



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0264/2011

6.7.2011

RELAZIONE

sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020
(2010/2235(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Dieter-Lebrecht Koch

RR\873148IT.doc

PE456.969v02-00

IT

Unita nella diversità

IT

INDICE

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE	19
ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE	24

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020 (2010/2235(INI))

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso" (COM(2009)0279),
- visto il libro bianco della Commissione intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)0144),
- vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale (COM(2010)0389),
- viste le conclusioni del Consiglio del 2 e 3 dicembre 2010 sulla comunicazione della Commissione dal titolo "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale (16951/10),
- visto lo studio di valutazione¹ della Commissione sul terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale,
- visto il parere del Comitato delle regioni intitolato "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" (CdR 296/2010),
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo intitolato "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale" (CESE 539/2011),
- vista la risoluzione dell'Assemblea generale dell'ONU „Improving global road safety“ del 10 maggio 2010 (64/255),
- vista la sua risoluzione del 29 settembre 2005 sul "programma d'azione europeo per la sicurezza stradale: Dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010: una responsabilità condivisa"²,
- vista la sua risoluzione del 27 aprile 2006 sulla sicurezza stradale: mettere «eCall» a disposizione dei cittadini³,
- vista la sua risoluzione del 18 gennaio 2007 "Programma di azione europeo per la sicurezza stradale - bilancio intermedio"⁴,
- vista la sua risoluzione del 23 aprile 2009 su un piano d'azione per sistemi intelligenti di

¹ "The preparation of the European Road Safety Action Program 2011-2020".

² GU C 227 E del 21.9.06, pag. 609.

³ GU C 296 E del 6.12.2006, pag. 268.

⁴ GU C 244 E del 18.10.2007, pag. 220.

trasporto¹,

- vista la sua risoluzione del 23 aprile 2009 su un piano d'azione sulla mobilità urbana²,
- vista la sua risoluzione del 18 maggio 2010 sulle sanzioni per le infrazioni gravi delle norme in materia sociale nel trasporto stradale³,
- vista la sua risoluzione del 6 luglio 2010 su un futuro sostenibile per i trasporti⁴,
- visto l'articolo 48 del regolamento,
- vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0264/2011),
 - A. considerando che nell'Unione europea nel 2009 sono stati registrati più di 35 000 morti per incidenti stradali e 1 500 000 feriti,
 - B. considerando che statisticamente, per ogni incidente mortale si verificano quattro incidenti che causano disabilità permanenti, dieci che causano ferite gravi e 40 che causano ferite leggere,
 - C. considerando che i costi sociali connessi agli incidenti stradali sono stimati pari 130 miliardi di euro all'anno,
 - D. considerando che l'obiettivo delineato nel terzo programma d'azione di dimezzare il numero dei morti per incidenti stradali nell'UE entro la fine del 2010 non è stato conseguito, anche se è stato registrato un calo notevole dei morti per incidenti stradali nell'UE,
 - E. considerando che nell'UE esiste pur sempre una tolleranza sociale relativamente elevata nei confronti degli incidenti stradali e che il trasporto su strada esige ogni anno vittime per un ordine di grandezza corrispondente a 250 disastri con aerei di medie dimensioni,
 - F. considerando che, da un lato, occorre maggiore impegno per ridurre ulteriormente il numero di vittime della strada e, dall'altro, occorre prestare attenzione affinché la progressiva diminuzione della numero di vittime non conduca all'indifferenza,
 - G. considerando che la sicurezza stradale è un compito dell'intera società,
 - H. considerando che le misure previste nel terzo programma d'azione sono state attuate integralmente soltanto per il 27,5% e che, per migliorare la sicurezza stradale, è necessario definire obiettivi e misure molto più ambiziosi rispetto a quanto proposto finora dalla Commissione europea;
 - I. considerando che il quadro normativo per direttive e regolamenti basati su dati scientifici non è ancora stato pienamente sfruttato e che il diritto europeo vigente può contribuire a

¹ GU C 184 E dell'8.7.2010, pag. 43.

² GU C 184 E dell'8.7.2010, pag. 50.

³ Testi approvati, P7_TA(2010)0175.

⁴ Testi approvati, P7_TA(2010)0260.

salvare vite umane,

- J. considerando che molte misure legislative volte a migliorare la sicurezza stradale, ad esempio la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, sono già state approvate ed entreranno in vigore nei prossimi anni,
- K. considerando che la Commissione ha omesso di presentare un progetto per un nuovo piano d'azione prima della scadenza del terzo,
- L. considerando che la probabilità di morire in un incidente stradale per chilometro percorso è 9 volte maggiore per i pedoni, 7 volte maggiore per i ciclisti e 18 volte maggiore per i motociclisti, rispetto a quella di un passeggero di autovettura,
- M. considerando che circa il 55% degli incidenti mortali avviene sulle strade extraurbane, il 36% in zone urbane e il 6% sulle autostrade,
- N. considerando che, se si tiene conto del percorso di andata e ritorno dal luogo di lavoro, il 60% degli incidenti mortali sul lavoro sono incidenti stradali,
- O. considerando che la mortalità stradale diminuisce costantemente, ma che il numero di incidenti letali in cui sono coinvolti motociclisti rimane stabile e in molte zone aumenta,
- P. considerando che il trasporto pubblico registra indici di sicurezza molte volte maggiori del trasporto motorizzato individuale,
- R. considerando che l'angolo cieco dei camion rappresenta un pericolo letale per ciclisti e pedoni,
- S. considerando che l'Unione europea si confronta con una svolta demografica e che va riservata particolare considerazione alle esigenze di mobilità degli anziani,
- T. considerando che i nuovi sviluppi tecnici, tra l'altro relativi a veicoli ibridi e alla diffusione di veicoli elettrici, pongono nuove sfide al personale di soccorso,
- U. considerando che gli interventi europei, nazionali, regionali e locali devono andare di pari passo,
- V. considerando che la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali stabilisce l'attuazione di controlli sulla sicurezza stradale e di ispezioni della sicurezza come parte di una regolare manutenzione stradale; e che tale direttiva si applica esclusivamente all'infrastruttura stradale della rete transeuropea (TEN-T), lasciando senza regolamentazione molte strade nazionali e locali,
- W. considerando che regolari ispezioni di tutte le strade europee da parte delle autorità competenti costituiscono un elemento essenziale per la prevenzione di possibili pericoli per gli utenti della strada;
- X. considerando che i dati disponibili sulle cause di incidenti e lesioni sono di fondamentale importanza per il miglioramento della sicurezza stradale come evidenziato, tra l'altro, dai progetti VERONICA,

