

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema La politica europea di sicurezza stradale e i conducenti professionisti — Parcheggi sicuri e custoditi

(2007/C 175/21)

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 16 febbraio 2007, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 29, paragrafo 2, del proprio Regolamento interno, di elaborare un parere sul tema: *La politica europea di sicurezza stradale e i conducenti professionisti — Parcheggi sicuri e custoditi*

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 7 maggio 2007 sulla base di un progetto di cui sono stati relatori dapprima ETTY e in seguito CHAGAS.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 30 maggio 2007, nel corso della 436^a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 118 voti favorevoli, 4 voti contrari e 2 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Per ragioni attinenti alla sicurezza stradale, alla criminalità ai danni del trasporto merci su strada e alla salute e alla sicurezza degli autotrasportatori, è necessario creare in tutta l'Unione europea un maggior numero di parcheggi sicuri e custoditi per i conducenti professionisti.

1.2 L'Unione internazionale dei trasporti stradali (*International Road Transport Union — IRU*) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (*European Transport Workers' Federation — ETF*) hanno elaborato una serie di criteri comuni che, oltre ad essere frutto di una scelta avveduta, risultano anche applicabili; occorrerà tenerne conto nella costruzione di queste strutture di sosta.

1.3 Il Comitato economico e sociale europeo accoglie con favore l'iniziativa del Parlamento europeo, appoggiata dalla Commissione europea, di elaborare un progetto pilota che prevede studi di fattibilità e aiuti all'avviamento per la creazione di parcheggi sicuri e custoditi per i conducenti professionisti.

Il Comitato formula le seguenti raccomandazioni:

1.4 la Commissione dovrebbe tener conto della questione dei parcheggi sicuri e custoditi per i conducenti professionisti nel quadro della messa a punto e del cofinanziamento delle reti stradali transeuropee;

1.5 la Commissione dovrebbe fare altrettanto al momento dell'approvazione di progetti di infrastrutture stradali cofinanziati nel quadro del Fondo europeo di sviluppo regionale. Anche la Banca europea per gli investimenti dovrebbe tenere conto della questione nell'erogare prestiti per lo sviluppo di infrastrutture stradali;

1.6 gli Stati membri dovrebbero esaminare la questione nel quadro dell'applicazione a livello nazionale del Programma di azione per la sicurezza stradale;

(NB: in merito a queste tre raccomandazioni, andrebbe prestata particolare attenzione alla necessità di creare un maggior numero di strutture di sosta di questo tipo, specialmente alla luce del costante aumento del traffico tra «vecchi» e «nuovi» Stati membri);

1.7 la Commissione dovrebbe valutare, nel periodo fino all'aprile 2009, il ruolo che potrebbe svolgere l'UE legiferando in merito agli aspetti pertinenti della questione ed elaborando stru-

menti legislativi non vincolanti negli ambiti essenzialmente di competenza degli Stati membri. Ciò dovrebbe permettere alla Commissione e agli Stati membri di adottare delle misure tempestive e coordinate al termine del progetto pilota menzionato ai punti 2.9, 2.10 e 2.11. La valutazione andrebbe effettuata conformemente all'articolo 71 del Trattato, ma anche tenendo conto del rapporto tra le misure relative all'orario di lavoro da un lato e quelle relative alla salute e alla sicurezza dei lavoratori dall'altro. I provvedimenti adottati potrebbero contemplare anche la questione dei parcheggi sicuri e custoditi per i conducenti professionisti;

1.8 la Commissione dovrebbe garantire la piena partecipazione delle parti sociali a questo esercizio;

1.9 la Commissione dovrebbe esaminare i possibili modi per rafforzare le iniziative adottate dalla società civile in merito alla questione dei parcheggi sicuri e custoditi e per contribuire alla loro attuazione, nonché per far sì che le organizzazioni interessate aiutino i loro aderenti a utilizzare in modo ottimale le strutture di sosta esistenti e quelle di nuova concezione. La Commissione potrebbe, ad esempio, aiutarle a integrare e migliorare le informazioni sulle strutture di sosta e a rendere queste informazioni più accessibili, anche on line, ai loro aderenti. Si potrebbero inoltre prevedere un sistema di certificazione dei parcheggi sicuri e custoditi (che utilizzi i criteri comuni IRU-ETF) e un sistema di informazione quotidiana sui posti ancora disponibili nei parcheggi. Insieme agli Stati membri e alle organizzazioni interessate, la Commissione potrebbe mettere a punto dei metodi per informare in tempo utile i conducenti.

2. Osservazioni generali

2.1 La politica europea in materia di sicurezza stradale, comprendente il *Terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale* (2003) e il *Programma di azione europeo per la sicurezza stradale — Bilancio intermedio* (2006), è stata incentrata su alcune categorie ben precise tra cui i motociclisti, i pedoni, i giovani e anche i conducenti professionisti. La Commissione ha tuttavia trascurato diversi aspetti rilevanti, uno dei quali è di fondamentale importanza agli occhi delle parti sociali: si tratta, nel quadro della sicurezza delle infrastrutture stradali, delle aree di sosta per i conducenti professionisti, in particolare delle aree di sosta sicure e custodite.

