

4.2 Criteri per la scelta delle proposte da ammettere a finanziamento

- 4.2.1 Le procedure concorsuali regionali, così come le procedure concertative, definiranno una graduatoria di merito (di livello regionale) per l'accesso ai finanziamenti. Le Regioni inoltre, in accordo con Province e Comuni, definiranno una soglia che identifica le proposte non coerenti con i principi, con gli obiettivi e con le linee di azione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e che, conseguentemente, non potranno essere ammesse al finanziamento.
- 4.2.2 Costituisce requisito indispensabile per l'accesso ai cofinanziamenti la realizzazione di una struttura e di una attività di monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di riduzione degli incidenti stradali e, soprattutto, delle vittime da questi determinate. Il progetto della struttura e l'attività di monitoraggio costituisce parte integrante della proposta e dovrà essere oggetto di valutazione di merito.
- 4.2.3 La procedura di allocazione delle risorse dovrà essere configurata in modo da incentivare fortemente l'associazione delle Amministrazioni comunali di minori dimensioni tra loro o con la Provincia la fine di esprimere, complessivamente, un livello di risorse progettuali e gestionali e una capacità di spesa coerenti con la natura e con la scala dei fenomeni da governare.
- 4.2.4 Sarà altresì da incentivare la formazione di accordi di partenariato pubblico-privato che favoriscano la partecipazione diretta delle imprese e delle parti sociali al processo di miglioramento della sicurezza stradale in accordo con le finalità e le condizioni indicate nei capitoli 1.2 e 3.1 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
- 4.2.5 Le proposte di intervento che saranno oggetto della procedura concorsuale o concertativa dovranno essere formate da:
- a) domanda di partecipazione;
 - b) quadro descrittivo (secondo quanto definito nell'ambito del primo programma di attuazione);
 - c) analisi generale dell'incidentalità (secondo quanto definito nell'ambito del primo programma di attuazione);
 - d) nota che evidenzia il carattere specifico e aggiuntivo della proposta;
 - e) proposta tecnica e relativo piano economico finanziario recante le indicazioni sulle fasi attuative;
 - f) nel caso di accordi tra più enti o tra istituzioni e parti private (proposte presentate da più amministrazioni o da soggetti pubblici con la collaborazione di soggetti privati) dovrà essere prodotta la relativa documentazione amministrativa che indica gli obblighi e gli impegni delle diverse parti.

4.3 Criteri di ripartizione dei fondi

- 4.3.1 Le risorse finanziarie saranno ripartite per circoscrizione regionale sulla base di un criterio di proporzionalità al danno sociale, con il vincolo di una allocazione pari al 33,33% delle risorse alle regioni meridionali. A tale fine si provvederà con apposito decreto da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in favore delle Regioni, per un importo pari a quanto indicato nella tabella 1 del successivo articolo 7.2. Con successivo decreto interministeriale ai sensi, dell'art. 56 della legge n. 488/99, si provvederà alla individuazione dei criteri e delle modalità per accedere ai mutui.

