ad un effettivo miglioramento del livello di sicurezza stradale è per il Governo italiano un'azione incisiva per la diffusione di una vera cultura dell'uso della strada, che porti all'apprendimento delle regole fondamentali sin dall'età scolare, sollecitando il senso di responsabilità dei futuri utenti. A tal fine, attraverso una stretta collaborazione con il Ministero dell'Istruzione, con il Ministero dell'Interno e con le altre realtà con competenza nel settore della formazione, sarà avviato un programma di educazione stradale adeguato alle diverse fasce di età, che prevede nell'ottica della più ampia educazione alla convivenza civile, il diretto coinvolgimento delle famiglie. Le azioni sin qui avviate devono svilupparsi in un processo virtuoso che deve vedere una sempre maggiore coerenza ed integrazione tra le politiche dei Paesi europei, come testimonia la riunione odierna che si propone di implementare e proseguire un confronto costante e costruttivo finalizzato al miglioramento della sicurezza di tutti i cittadini d'Europa. Per intensificare il processo di miglioramento della sicurezza stradale in tutti i Paesi europei è opportuno individuare un efficace punto di equilibrio tra i contenuti generali che possono essere condivisi da tutti i Paesi europei in quanto elementi costitutivi di una comune strategia per ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali e gli sviluppi specifici che dovranno essere calibrati sulle caratteristiche del sistema infrastrutturale, sul modello di mobilità, sugli assetti organizzativi della sicurezza stradale e sulle priorità di intervento di ciascun Paese. Tale strategie di armonizzazione e confronto non intende in alcun modo limitare la specificità delle politiche nazionali, regionali e locali in materia di sicurezza stradale, ma al contrario vuole offrire ausili e strumenti che possano essere liberamente impiegati in relazione alle specifiche condizioni ed obiettivi dei Governi nazionali, regionali e locali. Grazie.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Grazie all'intervento dell'Italia. E adesso siamo arrivati alla fine di questa prima sessione di questo Consiglio informale per la sicurezza stradale. Sono le 19.07, abbiamo sfiorato di 7 minuti il nostro orario e vi chiederei ancora la pazienza di avere qualche minuto perché vorrei fare un minimo di sintesi su quanto voi avete detto oggi e vi posso però tranquillizzare sull'orario, nel senso che ho chiesto... avremo un concerto alle 20.30 al Teatro Filarmonico, l'ho fatto spostare di un quarto d'ora in maniera tale che tutti gli amici e i colleghi possano arrivare in tempo a questa manifestazione musicale. Comunque io ringrazio fin da adesso la disciplina che hanno avuto i miei amici e colleghi presenti, perché ha permesso di fare una bella figura alla Presidenza, visto che siamo riusciti a contenere la nostra sessione nei tempi praticamente quasi corretti. Cercherò brevemente di fare una sintesi dei vari interventi e mi congratulo con tutti voi perché avete dato, con i vostri interventi, un ulteriore contributo a questo interessante mosaico di intelligenze e di proposte che sta diventando il nostro lavoro. Il rappresentante della Grecia giustamente ha messo in evidenza una singolarità delle aree meridionali dell'Europa, una reale pericolosità delle reti stradali in quanto ancora non in grado di offrire adeguati livelli di sicurezza. La ringrazio per il contributo fornito per superare tale criticità. Condivido anche l'esigenza di monitorare i livelli di sicurezza dei veicoli e anche l'esigenza di supportare finanziariamente tale iniziativa. È davvero significativo quanto detto dal collega danese: la sicurezza stradale è una responsabilità condivisa, cioè è un continuo processo di autoconvincimento a sentirsi responsabili del proprio operato. E per il collega danese lo scambio delle esperienze, delle iniziative, diventa non un metodo ma una condizione essenziale per costruire una nuova normativa congiunta. Condivido pienamente quanto detto dal rappresentante della Spagna sulla rilevanza del fattore umano e quindi dobbiamo giustamente lavorare identificando proprio le condizioni e gli strumenti che responsabilizzano la gente. I dati forniti dal collega della Repubblica Slovacca testimoniano come ci sia stata un'immediata correlazione tra azione e risultati nel contenimento della incidentalità e ciò che rafforza il lavoro di oggi è che un elemento fondamentale della strategia è stata la prevenzione. Il collega belga definisce questa Dichiarazione di Verona il primo impegno, la prima carta vera dell'Unione Europea mirata a raggiungere un

obiettivo ambizioso: la riduzione della incidentalità. E condivido pienamente quando ci sprona ad essere più ambiziosi.

