

6.7. La politica di prevenzione deve comprendere dei dispositivi tecnici e giuridici che consentano di identificare e seguire le navi che navigano nelle acque europee, di adottare delle sanzioni dissuasive per l'inquinamento volontario (degasificazione) e l'esclusione dalla ZEE delle navi fuori norma.

6.8. Una politica di sicurezza marittima ambiziosa, di cui le proposte attuali non costituiscono che l'inizio, deve risanare l'ambiente del trasporto marittimo e fare in modo che la sicurezza sia utile non solo a quanti lavorano in mare, ma anche ai cantieri navali e ai produttori di attrezzature, in termini di attività e di posti di lavoro qualificati. A bordo delle

navi, le condizioni di lavoro e di occupazione devono essere tali da consentire la massima sicurezza della navigazione. Vi deve essere un numero sufficiente di ispettori qualificati per garantire le ispezioni a bordo dal punto di vista sia delle strutture della nave, delle sue attrezzature di sicurezza e dei suoi moderni strumenti di navigazione che della condizione degli equipaggi.

6.9. È chiaro che, per essere effettivamente applicata al più presto, l'adozione di una regolamentazione rafforzata esige un vero impegno politico da parte degli Stati membri e la disponibilità di mezzi adeguati.

Bruxelles, 19 ottobre 2000.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Göke FRERICHs

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni: le priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea — Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni»

(2001/C 14/05)

La Commissione, in data 20 marzo 2000, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 262 del Trattato, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla comunicazione di cui sopra.

La Sezione «Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del Relatore Ghigonis, in data 28 settembre 2000.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 19 ottobre 2000, nel corso della 376^a sessione plenaria, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. In questa nuova comunicazione sulla sicurezza stradale, la Commissione valuta i progressi realizzati a partire dall'adozione della Comunicazione dell'aprile 1997⁽¹⁾. Vi si osserva un rallentamento nella diminuzione del numero di vittime della strada e, per promuovere la sicurezza stradale, si propongono le seguenti misure:

— sei priorità a breve e medio termine:

- continuazione ed approfondimento dei lavori nell'ambito del programma europeo di valutazione dei nuovi autoveicoli (EuroNCAP);
- campagne e legislazione sull'uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini;
- raccomandazione agli Stati membri sul massimo tasso d'alcolemia consentito al volante;
- legislazione sui limitatori di velocità per i veicoli commerciali leggeri;

⁽¹⁾ «Promuovere la sicurezza stradale nell'UE» COM(1997) 131 def.; parere del Comitato — GU C 73 del 9.3.1998, pag. 66.

- elaborazione di orientamenti per la gestione dei punti critici (luoghi in cui si concentrano gli incidenti) e progettazione di zone non pericolose ai margini delle strade (in modo da ridurre i rischi di lesioni gravi in caso d'incidente);
- legislazione in merito alla parte anteriore dei veicoli per renderla meno pericolosa per pedoni e ciclisti;
- cinque aree di ricerca supplementari per stabilire se determinate misure soddisfino il criterio sul rapporto costo-efficacia:
 - parametri medici per l'ottenimento della patente di guida;
 - parametri relativi agli esami per il rilascio delle patenti;
 - uso di luci durante il giorno;
 - effetti dei medicinali sul comportamento del conducente;
 - trattamento delle vittime di incidenti;
- tre misure di sostegno prioritarie:
 - base di dati CARE;
 - sistemi integrati d'informazioni;
 - ricerche sulle norme e la telematica applicabili ai veicoli.

1.2. Infine la Commissione incoraggia le autorità degli Stati membri a tutti i livelli (nazionale, regionale e locale) a calcolare sistematicamente i costi e gli effetti delle misure di sicurezza stradale, ad aumentare gli investimenti in queste misure ed a sviluppare meccanismi che permettano ai responsabili delle decisioni in materia di sicurezza stradale che ne assumono i costi, di percepire concretamente i benefici che ne derivano.

2. Osservazioni di carattere generale

2.1. Finalità generali

2.1.1. Il Comitato approva gli obiettivi della politica comunitaria in materia di sicurezza stradale ed accoglie con favore questa nuova iniziativa della Commissione.

2.1.2. Il Comitato condivide l'opinione della Commissione secondo cui la constatazione di un rallentamento nella diminuzione del numero di vittime della strada giustifica nuove azioni. In mancanza di altre cifre target, è infatti essenziale giungere almeno ad una evoluzione costante verso la riduzione del numero di vittime della strada. Il Comitato si rammarica di non aver trovato un'analisi delle cause di tale rallentamento,

che permetterebbe di trovare le soluzioni adeguate. A tutte le istituzioni europee e nazionali interessate saranno richiesti un impegno effettivo e un approccio dinamico affinché sorvegolino l'attuazione continua di tali progressi.