- 4.3.2 I fondi saranno distribuiti da ciascuna Regione ai destinatari finali degli incentivi in relazione ai principi di cui all'articolo 1.2, con particolare riferimento a quelli di proporzionalità e di premialità e tenendo conto dei tempi necessari per arrivare alla concreta attuazione degli interventi.
- 4.3.3 In via indicativa, e fatte salve eventuali condizioni particolari e valutazioni di opportunità, è opportuno predisporre procedure di allocazione delle risorse tali da incentivare sia le misure urgenti (paragrafo 2.1), sia gli interventi sistematici (paragrafo 2.2) sia le misure per rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale (paragrafo 2.3). In particolare su questo ultimo filone di attività dovrebbe essere canalizzata la massima quota di risorse possibile onde costruire, nei tempi più brevi, le condizioni necessarie per un progressivo miglioramento della efficacia degli investimenti in sicurezza stradale nei prossimi anni, in coerenza con i principi generali del *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni Prioritarie"*, con particolare riferimento al capitolo 1.3.
- 4.3.4 Le risorse dedicate agli incentivi per interventi sulla rete stradale dovrebbero essere ripartite tra interventi sulla rete stradale urbana e interventi sulla rete stradale extraurbana rispettando quanto più possibile il principio di proporzionalità tra risorse impegnate ed entità del danno sociale.
- 4.3.5 Più in generale, le risorse afferenti alle diverse linee di finanziamento saranno allocate rispettando i principi di priorità, di aggiuntività e di premialità. Tali principi tendono a favorire:
- a) la concentrazione di risorse finanziarie e professionali sulle proposte che tendono a migliorare la sicurezza stradale nelle situazioni che registrano il maggior numero di vittime;
 - b) l'incremento del monte risorse complessivamente impegnato per migliorare la sicurezza stradale;
 - c) la canalizzazione delle risorse disponibili verso:
 - c') gli interventi che risultano più efficaci ai fini della riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
 - c'') le amministrazioni che elaborano un progetto di miglioramento della sicurezza stradale e che possono avviarne la concreta realizzazione in tempi brevi.
- 4.4 Gestione delle procedure di allocazione delle risorse finanziarie**
- 4.4.1 Le procedure per l'allocazione delle risorse saranno gestite a livello regionale, in coerenza con i principi, i criteri e i parametri concordati tra Governo nazionale, Governi regionali, Province e Comuni.
- 4.4.2 Le commissioni di valutazione per la definizione delle graduatorie di merito di cui al precedente comma 4.2.1 saranno costituite da rappresentanti delle Regioni, delle Province e dei Comuni.
- 4.4.3 I finanziamenti saranno attribuiti in misura completa al momento della definitiva ammissione al cofinanziamento - sancita da apposito atto amministrativo e da eventuale convenzione - e saranno erogati per stato di avanzamento dei lavori, in relazione alla suddivisione in fasi attuative indicata nella proposta tecnica di cui al precedente punto 4.2.5, lettera e).
- 4.4.4 Le eventuali disponibilità generate dalla perdita del diritto ad accedere ai fi-

nanziamenti a causa del mancato rispetto di termini essenziali della proposta confluiranno in un fondo per il finanziamento delle prime tra le proposte escluse per limiti di disponibilità. Spetta alle Regioni definire le procedure necessarie per riallocare le disponibilità che si venissero eventualmente a determinare.

- 4.4.5 Non potranno accedere ai finanziamenti le proposte con punteggio inferiore alla soglia di ammissibilità, secondo quanto indicato al precedente comma 4.2.1. Tale soglia sarà definita dalla Regione competente per territorio, in accordo con Province e Comuni.

5 ATTUAZIONE DEL PIANO IN AMBITO NAZIONALE

5.1 Procedura per l'allocazione delle risorse

- 5.1.1 Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pubblica un bando nazionale per il cofinanziamento degli interventi strategici indicati nel precedente articolo 2.4 e successivi commi.
- 5.1.2 Il bando è riservato a Regioni, Province e Comuni, che potranno partecipare in forma singola o associata, valendosi o meno di accordi di partenariato pubblico-privati. Ogni amministrazione potrà candidare una sola proposta. Non potranno essere ammesse proposte che risultino in contrasto con un l'eventuale Piano o Programma regionale di sicurezza stradale eventualmente adottato dalla Regione.
- 5.1.3 Le proposte da ammettere a cofinanziamento saranno scelte in relazione ai principi indicati al precedente articolo 1.2, con particolare riferimento al principio di premialità e di specificità/aggiuntività.
- 5.1.4 Il bando dovrà indicare chiaramente:
- a) i destinatari dell'azione di incentivazione;
 - b) gli interventi ammessi a cofinanziamento;
 - c) i tempi entro cui presentare le proposte e, in caso di assegnazione di finanziamento, entro cui completare gli interventi;
 - d) i requisiti della proposta per accedere al cofinanziamento;
 - e) i parametri per la valutazione e il punteggio di merito per ciascun carattere della proposta;
 - f) gli obblighi assunti dal destinatario dei finanziamenti;
 - g) entità e quote di cofinanziamento massimo (in relazione a quanto indicato nel successivo articolo 8.1).
- 5.1.5 Le proposte di intervento dovranno essere formate da:
- a) domanda di partecipazione;
 - b) quadro descrittivo (secondo quanto definito nell'ambito del primo programma di attuazione);
 - c) analisi generale dell'incidentalità (secondo quanto definito nell'ambito del primo programma di attuazione);
 - d) nota che evidenzia il carattere specifico e aggiuntivo della proposta;
 - e) proposta tecnica e relativo piano economico finanziario recante le indicazioni sulle fasi attuative;
 - f) nel caso di accordi tra più enti o tra istituzioni e parti private (proposte presentate da più amministrazioni o da soggetti pubblici con la collabora-

zione di soggetti privati) dovrà essere prodotta la relativa documentazione amministrativa che indica gli obblighi e gli impegni delle diverse parti.