Premesse

1. accoglie con favore la presente comunicazione della Commissione e la invita a elaborare ulteriormente entro la fine del 2011 i modelli proposti derivandone un nuovo piano di azione completo, che contenga una gamma dettagliata di provvedimenti, con tempi e mezzi di monitoraggio chiari per controllarne l'efficacia nonché una valutazione a medio termine;
2. concorda con l'osservazione della Commissione che ai fini dell'aumento della sicurezza stradale è necessario un approccio coerente, globale e integrato e sollecita l'integrazione delle necessità legate alla sicurezza stradale in tutti i campi politici pertinenti, quali l'educazione, la salute, l'ambiente, la nonché la politica sociale e la cooperazione giudiziaria e di polizia;
3. invita la Commissione a migliorare le condizioni quadro per trasporti più sicuri e rispettosi dell'ambiente, come gli spostamenti a piedi, in bicicletta, in autobus o in treno, in modo tale da promuoverne l'utilizzo;
4. propone, in via prioritaria, entro il 2014 e come parte della Commissione europea, la nomina di un coordinatore per la sicurezza stradale dell'UE che dovrebbe:
 - promuovere - come personalità riconosciuta nel settore della sicurezza dei trasporti su strada - i progetti di sicurezza stradale in corso e avviare di innovativi, con la sua esperienza, competenza e capacità
 - coordinare le misure di sicurezza stradale all'interno della Commissione e tra gli Stati membri
 - facilitare, ad un elevato livello politico, la preparazione, l'attuazione e l'applicazione di efficaci e coerenti politiche di sicurezza stradale in linea con gli obiettivi dell'UE
 - supervisionare progetti particolari come l'armonizzazione degli indicatori, dei dati e, per quanto possibile, dei piani nazionali per la sicurezza stradale
 - promuovere lo scambio di migliori prassi e l'attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza stradale in collaborazione con tutte le parti interessate, gli Stati membri e le loro autorità regionali e locali
 - fungere da collegamento tra i pertinenti livelli politici ed accademici al fine di consentire un approccio multidisciplinare;
5. invita la Commissione europea a creare un forum di cooperazione di pubblici ministeri, autorità di polizia, associazioni di vittime della strada e osservatori della sicurezza stradale dove scambiare buone pratiche e per rafforzare la cooperazione al fine di migliorare l'applicazione dei codici della strada, sia a livello nazionale sia a livello transnazionale;
6. sottolinea che va dedicata attenzione particolare alla corretta applicazione e a una più efficace attuazione di atti e misure legislative già decise, mentre nel contempo restano ulteriori margini di manovra per interventi legislativi a livello dell'UE;
7. deplora che negli ultimi anni il bilancio dell'UE destinato alle misure di sicurezza stradale sia stato ridotto in modo significativo ed esorta la Commissione europea a invertire tale tendenza;

8. sostiene espressamente l'obiettivo di dimezzare entro il 2020 il numero di morti per incidenti stradali nell'UE rispetto al 2010 e sollecita inoltre, per detto periodo, ulteriori obiettivi chiari e quantificabili, tra cui specialmente
 - una riduzione del 60% del numero di minori di 14 anni morti per incidente stradale,
 - una riduzione del 50% del numero di pedoni e ciclisti morti per incidente stradale e
 - una riduzione del 40% del numero delle persone che hanno subito gravi lesioni, sulla base di una definizione uniforme dell'UE da sviluppare quanto prima;

Aspetti etici

9. sottolinea che ogni cittadino dell'UE ha diritto non solo alla partecipazione individuale alla circolazione stradale e a un trasporto stradale sicuro, ma soprattutto gli compete anche un dovere attivo di concorrere con il suo comportamento alla sicurezza stradale; ritiene che le autorità pubbliche e l'UE abbiano l'obbligo morale e politico di adottare misure e interventi per far fronte a tale problema sociale;
10. conferma la sua posizione che serve una strategia globale a lunga scadenza, progettata oltre l'orizzonte temporale della presente comunicazione e mirata a prevenire del tutto le vittime di incidenti stradali ("vision zero"); consapevole che ciò non è realizzabile senza l'uso estensivo della tecnologia sugli autoveicoli e lo sviluppo di reti adeguate per gli STI, invita la Commissione a sviluppare gli elementi centrali di detta strategia e a presentarli entro i prossimi tre anni;
11. evidenzia come il rispetto per la vita e per la persona umana debba emergere attraverso un processo culturale e valoriale condiviso in cui la strada sia consapevolmente interpretata quale comunità umana.
12. esorta la Commissione europea e gli Stati membri a riconoscere ufficialmente la terza domenica di novembre come giornata mondiale delle vittime della strada, così come hanno già fatto le Nazioni unite e l'Organizzazione mondiale della sanità, al fine di sensibilizzare maggiormente l'opinione pubblica in merito a tale problematica;

Prassi migliori e applicazione nei piani nazionali

13. invita la Commissione a fare di più per intensificare lo scambio di conoscenze e di prassi migliori tra gli Stati membri cosicché un maggior numero di esse possa confluire poi nei piani nazionali, regionali e locali per la sicurezza stradale, al fine di stimolare un radicamento delle attività quanto più metodologico possibile, contribuendo così alla creazione di uno spazio europeo della sicurezza stradale;
14. invita la Commissione a esaminare la carta europea per la sicurezza stradale e a favorire l'introduzione di analoghe carte a livello regionale e locale;
15. evidenzia che obiettivi chiari e quantificabili possono imprimere ulteriori impulsi e incentivi al miglioramento della sicurezza stradale e rappresentano elementi inderogabili per comparare i risultati tra gli Stati membri e ai fini del monitoraggio e della valutazione

delle misure; ritiene che si debba provare a quantificare il contributo dei singoli Stati membri al conseguimento degli obiettivi stabiliti per il 2020 e che la definizione delle priorità delle politiche nazionali per la sicurezza stradale debba orientarsi, tra l'altro, a tale contributo;

16. sostiene la Commissione nel suo impegno per l'elaborazione di piani nazionali di sicurezza stradale da parte degli Stati membri; sollecita che sia obbligatoria l'elaborazione e la pubblicazione di detti piani secondo orientamenti comuni armonizzati; sottolinea altresì che agli Stati membri va consentito un ampio margine di manovra perché possano adeguare le rispettive misure, programmi e obiettivi alle diverse specificità nazionali;
17. esorta la Commissione europea a dedicare senza indugio un anno al trasporto stradale commerciale sicuro;
18. chiede alla Commissione europea di elaborare un manuale di buone prassi per l'assistenza medica sul luogo dell'incidente al fine di garantire soccorsi medici rapidi ed efficienti, fondamentali per la sopravvivenza delle vittime più gravi;
19. invita la Commissione, in collaborazione con le parti sociali, a elaborare una strategia per ridurre gli infortuni "in itinere" dei lavoratori; chiede agli Stati membri e alla Commissione di promuovere e incentivare l'elaborazione di piani di sicurezza stradale nelle imprese; esorta la Commissione a fare il possibile per garantire che la Carta europea della sicurezza stradale possa essere impiegata per rilasciare un certificato alle imprese che applicano piani di sicurezza stradale per i loro lavoratori;