2.2 Perché è una questione così cruciale? Si può rispondere adducendo almeno tre validi motivi.

2.3 Il primo riguarda la questione della sicurezza stradale. È di recente entrato in vigore il nuovo regolamento (CE) n. 561/2006 sui periodi di guida e di riposo. Implicitamente, all'articolo 12 riconosce l'importanza di disporre, lungo la rete autostradale dell'UE, di un numero sufficiente di strutture di sosta per conducenti professionisti sicure e custodite (¹). A parte questa considerazione legata alle normative europee, occorre ricordare che in alcuni Stati membri la legislazione nazionale prevede il divieto di circolazione per i mezzi pesanti nel fine settimana. In questo ambito è pertanto necessario che gli Stati membri migliorino la diffusione di informazioni e il coordinamento tra di loro.

2.4 Il secondo motivo è la diffusione degli atti criminali ai danni del trasporto merci su strada. Benché i dati statistici provenienti dagli Stati membri siano per molti aspetti insufficienti e difficilmente comparabili, sembra che il numero di furti (di camion e carico) e di aggressioni ai conducenti sia in aumento. In base a diverse fonti, il 40 % degli atti criminali commessi nel contesto di un trasporto internazionale su strada avviene nei parcheggi situati lungo le autostrade. Tra breve uno studio attualmente condotto dalla Conferenza europea dei ministri dei Trasporti e dall'Unione internazionale dei trasporti su strada fornirà dati aggiornati sulle aggressioni e sugli atti di violenza subiti dai conducenti professionisti nelle aree di sosta.

2.4.1 Recentemente (maggio 2007) il Parlamento ha pubblicato uno studio sul furto organizzato di veicoli commerciali e del loro carico nell'UE (²) in cui si stima il valore delle perdite causate da furti a oltre 8,2 miliardi di euro, pari a un valore di 6,72 euro per ogni viaggio con carico. Secondo lo studio, ogni anno circa 9.000 conducenti professionisti sono vittime di questo tipo di criminalità sulle autostrade dell'UE.

2.5 Il terzo motivo è la necessità di tenere conto della salute e della sicurezza degli autotrasportatori. Un conducente stanco rappresenta un problema per la sicurezza stradale. La politica dei trasporti, tuttavia, dà importanza alla limitazione dei periodi di guida essenzialmente sotto il profilo della concorrenza, mentre la questione di per sé, anche nel migliore dei casi, ha uno spazio molto limitato nella legislazione attuale.

2.6 Vi sono anche altri aspetti da tenere in considerazione: ad esempio, i conducenti professionisti di veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate non sono soggetti alle normative europee sui periodi di guida e di riposo e a quelle sui dispositivi di limitazione della velocità. E ciò nonostante il fatto che il traffico di questo tipo di veicoli non cessi di crescere, compresi i trasporti di merci di valore, e che il numero di incidenti in cui sono coinvolti sia in aumento.

(¹) Articolo 12: A condizione di non compromettere la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo, o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta appropriato.

(²) Versione provvisoria, 3.5.2007, IP/B/TRAN/IC/2006-194. Lo studio è stato effettuato dalla società NEA Transport. Research and Training su richiesta della commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo.

2.7 Si pone inoltre l'ampia questione delle modalità per agevolare l'applicazione degli elementi sociali delle normative sui conducenti di camion, alla quale finora non si è dato sufficiente rilievo.

2.8 Infine, la presenza lungo le principali autostrade europee di parcheggi sicuri e custoditi che si trovino a una distanza adeguata potrebbe anche determinare effetti positivi sull'ambiente e contribuire a rendere il traffico più scorrevole.

2.9 L'importanza di mettere a disposizione dei conducenti professionisti aree di sosta sicure e custodite è attualmente al centro di un dibattito che si sviluppa soprattutto attorno ad un punto, vale a dire il fatto che di recente (2006) i datori di lavoro e i sindacati del settore, l'Unione internazionale dei trasporti stradali e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, abbiano richiesto all'UE e alle autorità nazionali, regionali e locali degli Stati membri di predisporre un numero sufficiente di strutture di questo genere che rispettino una serie di criteri stabiliti congiuntamente.

2.10 Anche il Parlamento europeo, nelle sue deliberazioni sul nuovo regolamento (CE) n. 561/2006, ha trattato la questione delle aree di sosta sicure e custodite, esprimendo particolare preoccupazione per la criminalità ai danni del trasporto merci su strada. Su iniziativa del Parlamento, appoggiato dalla Commissione, una dotazione di 5,5 milioni di euro è stata destinata all'elaborazione di un progetto pilota. Questo progetto, attualmente in corso, prevede studi di fattibilità e aiuti all'avviamento per l'allestimento di tali aree di sosta.

2.11 Nel 2006 la Commissione ha commissionato uno Studio sulla fattibilità della creazione, sulla rete stradale transeuropea, di una rete di parcheggi sorvegliati per gli operatori del trasporto su strada, che è stato completato all'inizio del 2007 (³).