5.2 Procedure per la scelta delle proposte da ammettere a finanziamento

5.2.1 Per determinare la graduatoria di merito delle proposte di intervento sarà costituita una commissione di valutazione che in relazione ai principi di cui al punto 1.2 e alle finalità indicate al punto 2.4:

- a) stabilirà il metodo operativo di valutazione;
- b) fisserà la soglia di punteggio minima al di sotto della quale gli interventi non possono essere finanziati in quanto incoerenti con gli obiettivi e le indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- c) verificherà la coerenza di ciascuna proposta con i Piani e Programmi regionali di sicurezza stradale che fossero stati eventualmente adottati dalla Regione;
- d) valuterà le proposte e ne definirà il punteggio;
- e) stilerà la graduatoria di merito e la trasmetterà al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

5.2.2 La scelta delle proposte da ammettere a finanziamento sarà effettuata sulla base della graduatoria di cui al punto precedente.

5.2.3 Sarà data priorità al finanziamento delle proposte relative alla creazione, rafforzamento, sviluppo dei centri di monitoraggio, secondo quanto indicato al precedente punto 2.4.1.

5.2.4 Il bando indicherà esplicitamente le condizioni minime da soddisfare per accedere ai finanziamenti.

5.2.5 Costituisce requisito indispensabile per l'accesso ai cofinanziamenti, nonché elemento di valutazione, la definizione dettagliata:

- a) dell'obiettivo da raggiungere;
- b) dell'attività di monitoraggio dei risultati conseguiti, indicando in dettaglio le procedure di valutazione e gli indicatori per la misurazione dei risultati;
- c) della struttura che ha l'incarico di effettuare il monitoraggio.

5.3 Gestione delle procedure di allocazione delle risorse finanziarie

5.3.1 Le procedure per l'allocazione delle risorse saranno gestite a livello nazionale, in coerenza con i principi, i criteri e i parametri indicati nei due precedenti articoli 5.1 e 5.2.

5.3.2 La commissione di valutazione per la definizione delle graduatorie di merito di cui al precedente comma 5.3.1 sarà nominata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e sarà formata da dieci esperti due dei quali indicati dallo stesso Ministro, due indicati dalla Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale, due indicati dalle Regioni, due dall'UPI e due dall'ANCI. Uno dei membri indicati dal Ministro svolgerà le funzioni di Presidente della commissione e il suo voto, in caso di parità numerica, sarà decisivo.

5.3.3 I finanziamenti saranno attribuiti in misura completa al momento della definitiva ammissione al cofinanziamento - sancita da apposito atto amministrativo e da eventuale convenzione - e saranno erogati per stato di avanzamento dei lavori, tenendo conto della suddivisione in fasi attuative indicata nella scheda tecnico-economica di cui al precedente comma 5.1.5, lettera e).

- 5.3.4 Le eventuali disponibilità generate dalla perdita del diritto ad accedere ai finanziamenti a causa del mancato rispetto di termini essenziali della proposta confluiranno in un fondo per il finanziamento delle prime tra le proposte escluse per limiti di disponibilità.
- 5.3.5 Non potranno accedere ai finanziamenti le proposte con punteggio inferiore alla soglia di ammissibilità, secondo quanto indicato al precedente comma 5.2.4.

6 ULTERIORI CONDIZIONI

6.1 Obbligo alla rendicontazione e al monitoraggio dei risultati conseguiti

- 6.1.1 Tutti i destinatari dei cofinanziamenti sono obbligati:
- a) alla rendicontazione dello stato di avanzamento dei lavori al soggetto che gestisce l'erogazione degli incentivi;
 - b) al monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di evoluzione dello stato della sicurezza stradale, con particolare riferimento al numero di vittime degli incidenti stradali;
 - c) alla trasmissione dei risultati del monitoraggio alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- 6.1.2 L'ultima quota di finanziamento, pari a non meno del 10%, sarà erogata dopo:
- a) la formale verifica del completamento dell'intervento descritto nella proposta tecnica di cui ai punti 4.2.5 lettera e) e 5.1.5, lettera e);
 - b) la trasmissione del primo rapporto di monitoraggio sui risultati conseguiti e del calendario dei successivi rapporti oppure, nel caso in cui un monitoraggio a ridosso della conclusione dell'intervento sia scarsamente significativo, l'indicazione della circostanza e la trasmissione del calendario dei rapporti di monitoraggio.