Migliorare indicatori e dati

20. ritiene che dati attendibili e comparabili su tutti gli utenti della strada, compresi ciclisti e pedoni, siano la premessa di fondo per una proficua politica in materia di sicurezza stradale;
21. esorta la Commissione europea a commissionare uno studio relativo all'impatto socioeconomico dei decessi e delle lesioni in incidenti sulle società degli Stati membri dell'UE;
22. chiede alla Commissione di applicare, entro la fine del 2013, come parte del progetto SafetyNet, una serie di ulteriori indicatori armonizzati, in base ai quali possa essere migliorato il monitoraggio ed elaborata un'attendibile comparazione dei risultati conseguiti dagli Stati membri;
23. invita la Commissione a elaborare entro il 2012 una proposta per migliorare l'articolazione dei dati riguardanti le cause degli incidenti e delle lesioni e dei dati resi anonimi relativi alla gravità delle lesioni subite e al loro decorso; esorta inoltre a condurre una ricerca dettagliata e multidisciplinare, promossa dall'Unione europea, sugli incidenti in zone rappresentative di tutti gli Stati membri;
24. invita la Commissione a elaborare entro due anni definizioni armonizzate di termini come "in pericolo di vita", "ferito grave" e "ferito leggero" onde consentire una comparabilità delle misure e dei relativi risultati;

25. chiede l'elaborazione di un vero e proprio osservatorio dell'UE per il trasporto stradale, con il compito di elaborare un compendio delle iniziative in vigore sulla raccolta dei dati, presentare una proposta volta a migliorare gli scambi di dati e unificare i dati sintetici della banche dati già esistenti e le risultanze empiriche desunte dall'attuazione di progetti dell'UE come SafetyNet, VERONICA o DaCoTa, nonché di rielaborare e aggiornare gli stessi in forma comprensibile e renderli accessibili a tutti;
26. invita gli Stati membri ad attenersi agli obblighi già ora vigenti in materia di trasmissione dei dati e a migliorare concretamente lo scambio di dati in caso di infrazioni stradali transfrontaliere; invita gli Stati membri all'armonizzazione dei sistemi di raccolta dati, tramite l'utilizzo di un software di trasmissione in tempo reale di dati sensibili entro il 2014;

Campi d'intervento

Migliorare la preparazione e il comportamento degli utenti della strada

27. sottolinea che la sicurezza stradale dipende in grande misura dalla prudenza, dall'attenzione e dal rispetto reciproco nei confronti degli altri nonché dall'osservanza delle disposizioni vigenti legate direttamente alla necessità di procedere al sistematico innalzamento della qualità della formazione nelle autoscuole nonché della qualità dell'iter per il conseguimento della patente di guida;
28. ritiene che il programma di apprendimento nell'intero arco di vita meriti una collocazione più centrale anche nella circolazione stradale e pertanto sostiene le attività dei centri di guida sicura quali esempio di forme efficaci di sistematica educazione del conducente in tutti i settori professionali e di interesse; ritiene che l'educazione stradale e i programmi di formazione degli utenti della strada dovrebbero iniziare già dalla più tenera età in famiglia e a scuola e dovrebbero comprendere il trasporto in bicicletta, a piedi e con i mezzi pubblici;
29. chiede provvedimenti per migliorare la formazione dei neopatentati, come la guida accompagnata a partire dai 17 anni, o l'istituzione di un sistema di rilascio graduale della patente di guida (Graduated Driver Licensing) che preveda elementi di formazione pratica di guida anche dopo aver conseguito la patente stessa; chiede, inoltre, l'introduzione di una formazione obbligatoria in fatto di sicurezza per i nuovi e giovani utenti della strada con l'obiettivo di far loro conoscere concretamente varie situazioni di pericolo;
30. chiede che sia dedicata maggiore attenzione, nel contesto della formazione dei conducenti, come uno degli elementi principali dell'educazione dei neopatentati che determinerà ed aumenterà la sicurezza stradale, alle principali cause di morte e di lesioni gravi nella circolazione stradale, quali la velocità eccessiva, il consumo di alcool, droghe o determinati medicinali che influiscono sulla capacità di guida, il mancato uso delle cinture di sicurezza o di altri dispositivi di protezione come il casco per gli utenti dei veicoli a due ruote, l'uso di apparecchiature portatili e la stanchezza;

31. è convinto della necessità di una migliore educazione dei neopatentati sul ruolo degli pneumatici per la sicurezza stradale e sulla necessità di rispettare norme elementari per la corretta manutenzione degli pneumatici; invita pertanto gli Stati membri ad applicare correttamente e tempestivamente la direttiva sulla patente di guida e le disposizioni in essa contenute al fine di inserire negli esami di guida una sezione obbligatoria sulla conoscenza degli pneumatici nonché sulla manutenzione di base dell'automobile in generale;
32. chiede che nella formazione alla guida per gli automobilisti sia prestata maggiore attenzione ai veicoli a motore a due ruote e alla loro visibilità;
33. chiede che, nella formazione alla guida e al rilascio della patente, sia attribuita maggiore importanza alla sicurezza dei carichi nei trasporti privati;
34. chiede che tutti i titolari di patente sostengano corsi di aggiornamento obbligatori sul primo soccorso ogni 10 anni;
35. incoraggia gli Stati membri a introdurre speciali meccanismi di punti di demerito per le violazioni più pericolose come integrazione più efficiente alle sanzioni economiche;
36. raccomanda l'impiego degli alcoltest blocca - motore nei veicoli di soggetti più volte recidivi per consumo di bevande alcoliche in quanto misura di reintegrazione;
37. chiede che tutti i conducenti delle categorie A e B siano sottoposti a un esame della vista obbligatorio ogni 10 anni e ogni 5 anni per i conducenti con un'età superiore ai 65 anni; invita gli Stati membri a prevedere che i conducenti di una certa età siano sottoposti ad un controllo medico obbligatorio al fine di verificare l'idoneità fisica, mentale e psicologica necessaria per continuare a guidare sulla base dei dati statistici relativi agli incidenti per fascia di età;
38. chiede alla Commissione di elaborare, ogni tre anni, delle campagne sulla sicurezza stradale nell'UE su uno specifico argomento e di utilizzare sistematicamente per tali campagne i canali di comunicazione creati in seguito all'applicazione della carta per la sicurezza stradale;
39. chiede alla Commissione di occuparsi, nell'ambito della sicurezza stradale, del numero di vittime di incidenti stradali ai passaggi a livello, dove gli incidenti sono spesso causati da un comportamento inadeguato da parte degli utenti della strada, tra cui una eccessiva assunzione di rischi, scarsa attenzione e mancata comprensione della segnaletica stradale;

Armonizzare e far osservare le disposizioni sul trasporto stradale

40. chiede un'armonizzazione coerente della segnaletica stradale e dei codici della strada entro il 2013; rileva che la segnaletica dovrebbe essere mantenuta in buone condizioni al fine di garantirne una buona visibilità ed essere sostituita in modo tempestivo, qualora necessario a causa del cambiamento delle condizioni;
41. invita la Commissione ad approvare quanto prima le specifiche per i sistemi di trasporto intelligenti per le azioni prioritarie relative alla sicurezza stradale stabilite nell'articolo 3,

lettere b) e f) della direttiva 2010/40/UE sui sistemi di trasporto intelligenti;