2.2. Approccio auspicato

2.2.1. Il Comitato si rallegra del fatto che le iniziative annunciate dalla Commissione rispettino il quadro stabilito dalla precedente comunicazione per il programma 1997-2001 e che rispondano alle esigenze rilevate dal Comitato nel parere del 10 dicembre 1997⁽¹⁾ in materia di ordine di priorità e di valutazione sotto l'aspetto costi/efficacia:

- la combinazione di misure legislative e non legislative, scelte in funzione di considerazioni sull'efficacia e sul rapporto costo/efficacia;
- criteri obiettivi ed agevoli per assegnare una priorità alle azioni possibili;
- il rispetto del principio della sussidiarietà in un campo in cui le particolarità nazionali e regionali possono avere un peso rilevante sull'efficacia di una misura;
- la ricerca, nonostante tutto, del più elevato livello d'armonizzazione possibile, nell'interesse del cittadino europeo che si sposta da un paese all'altro e degli utenti professionali della strada.

2.3. Critiche e suggerimenti generali

2.3.1. Il Comitato deplora che la comunicazione, pur constatando che un'applicazione generalizzata delle migliori pratiche implicherebbe una diminuzione rilevante del numero d'incidenti e di vittime, non proponga alcuna iniziativa specifica volta alla divulgazione di tali pratiche. Il Comitato chiede alla Commissione europea di confermare il proprio impegno nell'attiva promozione della diffusione delle migliori pratiche.

2.3.2. Il Comitato osserva che la base di dati CARE, istituita dal 1993, non è mai stata veramente utilizzata. Le analisi menzionate al paragrafo 2.4 della comunicazione dimostrano chiaramente l'utilità di una siffatta base di dati. Tuttavia l'uso che ne è stato fatto finora rimane assai limitato. Se tutti i soggetti interessati alla sicurezza stradale (autorità, industria, scienziati, utenti della strada, ecc.) potessero accedervi, CARE sarebbe uno strumento ben più potente di quanto non lo sia adesso.

⁽¹⁾ «Promuovere la sicurezza stradale nell'UE» COM(1997) 131 def.; parere del Comitato — GU C 73 del 9.3.1998, pag. 66.

2.3.3. Il Comitato ritiene che la mancanza di dati precisi e pertinenti costituisca in generale un ostacolo sostanziale allo sviluppo di politiche avanzate in materia di sicurezza stradale. Dei miglioramenti sono realizzabili e vanno messi in atto tenendo conto di tutti gli elementi che, congiuntamente, consentono di sviluppare tali politiche:

- la raccolta di dati
- il trattamento dei dati
- l'analisi dei dati
- l'informazione sulla politica condotta.

2.3.4. Il Comitato rammenta che il comportamento degli utenti dipende in ampia misura dalle conoscenze e dalle abitudini acquisite sin dalla più tenera infanzia. L'educazione relativa alla sicurezza stradale, specie alle scuole elementari, rappresenta l'elemento fondamentale di riuscita per il quale potrebbero essere stabilite delle norme comunitarie.

3. Osservazioni particolari sulle iniziative proposte

3.1. *Priorità d'azione*

3.1.1. Il Comitato approva l'approccio della Commissione consistente ad integrare di più le misure non legislative in una politica coerente di sicurezza stradale.

3.1.2. Le informazioni che si ricavano dal programma EuroNCAP sono infatti più utili di un approccio legislativo per la commercializzazione di veicoli più sicuri, mentre le campagne, così come le informazioni agli utenti della strada, influenzano il fattore umano, che è determinante per la sicurezza stradale.

3.1.3. Il Comitato approva ugualmente le iniziative che tendono a favorire il miglioramento delle infrastrutture per quanto riguarda l'aspetto della sicurezza stradale (gestione dei punti critici e progettazione di zone non pericolose ai margini delle strade). La prevenzione degli incidenti e la riduzione dell'impatto in caso di incidenti dovrebbero far parte di questo miglioramento delle infrastrutture fondate sulla sicurezza stradale. Il Comitato considera che i gestori delle infrastrutture, così come i costruttori di veicoli, attraverso il programma EuroNCAP, potrebbero essere incoraggiati in questo senso dalla pubblicazione di dati comparati relativi alla sicurezza delle infrastrutture stradali.

3.1.4. Il Comitato attribuisce grande importanza al proseguimento delle azioni volte alla lotta contro la guida in stato di ebbrezza. Si rammarica dell'impossibilità «apparente»,

invocata dalla Commissione, di fare adottare dei tassi massimi d'alcolemia uniformi, pur senza sottovalutare le difficoltà per arrivare ad un accordo. Ribadisce inoltre la richiesta formulata nel suo precedente parere⁽¹⁾ di adottare una direttiva che fissi il tasso massimo d'alcolemia a 0,5 mg; questo tasso non rimetterebbe in discussione le misure più severe eventualmente prese da certi Stati membri.