6.2 Informazione tecnica, brevetti, paternità intellettuale

- 6.2.1 Il destinatario dei cofinanziamenti dovrà impegnarsi a:
- a) agevolare eventuali sopralluoghi e verifiche da parte dell'Ente erogante;
 - b) rendere disponibile la documentazione completa sull'intervento realizzato e sui risultati conseguiti, organizzando i materiali in forma tale da consentire un'agevole consultazione e una facile comprensione dell'azione posta in essere e dei risultati conseguiti.
- 6.2.2 I diritti su eventuali brevetti saranno suddivisi tra i diversi soggetti in modo proporzionale all'entità dei finanziamenti impegnati.
- 6.2.3 Per i diritti intellettuali vale lo stesso criterio di cui al comma precedente, fatto salvo il diritto alla comunicazione tecnico-scientifica che deve sottostare unicamente all'obbligo di citare la fonte e l'occasione del finanziamento.

7 RIPARTIZIONE TERRITORIALE DELLE RISORSE

7.1 Ripartizione tra ambito nazionale e ambito regionale

Il 75% delle risorse del secondo Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale viene riservato per gli interventi di scala regionale di cui al com-

ma 1.1.3, lettera a); il residuo 25% viene riservato agli interventi strategici a scala nazionale di cui al comma 1.1.3, lettera b).

7.2 Parametri di ripartizione regionale

7.2.1 Per la ripartizione tra le circoscrizioni regionali delle risorse finanziarie sarà adottato - in coerenza con quanto indicato nel cap. 2.1 e nell'Allegato Tecnico del *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"* a proposito del *"danno sociale"* - un parametro che consenta di confrontare in modo diretto l'entità complessiva del danno sociale determinato dagli incidenti stradali e la sua evoluzione tendenziale. Tale parametro sarà costituito da:

- a) la somma del numero di morti e feriti ponderati sulla base del costo sociale medio per ogni morto e per ogni ferito (in questo modo si perviene ad un unico indicatore per tutto il complesso delle vittime, tenendo conto dei diversi livelli di danno);
- b) l'estesa stradale (considerando che, per quanto riguarda i soli interventi sulla rete stradale, a parità di danno sociale, si determina un onere maggiore nelle circoscrizioni territoriali con una rete stradale molto ampia).

7.2.2 Tale ripartizione ha unicamente il fine di assicurare una distribuzione delle risorse complessivamente proporzionale all'entità del danno sociale a livello regionale. L'attribuzione degli incentivi alle singole proposte avverrà rispettando il principio di premialità all'interno di ciascuna circoscrizione regionale.

7.2.3 I criteri sopra indicati consentono di definire l'algoritmo di ponderazione riportato di seguito:

$$P = (M \times Csm + F \times Csf) \times 80\% + Es \times 20\%$$

laddove:

Indice	Significato	Dimensione
P	"Peso" complessivo ai fini della ripartizione (nonché dell'individuazione delle priorità di intervento)	
M	Numero medio annuo di morti nell'ultimo quinquennio	morti
Csm	Costo sociale medio per ogni decesso	milioni di €
F	Numero medio annuo di feriti nell'ultimo quinquennio	feriti
Csf	Costo sociale medio per ogni decesso	milioni di €
Es	Sviluppo della rete stradale di livello regionale, provinciale e comunale ⁶⁶	Km

La quota percentuale di risorse afferente ad una data ripartizione territoriale (Q_i) si determina applicando la seguente formula:

$$Q_i = (P_i / \sum_{i=1}^n P_i) \times 100$$

e cioè: dividendo il *"peso"* di ciascuna circoscrizione territoriale (nella fattispecie, di ciascuna circoscrizione regionale) per la somma dei *"pesi"* di tutte le circoscrizioni, con il vincolo di attribuire una quota di risorse non inferiore al 33,33% alle Regioni meridionali.

⁶⁶ Strade statali conferite al demanio regionale, strade provinciali, strade comunali extraurbane ed urbane, secondo i dati contenuti nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Tale indice determina la ripartizione regionale dei fondi illustrata nella tabella A, riportata alla fine del presente testo e che costituisce parte integrante del programma.