42. ritiene che l'efficace applicazione delle disposizioni vigenti sia un pilastro centrale della politica dell'UE in materia di sicurezza stradale; chiede che sia migliorato tra gli Stati membri lo scambio di informazioni relative alle violazioni del codice della strada nei singoli Stati membri e come queste siano perseguiti ai sensi della legislazione nazionale e sollecita gli Stati membri a predisporre obiettivi nazionali stabiliti su base annua per i controlli nel campo del rispetto della velocità massima, del consumo di alcool e droghe e dell'uso della cintura di sicurezza e a provvedere a che i controlli siano condotti in modo coerente;
43. ricorda l'importante ruolo svolto dall'organizzazione TISPOL nello scambio di buone pratiche in fatto di attuazione della normativa stradale;
44. ricorda, in particolare, che l'attuazione delle norme in materia sociale nel trasporto stradale (regolamento (CE) n. 561/2006 e regolamento 3821/85/CE), fondamentali per la sicurezza stradale, richiede un sistema armonizzato ed efficace di controlli; esorta, quindi, nuovamente la Commissione a dar seguito alle richieste espresse dal Parlamento nella sua risoluzione del 18 maggio 2010 sulle sanzioni per le infrazioni gravi delle norme in materia sociale nel trasporto stradale;
45. chiede alla Commissione di riesaminare la legislazione sui tempi di guida e riposo per consentire ai conducenti addetti al trasporto di merci che operano su lunghe distanze di trascorrere il riposo settimanale nel proprio domicilio, purché ciò non comprometta gli obiettivi dell'Unione europea in materia di sicurezza stradale; ritiene che sia necessaria un'armonizzazione in tutta l'Unione europea delle limitazioni alla circolazione del trasporto di merci;
46. accoglie con favore l'adozione della posizione del Consiglio sulla direttiva per l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni per le infrazioni stradali che rappresenta un ulteriore passo in avanti per il miglioramento della sicurezza stradale con un chiaro valore aggiunto dell'UE; prende atto delle dichiarazioni scritte della Commissione e di diversi Stati membri alla riunione del Consiglio di dicembre; si rammarica, tuttavia, che a causa della modifica della base giuridica, essa non verrà applicata a tutti gli Stati membri e cittadini dell'UE; esprime preoccupazione circa il fatto che la posizione del Consiglio ridimensiona considerevolmente l'ambito di applicazione della direttiva ed esorta il Consiglio a raggiungere un accordo soddisfacente in seconda lettura che comprenda disposizioni per semplificare l'applicazione transfrontaliera del diritto stradale, orientamenti sulla sicurezza stradale a livello dell'UE e informazioni necessarie per i conducenti;
47. invita la Commissione a sostenere, come primo passo, lo sviluppo di tecniche per arrestare i conducenti sotto l'influsso di droghe e farmaci che influenzano la loro idoneità alla guida e a proporre, come secondo passo, una legislazione a livello di UE volta a vietare la guida sotto l'effetto di droghe o dei suddetti farmaci, con applicazione effettiva;
48. chiede la definizione di un limite di alcolemia armonizzato a livello europeo; raccomanda un margine di tolleranza, scientificamente giustificato, dello 0 %, per i primi due anni per

i neopatentati e permanente per i guidatori professionisti;

49. chiede l'introduzione di sistemi di controllo con cui sia possibile accertare e reprimere in modo sistematico le violazioni dei limiti di velocità da parte di motociclisti;
50. chiede che siano vietate in tutta Europa la produzione, l'importazione e la commercializzazione di sistemi che segnalano al conducente la presenza di controlli stradali (ad esempio, dispositivi di rilevamento radar e dispositivi di interferenza laser o sistemi di navigazione con rilevamento automatico dei controlli stradali);
51. chiede di introdurre a livello UE il divieto di inviare SMS ed e-mail e di navigare in rete durante la guida di un veicolo a motore e che tale divieto sia applicato dagli Stati membri utilizzando la migliore tecnologia disponibile;
52. chiede alla Commissione di elaborare, entro due anni, una proposta legislativa per un approccio armonizzato in materia di pneumatici da neve per le automobili, gli autobus e i camion nelle regioni dell'UE tenendo in considerazione le condizioni climatiche di ciascuno Stato membro;
53. auspica che entro il 2015 la Commissione conduca una valutazione dell'attuazione della terza direttiva concernente la patente di guida e la adegui a un contesto in cambiamento; chiede, tra l'altro, di tener conto del fatto che attualmente in pratica non è consentito usare a fini privati i veicoli in commercio della categoria M1 di peso superiore alle 3,5 tonnellate, principalmente autocaravan; chiede che la formazione per la guida di autocaravan che superano appena il limite delle 3,5 tonnellate sia possibile non solo per i titolari della patente C, per i trasporti commerciali, ma anche per i possessori della patente B, per uso privato;
54. raccomanda vivamente alle autorità competenti di introdurre una velocità massima di 30 km/h per le zone residenziali e per tutte le strade urbane a una sola corsia che non dispongono di pista ciclabile separata, al fine di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada;

Creare infrastrutture sicure di circolazione stradale

55. sostiene esplicitamente l'approccio della Commissione inteso a concedere mezzi di promozione dell'UE per le infrastrutture conformi agli orientamenti UE in materia di sicurezza stradale e delle gallerie, incluse le strade di classe inferiore; a tale proposito, chiede che, specialmente per i tratti di frontiera, si concentrino gli sforzi sulla riduzione dei tratti più pericolosi, dei punti critici e dei passaggi a livello;
56. ribadisce che un'infrastruttura stradale in buone condizioni contribuisce a ridurre gli incidenti mortali e le lesioni degli utenti della strada; invita gli Stati membri a preservare e a sviluppare le proprie infrastrutture stradali attraverso una regolare manutenzione e metodi innovativi quali, ad esempio, la segnaletica orizzontale intelligente che indichi la distanza di sicurezza e il senso di marcia, nonché la sicurezza passiva dell'infrastruttura stradale; sottolinea che le norme per la segnaletica, in particolare per i lavori stradali,

devono essere rispettate in quanto fondamentali per un elevato livello di sicurezza stradale.