2.12 Gli aiuti all'avviamento sono stati concessi a cinque progetti modello i cui obiettivi principali sono i seguenti: la definizione di requisiti comuni in materia di parcheggi sicuri e la costruzione di alcuni parcheggi sicuri di nuova concezione in almeno due Stati membri. Tra le questioni fondamentali da esaminare vi è quella dei modelli di partnership pubblico-privato.

2.13 La Commissione procederà alla valutazione del progetto pilota non appena sarà stato completato, entro il mese di aprile 2009, coinvolgendo le parti direttamente interessate così come le avrà coinvolte nella sua attuazione. Nel 2009 la Commissione potrebbe formulare delle proposte di intervento (normative, strumenti legislativi non vincolanti, coordinamento, scambio di migliori prassi, ecc.) fondate sulla valutazione effettuata.

2.14 Nel bilancio 2007 il Parlamento ha inoltre destinato 2 milioni di euro allo sviluppo di un sistema di certificazione per i parcheggi sicuri e custoditi.

(³) NEA Transport Research Training, Rijswijk, Paesi Bassi, gennaio 2007.

2.15 Di recente il Comitato ha accennato alla questione dei parcheggi sicuri e custoditi per i conducenti professionisti nel parere TEN/217⁽⁴⁾ e nel parere TEN/270⁽⁵⁾.

2.16 La questione dei posti disponibili nei parcheggi è inoltre affrontata nella relazione del Parlamento sul tema *Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali* (2006/0182(COD), versione preliminare) del 20 marzo 2007.

3. Osservazioni particolari

3.1 A giudizio del Comitato la Commissione, stabilendo norme relative ai periodi di guida e di riposo, si è anche impegnata a far sì che i conducenti professionisti fossero in grado di rispettarle. Ciò significa che lungo le principali autostrade europee occorre prevedere dei parcheggi adeguati a una distanza tale da permettere ai conducenti di rispettare i periodi di riposo obbligatori.

3.2 I criteri per la messa a punto di questo genere di parcheggi definiti dall'IRU e dall'EFT nel marzo 2006 sono frutto di una scelta avveduta e risultano applicabili. Essi tengono adeguatamente conto di molte delle raccomandazioni di intervento formulate nello studio di fattibilità menzionato al punto 2.10. I criteri si riferiscono a due tipi di strutture di sosta: un primo tipo che offre servizi di base e un secondo tipo, per gli snodi strategici, che presenta un maggior numero di servizi obbligatori. L'IRU e l'EFT propongono inoltre altre strutture o servizi che, per gli operatori delle aree di sosta, sono altamente auspicabili oppure facoltativi in funzione del livello della domanda. Secondo il Comitato, questi criteri garantiscono un adeguato equilibrio tra le considerazioni relative alla sicurezza stradale, alla protezione del conducente e del carico, alla salute e sicurezza sul luogo di lavoro per il conducente.

3.3 Attualmente nell'UE i parcheggi che rispondono ai criteri stabiliti dall'IRU e dall'EFT sono in numero insufficiente, sia nei vecchi Stati membri che in quelli nuovi. Nell'Europa centrale e orientale tali parcheggi dovrebbero essere previsti già nelle fasi di pianificazione e costruzione delle nuove autostrade. Sarebbe inoltre opportuno dedicare un'attenzione particolare ai valichi delle frontiere esterne dell'UE, dove i conducenti devono spesso attendere per lunghi periodi.

3.4 La Commissione europea e gli Stati membri dovrebbero affrontare la situazione con urgenza, tenendo conto delle rispettive responsabilità e competenze. Il Comitato prende atto con interesse delle iniziative prese dal Parlamento e dalla Commissione e auspica che inducano quanto prima la Commissione stessa e gli Stati membri a impegnarsi nella preparazione di politiche da sviluppare dopo la conclusione dei progetti pilota menzionati al punto 2.11.

3.5 Il Comitato osserva con soddisfazione che la società civile organizzata, e in particolare le parti sociali del settore del trasporto su strada, ha affrontato la questione dei parcheggi sicuri e custoditi con un'iniziativa costruttiva e concreta. Incoraggia quindi la Commissione a esaminare i possibili modi per rafforzare questa iniziativa e per contribuire alla sua attuazione, nonché per far sì che le organizzazioni interessate aiutino i loro aderenti a utilizzare in modo ottimale le strutture di sosta esistenti e quelle di nuova concezione. La Commissione potrebbe, ad esempio, aiutarle a integrare e migliorare le informazioni sulle strutture di sosta e a rendere queste informazioni più accessibili, anche on line, ai loro aderenti. Si potrebbe inoltre prevedere un sistema di informazione quotidiana sui posti ancora disponibili nei parcheggi. Insieme agli Stati membri e alle organizzazioni interessate, la Commissione potrebbe mettere a punto dei metodi per informare in tempo utile i conducenti.

Bruxelles, 30 maggio 2007.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁴⁾ Parere sul tema *La sicurezza dei modi di trasporto*, CESE 1488/2005 del 14.12.2005, cfr. punto 3.10. GU C 65 del 17.3.2006.

⁽⁵⁾ Parere in merito alla *Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali*, CESE 613/2007 del 26.4.2007, cfr. punto 4.8.