8 ENTITÀ E QUOTE DI COFINANZIAMENTO

8.1 Massimali degli incentivi per gli interventi strategici

- 8.1.1 Gli incentivi riservati agli interventi strategici non potranno superare il valore di 3 milioni di Euro. Fermo restando il sopraindicato limite, gli incentivi copriranno una quota compresa tra il 45% e il 70%, del costo complessivo dell'intervento che è quello indicato dalla scheda tecnico-economica di cui al comma 4.2.5 lettera b). Quanto sopra indicato comporta che eventuali proposte con un costo complessivo superiore a 6,67 milioni di Euro, dovranno essere incentivate con quote inferiore al 45%.
- 8.1.2 La quota di cofinanziamento sarà determinata sulla base di criteri e parametri definiti dal bando in funzione dell'esigenza offrire il massimo sostegno allo sviluppo di interventi strategici nelle aree territoriali che manifestano le maggiori esigenze di rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale. Il 33,33% degli incentivi per interventi strategici sarà riservato alle regioni meridionali.

8.2 Incentivi gestiti a livello regionale

- 8.2.1 L'allocazione regionale delle risorse, per quanto riguarda l'entità e le quote di cofinanziamento, si baserà sui seguenti criteri.
- a) L'ammontare dell'incentivo finanziario dovrà soddisfare il principio di proporzionalità rispetto all'entità e alla complessità dei fattori di rischio da contrastare e al volume del danno sociale da ridurre.
 - b) L'entità massima del cofinanziamento sarà commisurata al danno sociale mentre la quota massima di cofinanziamento (e cioè la percentuale di intervento coperta dal finanziamento a carico dello Stato) sarà progressivamente più elevata al diminuire delle dimensioni demografiche dell'ente proponente, al fine di compensare la minore capacità di spesa delle circoscrizioni amministrative di minori dimensioni.
 - c) Nel caso di più Amministrazioni che partecipano in forma associata il danno sociale e le dimensioni demografiche saranno determinati come indicato di seguito:
 - c') nel caso di amministrazioni di diverso livello (ad esempi una Provincia e diversi Comuni) si farà riferimento alla circoscrizione amministrativa maggiore che "contiene" tutte le altre;
 - c'') nel caso di amministrazioni dello stesso livello (ad esempio più Comuni o più Province) si farà riferimento alla somma dei valori.
- 8.2.2 Tenendo conto di quanto indicato sopra, il Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2003 determina i seguenti massimali di finanziamento (in valore assoluto e in quota sul totale). Tali massimali potranno essere modificati da ciascuna Regione per gli interventi che ricadono nel territorio di propria competenza, con motivata decisione, in relazione alla situazione locale o a scelte riguardanti la strategia regionale di miglioramento della sicurezza stradale.

TAB. 1

MASSIMALI INDICATIVI PER GLI INTERVENTI IN ATTUAZIONE DEL PIANO (I VALORI SONO ESPRESSI IN MILIONI DI EURO)		
	VALORE	QUOTA %
PROVINCE E COMUNI CON CARATTERE DI GRANDE AREA METROPOLITANA	3	50%
PROVINCE E COMUNI CHE COMPRENDONO/SONO UNA GRANDE AREA URBANA	1,5	50%
PROVINCE E COMUNI DI DIMENSIONE INTERMEDIA	0,8	55%
PROVINCE E COMUNI DI PICCOLA DIMENSIONE	0,5	60%

8.2.3 I massimali adottati da ciascuna Regione dovranno essere determinati in modo da assicurare un soddisfacente equilibrio tra due obiettivi fondamentali:

- a) favorire la più ampia partecipazione alla attuazione del Piano (tenendo quindi bassa l'entità degli incentivi al fine di poter finanziare il più alto numero possibile di interventi);
- b) mantenersi al di sopra della soglia che innesci un effettivo processo di innovazione nell'azione di governo della sicurezza stradale (definendo, a tale fine, incentivi di consistenza tale da giustificare l'impegno incrementale richiesto alla Amministrazione locale per avviare i nuovi processi di governo della sicurezza stradale).

Attraverso questo bilanciamento di obiettivi, il Programma di Attuazione intende evitare che si possa determinare una distribuzione di incentivi che consentano di aumentare la quota di risorse dedicate al miglioramento della sicurezza stradale, senza tuttavia innescare quei processi di innovazione degli interventi e di miglioramento della loro efficacia che sono essenziali per cominciare a riassorbire il ritardo di sicurezza stradale che l'Italia ha accumulato negli ultimi dieci anni.

ALLEGATO A

RIPARTIZIONE REGIONALE DELLE RISORSE FINANZIARIE

Sulla base dei parametri di cui al punto 7.2 la quota di risorse per l'attuazione del Piano a livello regionale viene ripartita come rappresentato nella sottostante tabella. I valori sono riferiti alla prima annualità dei limiti di impegno quindicennale, pari al 75% di 40 miliardi per anno, come previsto dall'art. 56 della legge 488/99.