57. chiede alla Commissione e agli Stati membri di prestare maggiore attenzione alla progettazione delle strade, di sostenere l'attuazione delle misure già esistenti efficaci in termini di costi, e di promuovere una ricerca che consenta ai responsabili politici di comprendere meglio come dovrebbe svilupparsi l'infrastruttura stradale al fine di migliorare la sicurezza stradale e soddisfare le specifiche esigenze di una popolazione sempre più anziana e degli utenti della strada vulnerabili;
58. accoglie con favore il fatto che la Commissione concentri la sua attenzione sui gruppi di utenti più vulnerabili (veicoli a due ruote, pedoni ecc.) la cui percentuale di incidenti continua a essere troppo elevata; chiede agli Stati membri, alla Commissione e all'industria di tenere in considerazione tale tipologia di utenti nella progettazione delle infrastrutture e delle attrezzature stradali al fine di costruire strade più sicure per tutti gli utenti; chiede che, nella pianificazione e nella manutenzione della rete stradale, siano tenute maggiormente in considerazione le misure infrastrutturali volte a proteggere i ciclisti e i pedoni, quali, ad esempio, la separazione delle diverse modalità di trasporto, l'ampliamento della rete di piste ciclabili, nonché gli accessi e gli attraversamenti per i pedoni;
59. invita la Commissione a garantire che i cantieri per i lavori stradali siano resi più sicuri tramite orientamenti per la progettazione e l'allestimento dei cantieri che siano, per quanto possibile, uniformi a livello europeo, in modo che gli automobilisti non si trovino dinanzi a circostanze nuove e non familiari in ogni paese; chiede orientamenti relativi all'utilizzo di segnaletica adeguata, alla rimozione della segnaletica orizzontale originale, all'impiego di barriere e recinzioni protettive, alla segnalazione delle variazioni di corsia tramite dispositivi luminosi o segnali di deviazione e segnaletica orizzontale, evitando curve troppo strette e garantendo la sicurezza nelle ore notturne;
60. sottolinea la necessità di un rivestimento stradale adeguato che aumenti la resistenza allo slittamento, le prestazioni climatiche e meteorologiche, la visibilità, e che richieda poca manutenzione migliorando quindi la sicurezza degli utenti dell'infrastruttura;
61. chiede di incrementare l'impiego di segnali indicanti la velocità istantanea dei veicoli, nonché di aumentare la visibilità e la leggibilità dei segnali evitandone la sovrapposizione, che ne rende confusa la lettura;
62. sottolinea l'importanza di garantire che anche le infrastrutture stradali nazionali escluse dalla rete RTE-T siano migliorate dal punto di vista della sicurezza stradale, in particolare nelle regioni dell'UE con infrastrutture di scarsa qualità e bassi livelli di sicurezza stradale;
63. invita la Commissione a individuare e gli Stati membri ad applicare misure atte a prevenire gli incidenti sulle strade extraurbane, nelle zone rurali e nelle gallerie, e a ridurre la gravità delle loro conseguenze;
64. esorta la Commissione e gli Stati membri a invitare le autorità nazionali, regionali e comunali a progettare la rete stradale in modo tale che non rappresenti un pericolo per i

veicoli a motore a due ruote; segnala che le barriere convenzionali lungo il margine della strada costituiscono un pericolo mortale per i motociclisti e invita gli Stati membri a predisporre nella sezioni più a rischio una rapida risistemazione con protezioni superiori e inferiori, compresa la sostituzione delle barriere convenzionali esistenti, nonché con altri sistemi stradali di contenimento alternativi, conformemente alla norma EN 1317, al fine di ridurre le conseguenze degli incidenti per tutti gli utenti della strada; sottolinea il pericolo rappresentato per i motociclisti dalle riparazioni in bitume del manto stradale, il cui coefficiente di attrito statico è decisamente inferiore a quello della normale superficie in asfalto;

65. invita la Commissione a promuovere orientamenti per la diffusione delle migliori prassi in materia di misure di moderazione del traffico, sulla base dell'innovazione fisica e ottica, applicando, tra l'altro, progetti di ricerca e sviluppo cofinanziati dall'UE per la moderazione del traffico, al fine di ridurre gli incidenti e l'inquinamento acustico e atmosferico;
66. chiede agli Stati membri di predisporre e aggiornare periodicamente una mappa dei punti critici più pericolosi della loro rete stradale, nonché di metterla a disposizione dei cittadini e di renderla accessibile attraverso i sistemi di navigazione;
67. ritiene che la "strada che si spiega da sola" (self explaining road) e le zone non pericolose ai margini delle strade (forgiving road side) siano componenti elementari di una politica per la sicurezza stradale e dovrebbero, pertanto, essere promosse attraverso fondi europei e il continuo scambio di buone prassi;
68. esorta gli Stati membri a prevedere l'applicazione di bande sonore, nella costruzione e nella manutenzione dell'infrastruttura stradale;
69. osserva che i passaggi a livello sono particolarmente pericolosi ed esorta gli Stati membri, in fase di costruzione e ricostruzione, a optare per sottopassi e soprapassi oppure a installare barriere complete agli incroci stradali secondari;
70. segnala la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali in relazione alla necessità di creare un numero sufficiente di parcheggi sicuri in prossimità delle autostrade; sottolinea l'importanza di rispettare i periodi di guida e di riposo e di introdurre un regime di sanzioni armonizzato e chiede alla Commissione e agli Stati membri di mettere a disposizione dei camionisti sia un numero sufficiente di parcheggi (criterio quantitativo) che parcheggi sicuri e conformi a norme sociali minime, forniti di servizi di manutenzione e assistenza (criterio qualitativo); chiede che tali parcheggi siano considerati nella fase di pianificazione o rifacimento delle infrastrutture stradali e che i costi della loro realizzazione siano considerati ammissibili al co-finanziamento di programmi UE (ad esempio, il programma TEN-T);
71. chiede l'introduzione di un divieto di sorpasso per i camion nei tratti autostradali particolarmente pericolosi;
72. invita gli Stati membri e gli operatori stradali a fornire strutture adeguatamente progettate per migliorare la sicurezza che siano dotate di una segnaletica adeguata e di una buona illuminazione e quindi più fruibili per gli utenti, soprattutto per i motociclisti e i ciclisti;

Immettere in commercio veicoli sicuri

73. raccomanda l'impiego obbligatorio di dispositivi di blocco antialcool- con un esiguo margine di tolleranza, scientificamente giustificato - in tutti i veicoli per il trasporto commerciale di passeggeri e merci; invita la Commissione ad elaborare, entro il 2013, una proposta di direttiva relativa all'applicazione di dispositivi di blocco antialcool, comprese le specifiche relative alla sua esecuzione tecnica;
74. 29 bis. invita la Commissione a continuare a concentrarsi sul miglioramento della sicurezza passiva dei veicoli, ad esempio tramite sistemi avanzati per la gestione delle collisioni, in particolare, per migliorare la compatibilità tra automobili di grandi e piccole dimensioni e tra veicoli pesanti e automobili o veicoli leggeri; invita la Commissione a concentrarsi ulteriormente sulla riduzione della gravità delle collisioni che coinvolgono gli utenti della strada vulnerabili; esorta la Commissione a proporre una revisione della normativa UE in merito ai dispositivi di protezione antincastro anteriore, in modo tale da definire la capacità ottimale di assorbimento di energia e l'altezza dei dispositivi di protezione antincastro necessarie per fornire una protezione efficace ai conducenti in caso di collisione;
75. invita la Commissione a presentare entro due anni una relazione sulla problematica delle modalità con cui una migliore protezione dell'abitacolo con il rafforzamento dei montanti A, B e C del veicolo pregiudicano la visione circolare del conducente e se tale aspetto si ripercuote sulla sicurezza dei soggetti più deboli nella circolazione stradale;
76. chiede alla Commissione di presentare entro due anni una relazione sugli aspetti attinenti alla sicurezza dei veicoli elettrici, ivi comprese le e-bike e pedelec;
77. esorta la Commissione a presentare entro il 2013 una proposta volta a garantire che tutte le nuove autovetture siano dotate, di serie, di un migliore dispositivo di avviso acustico e visivo per l'allacciamento delle cinture di sicurezza, sia per i sedili anteriori sia per quelli posteriori;
78. esorta la Commissione a valutare l'utilità dell'installazione di rilevatori di stanchezza e, se del caso, a renderli obbligatori;
79. invita i costruttori automobilistici a dedicare particolare attenzione, nello sviluppo di autovetture elettriche e di altre nuove tecnologie di locomozione, alle modalità migliori per proteggere da nuovi fattori di rischio i passeggeri, i soccorritori occasionali e gli addetti al soccorso in caso di incidente;
80. invita gli Stati membri a controllare in modo efficace e sostanziale le importazioni di accessori, componenti e ricambi per veicoli a quattro e a due ruote, onde verificarne la conformità alle più elevate norme europee in materia di protezione dei consumatori;
81. esorta la Commissione a studiare in modo approfondito l'eventuale nesso tra il miglioramento tecnico della sicurezza del veicolo e una ridotta percezione del rischio da parte dei conducenti e a presentare al Parlamento europeo una relazione a riguardo entro due anni;