3.1.5. Il Comitato approva le iniziative in favore di misure legislative riguardanti l'uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini. Considerando che questo tipo di misure non dovrebbe escludere sistematicamente categorie di veicoli o modi di trasporto, il Comitato raccomanda che, ad esempio, nel caso dei trasporti pubblici, dei taxi e dei veicoli commerciali, le disposizioni legislative tengano conto degli aspetti operativi e commerciali.

3.1.6. Il Comitato sostiene in linea di massima l'installazione estesa di limitatori di velocità negli altri veicoli commerciali. Osserva tuttavia che, a lungo termine, limiti di velocità variabili, in funzione, per esempio, delle condizioni climatiche e della densità del traffico, sono preferibili a limiti fissi. I progressi tecnici permetterebbero d'introdurre tali sistemi per tutte le categorie di veicoli in un prossimo futuro. Gli attuali limitatori di velocità non possono funzionare in un simile sistema. L'estensione dell'uso dei limitatori di velocità obbligatori dovrebbe pertanto essere progressiva, accordando inoltre un'attenzione particolare ai possibili effetti perversi, quali un maggiore utilizzo dei veicoli con un peso lordo appena inferiore alla soglia; ciò implicherebbe una maggiore quantità di veicoli-chilometri, emissioni accresciute e rischi più elevati in termini di sicurezza stradale.

3.2. *Ricerche supplementari*

Il Comitato accoglie con favore i temi proposti per ulteriori ricerche. Gli effetti delle medicine e delle droghe sul comportamento al volante devono essere studiati con priorità. Malgrado l'interesse che presentano alcune azioni concrete (avvertenze, dati comparati), l'uso crescente di tali sostanze induce il Comitato a raccomandare misure vincolanti per reprimere la guida sotto l'effetto di farmaci o droghe; misure del genere richiedono sin da ora una migliore informazione a tutte le parti interessate (aziende farmaceutiche, medici, farmacisti, utenti) sugli effetti previsti.

⁽¹⁾ Parere del CES in merito alla «Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni — Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il programma 1997-2001», GU C 73 del 9.3.1998.

3.3. Misure di sostegno

3.3.1. Il rapido sviluppo della base di dati CARE costituisce, secondo il Comitato, un elemento chiave per ogni ordine di priorità e per ogni politica di sicurezza stradale che si ispiri al principio costo/efficacia, ed è per questo motivo che il Comitato si è espresso al riguardo nel capitolo «Critiche e suggerimenti generali».

3.3.2. Il Comitato approva le altre due misure prioritarie di sostegno: il sistema integrato di informazioni e le ricerche sulle norme e la telematica applicabili ai veicoli. Tuttavia considera che questa ricerca dovrebbe concernere anche le infrastrutture stradali. Le relative norme in materia di costruzione e manuten-

zione dovrebbero incentrarsi maggiormente sulla sicurezza stradale e sulla telematica che è sicuramente idonea a rafforzare il rispetto del codice stradale e a trasmettere agli utenti della strada ogni dato suscettibile di favorire un comportamento orientato alla sicurezza.

4. Conclusione

Da un punto di vista generale, il Comitato è favorevole a qualsiasi azione volta a migliorare la sicurezza stradale. Si rallegra in particolare dell'adozione da parte del Consiglio «Trasporti», il 26 giugno scorso, di una risoluzione sul rafforzamento della sicurezza stradale che contiene spunti analoghi alle misure raccomandate nel presente parere.

Bruxelles, 19 ottobre 2000.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Göke FRERICHs

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile»

(2001/C 14/06)

Il Consiglio dell'Unione europea, in data 27 aprile 2000, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80, paragrafo 2, del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del Relatore von Schwerin, in data 8 settembre 2000.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 19 ottobre 2000, nel corso della 376^a sessione plenaria, con 94 voti favorevoli e 1 astensione il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. Mediante la proposta di regolamento in esame la Commissione intende procedere all'armonizzazione delle norme tecniche e delle procedure amministrative dell'aviazione civile. Il documento pubblicato finora dalla «Joint Aviation Authority», JAR-OPS 1 («Joint Aviation Requirement»), già adottato nelle legislazioni degli Stati membri come norma di legge, dovrà essere adottato dalla Commissione sotto forma di regolamento previa lievi modifiche.

2. Sintesi della proposta della Commissione

2.1. A sostegno della proposta la Commissione adduce le seguenti motivazioni:

2.1.1. Nel 1989, mettendo a punto il secondo pacchetto di norme di liberalizzazione, il Consiglio e la Commissione avevano concordato che la politica comunitaria in materia di trasporti aerei avrebbe dovuto occuparsi anche dell'armonizzazione del quadro normativo applicabile all'aviazione civile, sia per mantenere un elevato livello di sicurezza che per garantire una concorrenza leale nel mercato interno.