	QUOTA %	VALORE (Migliaia di Euro)	VALORE (Milioni di Lire)
PIEMONTE	6,9952%	1.083,816	2.098,561
VALLE D'AOSTA	0,2286%	35,426	68,595
LOMBARDIA	15,7306%	2.437,249	4.719,171
Trento	0,8761%	135,734	262,819
Bolzano	0,8831%	136,825	264,930
VENETO	7,9888%	1.237,765	2.396,648
FRIULI VENEZIA GIULIA	2,4325%	376,886	729,753
LIGURIA	2,9427%	455,931	882,805
EMILIA ROMAGNA	9,5023%	1.472,253	2.850,679
TOSCANA	6,4015%	991,830	1.920,451
UMBRIA	1,6306%	252,637	489,173
MARCHE	2,9489%	456,891	884,665
LAZIO	8,1092%	1.256,411	2.432,752
CENTRO-NORD	66,6700%	10.329,654	20.001,000
ABRUZZO	3,6833%	570,677	1.104,984
MOLISE	0,9869%	152,915	296,085
CAMPANIA	5,7253%	887,064	1.717,595
PUGLIA	5,8275%	902,889	1.748,236
BASILICATA	1,4674%	227,362	440,233
CALABRIA	3,8055%	589,606	1.141,636
SICILIA	8,2432%	1.277,179	2.472,963
SARDEGNA	3,5909%	556,363	1.077,268
SUD	33,3300%	5.164,053	9.999,000
TOTALE	100,0000%	15.493,707	30.000,000

PAGINA BIANCA

FINE DEL SECONDO PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE

PAGINA BIANCA

APPENDICE G
CARTA DI VERONA

PAGINA BIANCA

VERONA 2 CHART

The Ministers of the EU member states, candidate countries and the EEA and EFTA countries,

in the presence of Ms de Palacio, vice President of the European Commission, Commissioner in charge of the common transport policy,

meeting informally in Verona upon the initiative of Mr Pietro Luniardi, Minister of Infrastructure and Transport of the Italian Republic and Mrs Karla Peijs, President of the Council of the European Union and Minister of Transport, Public Works and Water Management of the Netherlands,

each of them holding responsibility for road safety in their own country,

recognise the need to achieve sustainable development of the European Union's transport systems,

aware that road accidents cause unacceptable socio-economic damage and cause tens of thousands of fatalities and millions of people injured, with a cost to the State, companies and families of around 2.0% of GDP in the above mentioned countries,

hereby declare that the death toll, disability, suffering and economic loss caused by road accidents are unacceptable and are to be given top priority and tackled with specific policies and investments aimed at improving road safety,

considering the conclusions drawn by the Council of the European Union on 5 – 6 June 2003 aimed at improving road safety,

confirming the objective of a reduction of the number of victims by at least 50% by 2010, as laid down in the *"European Road Safety Action Programme: Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: A "shared responsibility"* agreed by the European Commission and the Council of the European Union,

regarding the results of the informal meeting of the Ministers of the EU member countries, candidate countries and the EEA and EFTA countries held in Verona on 24 October 2003, regarding the identification of the most effective measures for rapidly achieving the objective of halv-

ing the number of victims of road accidents expressed in the above mentioned programme,

relating to what is said in the "Verona Declaration", containing the ten measures for road safety that were deemed a top priority at the meeting,

regarding the commitment to enforce such measures and monitor their application and results,

taking into account the results of surveys regarding the enforcement of measures contained in the above mentioned "Verona Declaration" by the member countries,

recognising the overall attempt to broaden the sectors involved and to strengthen the effort to improve road safety in terms of legislation, programmes, people and financing,

considering the latest data on victims of road accidents showing that significant progress has been made in some countries, as well as the need for further and considerable efforts to reach the objective of halving the number of victims by the lesser performing countries,

confirming the effort to develop multi-sector safety policies based on co-operation and partnership between public and private sectors, on the commitment to develop the tools and structures necessary to facilitate the exchange of experiences and extend the use of the best practices between national and regional governments and local administrations in the countries of the European Union, candidate countries and the EEA and EFTA countries,

hereby agree on the need to focus road safety policies within four themes, on the basis of indications made by the Netherlands Presidency and particularly the Dutch Minister of Transport, Public Works and Water Management, Mrs Karla Peijs, and by Italy's Minister of Infrastructures and Transport, Mr Pietro Lunardi,

recognise the need to focus at the following four important sectors of road safety.