82. invita la Commissione a creare uno spazio unico europeo per svolgere controlli tecnici regolari su tutti i veicoli stradali a motore e sui sistemi elettronici di sicurezza di cui sono dotati; si aspetta che tali controlli si fondino su norme armonizzate il più stringenti possibile; si aspetta che i controlli e il rilascio dei certificati siano responsabilità di organismi di controllo indipendenti, i quali vengono riconosciuti secondo una norma armonizzata; si aspetta un riconoscimento reciproco dei certificati rilasciati a seguito dei controlli;
83. invita la Commissione a definire entro due anni norme comuni per i controlli tecnici dopo gravi incidenti;
84. invita la Commissione a promuovere standard di sicurezza dei veicoli più elevati, come la tecnologia utilizzata nelle automobili, come mezzo per prevenire le collisioni; sottolinea l'importanza dei sistemi di trasporto intelligenti al fine di ridurre il numero di vittime della strada, ribadisce il potenziale ecologico delle automobili e delle strade intelligenti, nonché dei progetti pilota di R&S per dispositivi V2V e V2R; ed esorta sia la Commissione sia gli Stati membri a non concentrarne l'impiego soltanto lungo la rete TEN;
85. esorta la Commissione a definire standard comuni per gli pneumatici, segnatamente per il battistrada e la pressione, e a introdurre i relativi controlli; è favorevole al controllo degli pneumatici durante i controlli tecnici regolari condotti sui veicoli; sostiene una migliore attuazione delle disposizioni in materia di pneumatici nel quadro di controlli tecnici su strada rafforzati (roadside inspections); esorta la Commissione a presentare le specifiche per i sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici (TPMS) al fine di assicurare un uso adeguato degli pneumatici, a vantaggio sia della sicurezza stradale sia dell'ambiente;

Tecnologie moderne per veicoli, infrastrutture e servizi di emergenza

86. chiede che le informazioni sullo "stato delle strade", sulle tratte stradali più pericolose o che presentano caratteristiche insolite e sulle disposizioni vigenti in materia di circolazione stradale nei rispettivi Stati membri (ad esempio concernenti i limiti di velocità e il livello massimo di tasso alcolemico consentito) siano messe a disposizione degli utenti della strada prima e durante il viaggio, ad esempio tramite sistemi intelligenti di gestione del traffico; auspica, in tale settore, un pieno utilizzo del potenziale del sistema di navigazione satellitare europeo Galileo;
87. esorta la Commissione a presentare, entro la fine del 2012, una proposta legislativa, comprendente un calendario e una procedura dettagliata per l'omologazione, volta a introdurre progressivamente, dapprima sui veicoli a noleggio e, successivamente, sui veicoli commerciali e privati, un sistema integrato di registrazione di dati di eventi, provvisto di un dispositivo di lettura normalizzato, che registri i dati pertinenti prima, durante e dopo l'incidente ("Registrazione di dati di evento"); sottolinea, a tal proposito, l'importanza della protezione dei dati personali e di impiegare i dati esclusivamente per lo studio degli incidenti;
88. chiede alla Commissione di elaborare una proposta relativa all'equipaggiamento dei veicoli con "sistemi intelligenti di assistenza tachimetrica" comprendente un calendario, una procedura di omologazione e le necessarie infrastrutture stradali;

89. invita la Commissione a sostenere azioni che incentivino i clienti, al momento dell'acquisto di veicoli, ad avvalersi di innovative tecnologie di sicurezza, molte delle quali non sono ancora obbligatorie, ma di cui sono dimostrabili i vantaggi; esorta le compagnie assicurative a ridurre i premi qualora i veicoli montino sistemi di sicurezza che hanno dimostrato di essere in grado di prevenire gli incidenti, ovvero di ridurne l'impatto;
90. esorta la Commissione a condurre uno studio sulle nuove tecnologie che contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale, quali fanali innovativi come i fanali adattivi;
91. esorta la Commissione ad accelerare la sua valutazione della direttiva 2007/38/CE; chiede di tener conto dei progressi tecnologici installando, su tutti i mezzi pesanti, speciali specchietti retrovisori, dispositivi a telecamera e monitor, nonché altri strumenti tecnici che eliminino gli angoli morti, in modo da evitare, in particolare, gli incidenti che coinvolgono ciclisti e pedoni che si trovano in angolo morto del conducente;
92. accoglie con favore la decisione della Commissione di prestare particolare attenzione al miglioramento della sicurezza dei motociclisti;
93. ritiene che la progressiva introduzione dell'obbligo di montare sistemi antibloccaggio su tutti i nuovi motocicli sia una misura importante per ridurre in modo significativo il numero di incidenti gravi di motocicli;
94. invita gli Stati membri ad adottare misure per garantire che i requisiti imposti ai veicoli commerciali siano adeguati alle migliori condizioni tecniche, per esempio per quanto riguarda i segnalatori di distrazione e stanchezza;
95. raccomanda l'installazione di sistemi di climatizzazione su tutti i modelli più recenti di autotreni a lunga percorrenza e, compatibilmente con la fattibilità tecnica, su quelli meno recenti; ritiene che questi sistemi debbano funzionare anche quando il motore è fermo, al fine di garantire un riposo adeguato per il conducente del veicolo; invita la Commissione europea a chiarire la definizione di "opportune attrezature per il riposo" di cui all'articolo 8, paragrafo 8 del regolamento 561/2006.
96. si compiace dell'accelerazione, annunciata dalla Commissione, dell'impiego di "eCall" e la invita a esaminarne e, se del caso, proporne l'estensione a motocicli, veicoli pesanti e autobus entro i prossimi due anni, prestando particolare attenzione alle specifiche esigenze dei disabili;
97. invita la Commissione a elaborare misure per sostenere e proteggere i membri dei servizi di soccorso nel caso di incidente, quali la possibilità di identificare o raccogliere informazioni in loco sul tipo di motore del veicolo, sui dispositivi di sicurezza passiva, quali gli airbag, o sull'uso di materiali specifici, nonché di altre informazioni importanti per i soccorsi su ogni modello di automobile al fine di accelerare le operazioni di soccorso;

