



Brussels, 6 March 2018

**Le Istituzioni dell'UE sono sollecitate a rivedere le norme in materia di guida e di riposo dei conducenti di autobus al fine di riconoscere tra le priorità la sicurezza stradale.**

**Qualsiasi intervento che non tenga conto di tale aspetto determinerà un indebolimento della sicurezza dei conducenti, degli utenti della strada e dei passeggeri.**

*Dichiarazione congiunta della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), della Federazione europea dei ciclisti (ECF), della Federazione europea delle vittime del traffico stradale (FEVR) e del Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (CTSE).*

La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), la Federazione europea dei ciclisti (ECF), la Federazione europea delle vittime del traffico stradale (FEVR) e il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (CTSE) chiedono alle istituzioni dell'UE di respingere qualsiasi tentativo che non tenga conto della sicurezza stradale nella regolamentazione dei tempi di guida e di riposo per il trasporto di autobus in Europa.

Nella sua forma attuale, il regolamento (UE) n. 561 non garantisce appieno la sicurezza e il benessere dei conducenti professionisti, dei ciclisti, dei pedoni, dei passeggeri e degli altri automobilisti. Inoltre, la recente proposta della Commissione europea, del 31 maggio 2017, peggiora notevolmente le condizioni prevedendo solo due giorni di riposo ogni 20 giorni di guida per i conducenti di autobus e pulman, superando le regole attuali secondo le quali sono previsti un minimo di 3 giorni di riposo in due settimane di lavoro.

Gli incidenti stradali determinati gli automezzi pesanti, gli autobus e i pulman e che coinvolgono modo gli anche altri utenti della strada e i conducenti, sono purtroppo ancora troppo frequenti. Date le loro dimensioni e il peso, gli incidenti stradali in cui sono coinvolti questi veicoli determinano spesso un numero maggiore di morti, in particolare ciclisti, pedoni e veicoli a due ruote. Inoltre, un incidente che coinvolge un autobus o un pulman può comportare molti più decessi considerando il numero di passeggeri a bordo. L'UE è impegnata al fine di ridurre il numero dei decessi stradali. I progressi in materia di sicurezza stradale che sono stati realizzati in tutta l'UE si sono stabilizzati negli ultimi anni determinando la diminuzione dei decessi. Ciò significa che dobbiamo fare di più per migliorare la sicurezza stradale, ma dobbiamo anche assicurarci che il problema non sia aggravato dal fatto di avere guidatori distratti, stanchi e sovraccarichi di lavoro; in particolare quelli che guidano autobus e pullman da 20/30 tonnellate. Un regime di guida e di riposo, non adeguati per il recupero psicofisico dei conducenti, non consentono una guida ottimale e non garantiscono le condizioni di sicurezza nel trasporto commerciale di passeggeri.

L'aumento generale del traffico, la crescita esponenziale del volume del trasporto transfrontaliero di merci e passeggeri su strada, richiedono una diminuzione dei limiti massimi per il tempo di guida e una nuova distribuzione dei tempi di riposo per consentire al guidatore di gestire livelli insopportabili di affaticamento.

Eliminare le deroghe relative ai riposi ed adottare il divieto totale dei periodi di riposo settimanali spesi nel veicolo, riconoscendo invece il riposo settimanale ridotto di 24 ore sono gli interventi che ci auguriamo

possano essere adottati dalla Commissione, dal Parlamento europeo e del Consiglio per contribuire a migliorare la sicurezza sulle strade europee.

Le quattro organizzazioni firmatarie della presente dichiarazione congiunta ricordano all'UE e ai responsabili delle politiche nazionali l'impegno assunto a Malta, nel 2017, da 28 Stati membri, di impegnarsi attivamente per dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2020 e ridurre il numero di feriti gravi sulle strade europee entro il 2030. Dobbiamo esaminare ogni problema di trasporto in un'ottica che pone la sicurezza tra le priorità prima di prendere ogni decisione in merito, senza eccezioni. Le scelte strategiche che hanno la sicurezza degli utenti della strada e dei conducenti al loro interno costituiscono il fattore chiave per raggiungere questo obiettivo!

**Roberto Parrillo**

President  
ETF Road Transport Section

**Jeannot Mersch**

President FEVR,  
European Federation of Road Traffic Victims

**Bernhard Ensink**

Secretary General  
European Cyclists' Federation

**Antonio Averoso**

Executive Director  
European Transport Safety Council