Ha ragione il collega sloveno quando ricorda che lo sviluppo dell'Europa dipende dalla crescita e dallo sviluppo della mobilità, ma questo sviluppo non può avvenire a danno della vita. Dimezzare il numero delle vittime entro il 2010 è per la collega svedese un obiettivo difficile ma, proprio perché tale, deve giustamente vederci responsabili e dobbiamo utilizzare le tecnologie che controllano capillarmente i comportamenti di chi li guida. Interessante la proposta del collega polacco di un costruttivo rapporto tra pubblico e privato nell'affrontare una tematica che nel suo paese ha raggiunto un livello davvero preoccupante. L'approccio con cui la Polonia sta quindi affrontando tale emergenza è per tutti noi un riferimento sostanziale. Ringrazio il collega De Robien, perché non solo ci ha portato dati incoraggianti sul lavoro che si sta portando avanti in Francia, ma ci ha ribadito quanto sia determinante il coordinamento a scala europea, un coordinamento mirato a difendere gli innocenti e a annullare le forme di impunità. Ha ragione Jill De Robien quando ci riporta che noi non possiamo assistere alla perdita di 52.000 vite umane ogni anno. Il collega maltese ci sprona a migliorare i risultati raggiunti finora ed ha anche ribadito quanto poco siano utilizzati i mezzi pubblici, cioè ha giustamente invocato l'opportunità di un uso adeguato dell'auto, di un comportamento adeguato nella guida e quindi nell'accesso alla guida. Per il collega portoghese solo una strategia comune ci farà vincere questa assurda strategia, che è la incidentalità stradale. Ha ragione quando parla di un cambiamento della mentalità e dell'approccio di chi si interessa alla problematica della sicurezza stradale e quindi dell'esigenza di identificare e di rivisitare alcune funzioni dei vari dicasteri competenti all'interno dei singoli Stati.

Ringrazio il collega ungherese perché ha definito una pietra miliare fondamentale per la sicurezza stradale l'iniziativa di oggi. La scelta ungherese di privilegiare la armonizzazione degli standard è senza dubbio un contributo da porre come condizione portante di ogni iniziativa. Dall'intervento del collega tedesco è emerso giustamente lo scoramento per le vite umane di bambini morti in questi anni passati e condivido la sua richiesta di monitorare in modo particolare i mezzi pesanti e la sua giusta preoccupazione nelle manipolazioni di alcuni strumenti preposti al controllo. Il collega svizzero ci ha fornito poi un contributo pragmatico, ci ha ricordato prima quanto per anni ci siamo purtroppo abituati alla tragedia generata dell'incidentalità e quanto poco abbiamo fatto per garantire la qualità e l'efficienza. "La sicurezza stradale è un benessere della salute della gente", questa entusiasmante definizione della collega norvegese costituisce senza dubbio un contributo nuovo alla cultura della sicurezza. La combinazione dei fattori quali l'informazione e le misure coercitive costituiscono per la collega norvegese un metodo concreto per educare e per convincere la gente a difendere sia la propria vita che quella degli altri.

Condivido poi quanto ha ribadito il collega bulgaro sull'esplosione della domanda di trasporto e apprezziamo molto gli ottimi risultati raggiunti dai bulgari attraverso campagne mirate contro la guida irresponsabile. Ha ragione, ed io spesso lo ripeto, quanto detto dal capo della Polizia del suo Paese: "La guida incosciente di un'auto è un atto criminale". La collega rumena ha poi ricordato la flessibilità del trasporto su strada, una flessibilità e quindi una convenienza che però nasconde un costo, quello legato all'incidentalità, quindi ogni investimento mirato al rafforzamento della qualità delle infrastrutture costituisce direttamente ed indirettamente un valido contributo allo sviluppo, un valido contributo alla vita. Diminuire per il collega lituano la incidentalità è una politica comune vincente. Questo obiettivo lo si ottiene solo amplificando l'informazione e costruendo una vera cultura. La sicurezza sulle strade per la collega finlandese è una chiara identità culturale, un comune denominatore che non solo ci trova d'accordo ma che ci impone uno scambio di informazioni sistematico che da Verona in poi non dovrà più interrompersi. Ha ragione quando chiede un forte approfondimento sulle cause dell'incidentalità.

Quanto detto dal collega lettone testimonia poi quanto sia vissuta direttamente la volontà di raggiungere l'obiettivo del contenimento della incidentalità e sulla necessità di intervenire anche sul sistema di pronto intervento, cioè sulla componente sanitaria. Il collega austriaco, con cui mi

congratulo ancora una volta per il pregevole documento prodotto, ha rimarcato un dato davvero sconcertante: 116 morti al giorno. Il collega austriaco ha anche ricordato come le componenti geomorfologiche possono incidere in modo sostanziale sulla incidentalità e come sia più difficile intervenire quando la crescita della domanda diventa sempre più rilevante. Quanto detto poi dal collega cipriota testimonia come sia essenziale nella politica di Cipro la sicurezza stradale e come tale obiettivo si cerca di raggiungerlo attraverso un approccio multisettoriale, intervenendo sulla riqualificazione della rete stradale, intervenendo sull'informazione, intervenendo sui veicoli, intervenendo sulla rieducazione soprattutto dei giovani. Il collega inglese si è invece soffermato in modo particolare sulla necessità di non accontentarsi mai sui risultati raggiunti, ogni volta che diminuisce il numero di incidenti e di morti si dimostra che è possibile vincere questa entusiasmante battaglia ed ha ragione il collega inglese quando propone controlli mirati sulla rete stradale urbana ed extra urbana e controlli anche sulla progettazione delle strade. Quanto detto dal collega estone mette in evidenza come ci sia piena sintonia tra le misure assunte dal suo governo e quello che insieme stiamo cercando di fare oggi. Il collega del Lussemburgo ha poi ricordato quanto sia importante il tempo di riposo degli autotrasportatori per il raggiungimento dei risultati concreti nel campo della sicurezza stradale. Un altro elemento sollevato dal collega lussemburghese è stato quello relativo all'impunità e al mancato rispetto delle norme. Il collega lussemburghese ha anche detto: "Niente norme europee, ma rispetto delle norme". E' molto importante, credo. Per il collega della Repubblica Ceca la creazione di una nuova cultura per la strada, perché le strade sono spazi comuni, e quindi l'educazione significa già da sola una piena condizione per contenere la incidentalità. La sicurezza è il primo diritto di un cittadino. La collega olandese ha poi ricordato quanto sia importante il peso economico della incidentalità, un peso che ricade direttamente sulle famiglie e ha ragione quando parla della Dichiarazione come un primo segnale, penso però che anche un segnale può avere la forza per responsabilizzare i Paesi sul tema della sicurezza. Il collega irlandese ha ricordato che quello che succede nelle nostre strade impone un'urgenza di decisioni politiche e di fatti. Ringrazio infine il collega italiano per la testimonianza di concretezza prodotta dall'Italia nell'ultimo biennio sul tema della sicurezza stradale.

Io credo che per oggi la nostra sessione è finita, ci diamo appuntamento domani mattina alle 9.30. Invece questa sera ci ritroveremo al Teatro Filarmonico alle 20.45, quindi avremo almeno un quarto d'ora di rinvio.

Un'ultima considerazione è questa: che le considerazioni e i contributi forniti in questo dibattito, nonché le osservazioni prodotte dal documento, consentiranno a questa Presidenza di apportare tutte quelle correzioni necessarie e dare la massima completezza alla Dichiarazione di Verona. Pensiamo in serata di fornire il documento definitivo e questo documento sarà oggetto della sessione di domani mattina.

Prima di sospendere i lavori, però, consentitemi di ribadire che la qualità e la forza del lavoro di questa prima giornata mi portano a formulare una proposta che, a mio avviso, trova una oggettiva motivazione, è una proposta: Verona potrebbe, per la sua baricentricità geografica, Verona si trova all'incrocio tra il corridoio numero 1 Berlino-Palermo e il corridoio numero 5 Lisbona-Budapest, potrebbe Verona, per la sua baricentricità geografica, all'interno della nuova Europa essere annualmente la sede per un incontro, per un confronto tra gli Stati della nuova Europa sul tema della sicurezza stradale, un incontro ed un confronto mirati a misurare realmente l'avanzamento di questo interessante itinerario in difesa della vita.

Arrivederci a domani, questa è una proposta per Verona, ci ripensiamo, ognuno ci pensi questa sera, domani eventualmente mi darete una risposta. Grazie a tutti, a più tardi.