Proteggere gli utenti più deboli della strada

98. chiede che, in quanto elemento centrale della sicurezza stradale, sia riservata maggiore

considerazione alla protezione degli utenti più deboli della strada come motociclisti, pedoni, lavoratori addetti alla manutenzione delle strade, ciclisti, bambini, anziani e persone con disabilità, tra l'altro applicando tecnologie innovative ai veicoli e alle infrastrutture; esorta a prestare maggiore attenzione alle esigenze degli anziani e delle persone a mobilità ridotta, in qualità di utenti della strada; esorta, in tale contesto, gli Stati membri ad elaborare programmi volti a prevenire il pericolo di incidenti in base all'età e ad agevolare una partecipazione attiva degli anziani alla circolazione stradale; raccomanda l'utilizzo di barriere di protezione per la sicurezza stradale con superfici lisce e l'introduzione di corsie speciali per gli utenti vulnerabili;

99. invita la Commissione, gli Stati membri e le autorità locali a promuovere i programmi delle "strade sicure verso le scuole" per migliorare la sicurezza dei bambini; indica che, oltre all'introduzione di limiti di velocità e all'istituzione di una polizia stradale per le scuole, debbano essere garantite l'adeguatezza dei veicoli utilizzati come scuolabus e le capacità professionali dei conducenti;
100. invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere gli spostamenti in bicicletta e a piedi come modalità di trasporto a pieno titolo e come parte integrante di tutti i sistemi di trasporto;
101. chiede agli Stati membri di:
 - 1) rendere obbligatoria la presenza di giubbotti retroriflettenti per tutti i passeggeri del veicolo;
 - 2) incoraggiare i ciclisti, soprattutto di notte al di fuori dei centri abitati, ad utilizzare i caschi e ad indossare giubbotti retroriflettenti o abbigliamento analogo per migliorare la propria visibilità;
102. esorta la Commissione a presentare una proposta che preveda l'obbligo per i produttori di biciclette di rispettare i requisiti minimi applicabili ai dispositivi di illuminazione e agli elementi catarifrangenti sulle biciclette;
103. raccomanda che i bambini di età inferiore a tre anni siano trasportati in autovettura con appositi seggiolini in senso contrario alla marcia;
104. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

MOTIVAZIONE

1. Contesto della proposta

La sicurezza sulle strade europee, negli ultimi anni, è aumentata considerevolmente: il numero di decessi per incidenti stradali nell'UE è, infatti, sceso del 36% tra il 2001 e il 2009. A tale dato ha contribuito in maniera decisiva il terzo programma d'azione europeo 2001-2010 per la sicurezza stradale: grazie ai progressi da esso indotti è stato possibile salvare, dal 2001, quasi 80.000 vite umane; malgrado non sia stato raggiunto l'obiettivo di dimezzare il numero annuo dei decessi per incidenti, si tratta di cifre che incoraggiano: tuttavia, esse dovrebbero soprattutto essere di stimolo a progredire ulteriormente. Sono pur sempre 35.000 i morti registrati nel 2009 sulle strade dell'Europa e 1,5 milioni i feriti, alcuni dei quali gravi, sovente colpiti da invalidità permanente: sudetti incidenti comportano costi economici e sociali spropositati (all'incirca 130 miliardi di € nel 2009) cui si assommano la perdita umana, il dolore dei congiunti, le sofferenze dei feriti ed i tragici cambiamenti nella vita delle persone colpite.

35.000 morti sulle strade: in termini di trasporto aereo equivalgono alla caduta di circa 250 velivoli di medie dimensioni a pieno carico. Scenario inimmaginabile. La società, nondimeno, continua ad accettare in larga parte il rischio di morte sulle strade oppure a rimuoverlo: i drammi che si consumano quotidianamente sulle strade dell'UE sono ancora alquanto ignorati.

2. La comunicazione della Commissione

Poco prima della scadenza del terzo programma d'azione, la Commissione ha presentato una comunicazione nella quale illustra i propri obiettivi strategici fino al 2020.

Essa si prefigge nuovamente di dimezzare il numero totale delle vittime degli incidenti stradali nell'UE entro il 2020 (il 2010 è l'anno di riferimento) come obiettivo cruciale.

Per conseguirlo la Commissione si pone sette obiettivi strategici, ossia:

- migliorare l'educazione stradale, la qualità del sistema di rilascio della patente e la formazione alla guida;
- applicare meglio le disposizioni sulla circolazione stradale;
- infrastrutture più sicure;
- misure di maggiore sicurezza per autocarri, veicoli commerciali e autovetture;
- sviluppo di veicoli intelligenti;
- migliorare i servizi d'emergenza e pronto soccorso;
- tutelare gli utenti della strada più vulnerabili, segnatamente i motociclisti.

Con tali orientamenti, la Commissione intende delineare un inquadramento normativo

generale e obiettivi cui debbono orientarsi le strategie nazionali o locali; conformemente al principio di sussidiarietà, i differenti provvedimenti debbono essere attuati al livello più opportuno sulla scorta del principio della responsabilità condivisa.

3. Aspetti critici e proposte di miglioramento

3.1 Miglior coordinamento dei provvedimenti

Il relatore condivide essenzialmente gli obiettivi previsti dalla Commissione e i provvedimenti tracciati a grandi linee: ciò vale ugualmente per la posizione della Commissione secondo cui, ai fini dell'incremento della sicurezza stradale, risulta necessario un approccio coerente, globale ed integrato, che includa tutti gli utenti della strada e i soggetti interessati e contempli le sinergie con altri obiettivi politici. Serve tuttavia il massimo coordinamento all'uopo, come pure per integrare le necessità della sicurezza stradale in tutti i campi politici pertinenti ed interconnettere in modo efficiente i livelli locale, regionale, nazionale ed europeo nella preparazione e nell'attuazione dei provvedimenti. Date le attuali strutture esistenti a livello di UE, appare improbabile sviluppare coerentemente suddetto approccio integrato; il relatore propone quindi l'istituzione del ruolo di coordinatore europeo per la sicurezza stradale che, con il sostegno della Commissione, dovrebbe costituire un punto di confluenza dei diversi approcci e dei vari livelli. Il coordinatore potrebbe anzitutto svolgere un'utile attività di intermediario per la cooperazione tra i vari livelli.

3.2 "Vision zero"

Viene dato esplicito appoggio all'obiettivo previsto di dimezzare il numero di morti sulle strade entro il 2020: ciò implica tuttavia che nel 2020 gli incidenti stradali mieteranno ancora 15.000 vittime all'incirca. Sarebbe un prezzo di proporzioni spaventose per la mobilità dei cittadini UE. Chiunque resti ucciso o ferito in un incidente stradale è uno di troppo: malgrado l'assenza di una certezza assoluta, dal punto di vista etico l'obiettivo di dimezzare semplicemente le vittime della strada è discutibile, per quanto ambizioso possa risultare per il periodo in esame. La Commissione dovrebbe quindi aderire alla richiesta del Parlamento europeo e mirare, nel lungo periodo, a scongiurare completamente i decessi da incidenti stradali ("Vision Zero"), come già fanno diversi Stati a livello nazionale. L'UE deve iniziare a dar corpo a tale visione ed elaborare una strategia con un orizzonte che si proietti oltre i dieci anni.

3.3. Obiettivi più ambiziosi e provvedimenti concreti

L'UE necessita inoltre, entro l'orizzonte temporale della presente comunicazione, di un corpus di provvedimenti assai più concreto per conseguire l'ambizioso obiettivo di una riduzione del 50% dei morti da incidenti stradali, soprattutto poiché, in presenza di un aumento dei successi, aumenta sempre più la difficoltà di abbattere ulteriormente il numero di vittime e incidenti stradali. In un contesto simile, molti provvedimenti annunciati dalla Commissione sono tuttora troppo vaghi, con ambizioni troppo limitate e non all'altezza delle sfide in gioco.

È deplorevole il fatto che la Commissione abbia omesso di presentare il progetto di un nuovo, quarto programma d'azione prima della scadenza del terzo: ha invece messo sul tavolo soltanto una comunicazione strategica dall'effetto molto più flebile; non sufficiente come

quadro di riferimento. La Commissione dovrebbe pertanto perfezionare i modelli proposti derivandone un nuovo piano di azione completo, che contenga una gamma dettagliata di provvedimenti, con un calendario e mezzi di monitoraggio chiari per controllarne l'efficacia nonché una valutazione a medio termine.

A livello di UE dovrebbero oltre a ciò essere prospettati altri due obiettivi chiari e quantificabili per il 2020, ossia:

- ridurre del 60% il numero dei minori di 14 anni morti per incidente stradale e del 40% il numero dei feriti in pericolo di vita.

In merito all'ultimo obiettivo risulta necessario elaborare una definizione armonizzata su scala europea: una possibile categoria potrebbe essere costituita, a titolo di esempio, dai "feriti in pericolo di vita" per cui è peculiare la necessità di una terapia medica intensiva in seguito ad un incidente. Per elaborare la predetta definizione è tassativo un termine di tempo concreto.

3.4 Miglioramento degli indicatori e dei dati relativi alla sicurezza stradale

I raffronti su scala transfrontaliera e la valutazione dei progressi o dell'efficienza dei rispettivi provvedimenti nel settore della sicurezza stradale sono inderogabili.

Essi vanno effettuati soltanto con dati e indicatori comparabili e di qualità elevata - rilevati in tutti gli Stati membri - nonché mediante idonei strumenti valutativi. Persiste in tal senso, malgrado i notevoli progressi, l'esigenza di un miglioramento. Si sono già avuti numerosi progetti di ricerca - finanziati dall'UE - che si sono occupati di elaborare insiemi di indicatori perfezionati (ad es. SafetyNet): occorrerebbe fare uso dei risultati di tali progetti per approfondire maggiormente le conoscenze sugli effetti e l'efficacia dei provvedimenti mediante dati sintetici migliori e più esaustivi.

Una notevole necessità di dati comparabili si riscontra soprattutto nell'ambito dell'analisi delle cause di lesioni ed incidenti. Dalla UE dovrebbe provenire, nel più breve tempo possibile, l'impulso verso una statistica delle cause degli incidenti armonizzata su scala europea: in essa rientrano lo sviluppo di un'analisi armonizzata dei dati sugli incidenti a mezzo di un modulo standardizzato come pure un'indagine dettagliata - promossa dall'UE - sugli incidenti nelle aree di circolazione stradale rappresentative di tutti gli Stati membri, per ottenere così risultanze empiriche più disaggregate. Si potrebbero utilizzare all'uopo le esperienze già maturate nei singoli Stati membri.

Oltre a quanto sopra, i dati rilevati in tutti gli Stati membri dovrebbero essere rielaborati comprensibilmente in un'unità centrale e - con la garanzia di un elevato grado di tutela dei dati personali - resi il più possibile accessibili al pubblico.

3.5. Obiettivi su scala nazionale ed europea

Con obiettivi chiari e quantificabili è possibile altresì dare ulteriore stimolo ed impulso al miglioramento della sicurezza stradale negli Stati membri, soprattutto se i dati armonizzati consentono raffronti regolari dei risultati e una valutazione delle rispettive politiche nazionali, resi poi di pubblico dominio. L'UE potrebbe varare in tal senso l'obbligo, per ciascuno Stato membro, di redigere e pubblicare piani nazionali per la sicurezza stradale secondo

orientamenti comuni armonizzati. La formulazione concreta di tali piani sottoforma di obiettivi e provvedimenti nazionali dovrebbe tuttavia rientrare ampiamente entro la competenza dei singoli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà.

3.6 Il comportamento sulla strada

I cittadini dell'UE hanno diritto a livelli elevati di sicurezza stradale: la politica deve, dal canto suo, contribuire a ciò segnatamente per quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni sulla circolazione stradale.

Ogni singolo utente della strada ha al tempo stesso l'obbligo di dare il proprio contributo personale alla sicurezza stradale: tutti possono collaborare. I provvedimenti finalizzati a migliorare il comportamento nella circolazione stradale sono di conseguenza particolarmente importanti.

Tra essi si annoverano ad esempio provvedimenti per migliorare la formazione dei neopatentati, come la guida accompagnata a partire dai 17 anni (attualmente praticata con successo in Germania) oppure l'istituzione di un modello di rilascio della patente di guida in più fasi, che preveda elementi di formazione pratica di guida anche dopo aver conseguito la patente stessa. Nella circolazione stradale dovrebbe entrare con maggiore forza il concetto di apprendimento nell'intero arco della vita. Soltanto con un aggiornamento permanente un utente della strada può, in avvenire, restare al passo con nuove funzioni dei veicoli o situazioni di circolazione stradale più complesse. Tutti gli utenti della strada dovrebbero ripassare ad intervalli regolari anche le nozioni di primo soccorso acquisite conseguendo la patente di guida.

Vi è però in gioco anche l'attuazione di provvedimenti di natura psicologica, volti a modificare stabilmente il comportamento degli utenti della strada che più attraggono l'attenzione, come l'introduzione di un regolare sistema armonizzato di punti patente.

Oltre a ciò, l'UE possiede una carta della sicurezza stradale assai encomiabile cui molti aderiscono già con un impegno personale: le strutture di comunicazione tra i soggetti aderenti sorte con suddetta carta dovrebbero essere perfezionate ed utilizzate con maggiore intensità per campagne dell'UE sulla sicurezza stradale.

3.7 Provvedimenti pratici specifici

Oltre alle reiterate richieste del Parlamento europeo, il relatore propone una serie di provvedimenti complementari per promuovere ulteriormente la sicurezza stradale nell'UE. Tali provvedimenti sono segnatamente focalizzati su quanto segue:

- pressione degli pneumatici/obbligo degli pneumatici da inverno;
- fornitura di informazioni inerenti al salvataggio per soccorritori occasionali e addetti al soccorso;
- provvedimenti per la formazione e l'aggiornamento degli utenti della strada;
- campagne sulla sicurezza stradale;
- provvedimenti a tutela degli utenti della strada più vulnerabili;
- misure tecniche per autovetture e veicoli commerciali;
- impianti antibloccaggio per motociclette;

- rilevatori di stanchezza;
- corpetti ad alta visibilità da indossare di notte fuori dei centri abitati;
- limite uniforme del tasso alcolemico;
- velocipedi a pedalata assistita.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	21.6.2011
Esito della votazione finale	+: 31 -: 6 0: 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Jim Higgins, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ticău, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen