

Giovedì 18 gennaio 2001

4. Priorità della sicurezza stradale

A5-0381/2000

Risoluzione del Parlamento europeo sulla comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni — Le priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea — Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni (COM(2000) 125 — C5-0248/2000 — 2000/2136(COS))

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione (COM(2000) 125 — C5-0248/2000),
 - vista la proposta della Commissione per una direttiva del Consiglio concernente il tasso massimo ammissibile di alcolemia per i conducenti di veicoli (COM(1988) 707) ⁽¹⁾,
 - viste le sue precedenti risoluzioni relative alla sicurezza stradale e in particolare la sua risoluzione dell'11 marzo 1998 sulla comunicazione della Commissione «promuovere la sicurezza stradale nell'UE — il programma 1997-2001» ⁽²⁾,
 - vista la risoluzione del Consiglio del 26 giugno 2000 sul rafforzamento della sicurezza stradale,
 - visto l'articolo 47, paragrafo 1, del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (A5-0381/2000),
- A. considerando che il 95 % di tutti gli incidenti del traffico avviene sulle strade e che ogni anno il bilancio che ne risulta è di oltre 42 000 decessi e 1,7 milioni di feriti in tutta l'Unione europea, di cui molte migliaia restano gravemente disabilitati; che questa situazione è totalmente inaccettabile e che è imperativo cercare di arginarla,
- B. considerando che l'inadeguatezza della sicurezza stradale deve essere vista come un importante problema di sanità pubblica, dato il numero di decessi e lesioni personali dovuti ad incidenti stradali, all'origine di gravi danni fisici, psicologici e materiali alle vittime, alle loro famiglie e alla società in generale,
- C. considerando che negli ultimi dieci anni nell'UE il numero di incidenti gravi e mortali è diminuito, anche se sembra che tale tendenza stia subendo una battuta d'arresto; considerando inoltre che si prevede per i prossimi anni un considerevole incremento del traffico stradale, e che vi è pertanto luogo di dare nuovo impulso alle azioni,
- D. considerando che gli incidenti stradali sono la causa più comune di mortalità tra i bambini e i giovani, o meglio tra i cittadini dell'UE sotto i 45 anni, il che provoca conseguenze devastanti non solo per le famiglie ma anche per la società in generale,
- E. considerando che i gruppi più vulnerabili di utenti della strada, quali i giovani e gli anziani, i pedoni e i ciclisti nonché i motociclisti corrono i rischi maggiori; che la separazione tra il traffico motorizzato, da un lato, e i pedoni e i ciclisti dall'altro riduce questi rischi di incidenti,
- F. considerando la particolare drammaticità degli incidenti stradali avvenuti in questi anni all'interno dei tunnel stradali, come nel caso del Traforo del Monte Bianco e del Tauern in Austria, che ha reso necessario un vero e proprio ripensamento delle misure di sicurezza attive e passive per rendere transitabili con tranquillità le gallerie stradali in esercizio e quelle in costruzione;

⁽¹⁾ GU C 25 del 31.01.1989, pag. 9.

⁽²⁾ GU C 104 del 6.4.1998, pag. 139.

Giovedì 18 gennaio 2001

- G. considerando che i problemi principali cui dovrebbero rivolgersi le strategie per la sicurezza stradale sono comuni a tutti gli Stati membri; che vi sono notevoli differenze tra i vari Stati membri per quanto riguarda il numero dei decessi stradali e che è pertanto possibile giungere ad importanti miglioramenti se si persegue l'obiettivo di ridurre gradualmente le disparità prendendo a modello i paesi che ottengono i risultati migliori; che vi sono notevoli differenze nel numero dei decessi legati ai trasporti stradali e quelli legati ad altri mezzi di trasporto e che il settore dei trasporti stradali deve avvicinarsi ai livelli di sicurezza degli altri mezzi di trasporto,
- H. considerando che l'UE ha degli obblighi espliciti, sanciti dal trattato, di azione in materia di sicurezza stradale con poteri esclusivi di assicurare un elevato livello di protezione nelle norme tecniche per le automobili e i motocicli (articolo 95) e competenza di agire in qualsiasi altro settore della sicurezza stradale ove l'Unione possa fornire un valore aggiunto oltre agli sforzi degli Stati membri (articolo 71) e una competenza consolidata in numerosi settori a partire dal 1980, quali l'uso delle cinture di sicurezza nelle automobili e le patenti di guida,
- I. considerando che l'adozione da parte dell'UE di misure volte ad accrescere la sicurezza dei trasporti costituisce un obiettivo dichiarato della politica comune dei trasporti e deve essere inserito, quale elemento a pieno titolo della politica dei trasporti, nella politica comunitaria di mobilità sostenibile,
- J. considerando che le stime più precise circa i costi socioeconomici totali degli incidenti stradali nell'UE (comprese le stime che risultano dalla mancata registrazione di incidenti non fatali) superano 160 miliardi di euro all'anno, vale a dire quasi il 2 % del PIL; che l'attribuzione di un costo economico ai decessi e alle lesioni personali dovuti ad incidenti stradali dimostra che i costi di prevenzione sono di gran lunga inferiori a quelli degli incidenti e che pertanto è pienamente giustificato prevedere risorse addizionali in termini sia di personale sia di bilancio, a livello locale, nazionale e comunitario,
- K. considerando che una siffatta politica può richiedere ingenti investimenti per pianificare e costruire un sistema del traffico sicuro, ma che misure di ingegneria stradale a basso costo, come le zone non pericolose ai margini della strada (guardrail di migliore progettazione), potrebbero essere attuate rapidamente e, così come l'elaborazione e la promozione di orientamenti tecnici dell'UE basati sulle migliori pratiche; che i guardrail dovrebbero tuttavia essere adeguati agli specifici requisiti di sicurezza per i motociclisti,
- L. considerando che gli incidenti stradali sono causati da disfunzioni nel sistema del traffico nel suo insieme e che tale sistema deve essere progettato per tenere conto delle necessità, degli errori e delle debolezze degli utenti della strada nonché delle infrastrutture, di cui coloro che progettano il sistema del traffico sono responsabili,
- M. considerando che il miglioramento della sicurezza stradale è una responsabilità che va condivisa tra l'UE e le autorità nazionali, regionali e locali responsabili della progettazione, del funzionamento e dell'utilizzo dei sistemi del traffico; che l'industria automobilistica, le società di trasporto e di assicurazione e in particolare gli stessi utenti della strada sono responsabili del miglioramento della sicurezza stradale,
- N. considerando che una politica di sicurezza stradale efficace richiede una forte leadership politica a tutti i livelli, dalle amministrazioni locali all'UE,
- O. considerando che gli effetti nefasti per la sicurezza stradale causati dalla velocità eccessiva o comunque inappropriata sono universalmente riconosciuti,
- P. considerando che l'alcol è responsabile di almeno il 20 % delle lesioni gravi e mortali riportate nel traffico e di 9 000 decessi all'anno nell'UE,
- Q. considerando che, come per l'alcol, è stato rilevato che l'assunzione di medicinali e droghe è la causa di numerosi incidenti,
- R. considerando che un'azione efficace per la sicurezza dei veicoli e la previsione di parti anteriori dei veicoli meno pericolose, in particolare per i pedoni ed i ciclisti, dovrebbero essere una priorità dell'Unione europea dal momento che questo settore è di sua esclusiva competenza e può comportare notevoli vantaggi in termini di riduzione dei decessi in ciascuno Stato membro,

Giovedì 18 gennaio 2001

- S. considerando che una pianificazione strategica della sicurezza stradale che preveda obiettivi numerici è essenziale per rafforzare la priorità politica e fornire una base per azioni efficaci da parte di tutti coloro che hanno la facoltà d'intervenire, e che i motivi per cui è opportuno stabilire obiettivi numerici sono gli stessi sia a livello comunitario che nazionale, regionale o locale,
- T. considerando che sebbene il primo e il secondo programma d'azione abbiano dato luogo a molte iniziative utili, la maggior parte delle azioni intraprese finora è stata costituita da interventi ad hoc e non è stata commisurata alla portata e all'importanza del problema della sicurezza stradale,
1. dichiara che il miglioramento della sicurezza di tutti i mezzi di trasporto e l'attribuzione delle risorse finanziarie necessarie a tale scopo deve costituire una delle priorità principali della politica dei trasporti;
2. deplora che un numero tanto esiguo delle misure previste dal secondo programma d'azione per la sicurezza stradale sia stato attuato e che l'elenco delle priorità sia stato presentato quando il programma era praticamente giunto a termine;
3. ritiene che per il breve tempo che rimane a disposizione debba essere considerato prioritario l'insieme delle seguenti misure:
- a) l'introduzione tempestiva di una proposta legislativa che preveda l'adozione obbligatoria dei quattro test di sottosistema sviluppati nel corso del programma di ricerca e sviluppo della durata di 22 anni finanziato dall'UE, allo scopo di migliorare la sicurezza dei frontali delle automobili a beneficio di pedoni e ciclisti,
 - b) una proposta legislativa che preveda l'installazione di limitatori di velocità a bordo dei veicoli commerciali leggeri di peso superiore a 3,5 tonnellate,
 - c) un ulteriore sostegno al Programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di veicoli (EuroNCAP) con l'invito alla Commissione di chiedere che tale programma esamini l'opportunità di combinare le classificazioni relative ai pedoni e agli utenti dei veicoli al fine di fornire agli acquirenti delle automobili, che sono al contempo pedoni e utenti del veicolo, una classificazione globale delle prestazioni; ritiene inoltre che sarebbe importante incorporare il presente programma EuroNCAP in un programma di valutazione più vasto che tenga conto di ulteriori aspetti della sicurezza, relativi in particolare alla sicurezza degli utenti della strada più vulnerabili,
 - d) un sostegno finanziario alle campagne per promuovere l'uso della cintura di sicurezza, invitando la Commissione a subordinare tale aiuto ad un rafforzamento dell'attività della polizia in materia, al fine di garantire il valore economico dell'operazione e un cambiamento di comportamento; un sostegno allo sviluppo di una specifica tecnica relativa a sistemi intelligenti di segnalazione acustica per rammentare l'uso della cintura, con l'obiettivo di rendere obbligatoria l'installazione di tali sistemi,
 - e) orientamenti comunitari sulle migliori pratiche in materia di misure a basso costo e bordi stradali meno pericolosi in caso di incidente nonché politiche volte all'informazione degli utenti e all'eliminazione delle zone a rischio elevato («punti critici»), con l'invito alla Commissione di estendere tale serie per comprendere la gestione della sicurezza urbana (e, in particolare, le misure per creare un ambiente sicuro per gli utenti della strada particolarmente vulnerabili), la riduzione della velocità e la valutazione della sicurezza nell'attuale programma,
 - f) un sostegno all'ulteriore sviluppo della banca dati dell'UE sugli incidenti stradali, all'elaborazione di un sistema informatizzato di sicurezza stradale (che comprenda una carta dei «punti critici») nonché alla continuazione della ricerca in materia di lesioni dovute ad incidenti stradali, di norme relative ai veicoli e di telematica;
4. ritiene che la raccomandazione dell'UE relativa ai limiti del tasso di alcolemia nel sangue non costituisca una risposta adeguata alla necessità di ridurre le notevoli differenze esistenti in questo campo tra gli Stati membri, e coglie l'occasione per riaffermare il suo sostegno alla proposta già esistente che prevede un limite comune massimo dello 0,5 per mille; invita gli Stati membri a promuovere un'osservanza più rigorosa dei limiti del tasso di alcolemia e ribadisce la necessità di provvedimenti di standardizzazione di apparecchi per misurare il tasso di alcolemia; ritiene altresì che vadano promossi la ricerca e lo sviluppo di sistemi di immobilizzazione automatica del veicolo in caso di superamento del tasso di alcolemia automatizzato;

Giovedì 18 gennaio 2001

5. sottolinea la necessità per la Commissione di pervenire a una conclusione sull'installazione obbligatoria sui motocicli e sulle automobili di luci per la circolazione diurna;
6. ritiene che nessuna singola morte sulle strade europee sia giustificata e che pertanto l'obiettivo a lunga scadenza debba essere che nessun cittadino europeo muoia o rimanga gravemente ferito nel sistema dei trasporti stradali; ritiene — poiché il rischio di restare uccisi o feriti è molto più elevato nel sistema dei trasporti su strada che in altri settori di trasporto — che il nuovo programma d'azione debba essere volto al raggiungimento dello stesso livello di sicurezza degli altri mezzi di trasporto; ritiene che sia opportuno iniziare immediatamente i lavori per un nuovo programma di azione sulla sicurezza stradale a più lunga scadenza per il periodo 2002-2010 con obiettivi chiaramente definiti;
7. sottolinea che la Commissione, in conformità con la precitata risoluzione dell'11 marzo 1998, dovrebbe stabilire per il prossimo programma sulla sicurezza stradale 2002-2010 un traguardo comune di riduzione dei decessi che sia ambizioso, ma al tempo stesso realistico e che tenga conto degli attuali obiettivi nazionali per il 2010 e del valore aggiunto delle misure che devono essere prese a livello dell'UE; è dell'avviso che, nel caso di un'eventuale revisione degli obiettivi e dei programmi degli Stati membri, l'obiettivo UE potrebbe essere riveduto a metà percorso del programma e che tale obiettivo dovrebbe anche tenere conto dell'ampliamento dell'UE;
8. ritiene che il prossimo programma per la sicurezza stradale per gli anni 2002-2010 debba definire chiaramente le priorità principali e basarsi su un approccio sistematico al problema della sicurezza stradale, avvalendosi di tutte le strategie esistenti, ovvero la prevenzione degli incidenti, la prevenzione delle lesioni personali e le cure dopo l'incidente; è dell'avviso che tale programma debba inoltre identificare non soltanto le misure che rientrano nella competenza esclusiva dell'UE ma anche quelle che possono contribuire a migliorare i risultati conseguiti dai singoli Stati membri; chiede inoltre alla Commissione di presentare ogni tre anni una relazione che contenga una valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi principali;
9. esorta la Commissione a sollevare le questioni relative alle condizioni di lavoro dei conducenti professionisti, ad esempio la fatica cumulativa da guida, il tempo di lavoro, l'alcol e le droghe, perché vengano affrontate nel nuovo programma; ritiene che la normativa vigente in materia di tempi di guida e periodi di riposo non sia sufficiente per garantire ai conducenti professionisti un orario di lavoro accettabile e che sia inoltre necessario migliorare e armonizzare il controllo e l'applicazione della normativa all'interno dell'UE;
10. ritiene che vada proseguito un processo di armonizzazione in favore di regole per la costruzione e l'esercizio di gallerie e trafori e per la messa in sicurezza di quelli già esistenti, per garantire gli utenti anche con campagne informative e misure di allerta che consentano rapidità nei soccorsi e regolamenti più stringenti per la classificazione delle sostanze pericolose che transitano in galleria;
11. ritiene che gli Stati membri e i paesi candidati debbano elaborare programmi nazionali di sicurezza stradale corredati di strategie volte al perseguimento degli obiettivi; è dell'avviso che alla Commissione spetti il compito di coordinare, riferire e pubblicare ogni anno i risultati conseguiti dagli Stati membri;
12. ritiene che il prossimo programma sulla sicurezza stradale dovrebbe rivolgersi ai principali problemi di sicurezza stradale comuni a tutti gli Stati membri che comprendono: la velocità eccessiva o comunque inappropriata, l'eccesso di alcol o di ogni altra sostanza che possa pregiudicare la capacità di guida, l'elevato rischio di incidenti per i giovani conducenti principianti, l'educazione continua al comportamento stradale, da iniziare in giovane età, la formazione, il mancato utilizzo dell'equipaggiamento di protezione quali cinture di sicurezza e caschi, l'eccessivo numero di punti ad elevato rischio di incidente per i quali mancano provvedimenti di sicurezza, il fatto che i veicoli e le infrastrutture offrano una protezione insufficiente contro gli incidenti;
13. ritiene che oltre a sviluppare e migliorare la sicurezza delle infrastrutture di trasporto e dei veicoli si debba migliorare anche il comportamento degli utenti della strada, in particolare dei guidatori, che devono essere pienamente consapevoli delle esigenze della sicurezza; propone pertanto di intensificare a tutti i livelli le misure e le campagne su tale argomento; suggerisce che tali misure siano mirate alle categorie di persone che sono coinvolte con particolare frequenza in incidenti stradali;

Giovedì 18 gennaio 2001

14. considera che, per quanto riguarda le misure di riduzione delle conseguenze degli incidenti, la promozione dell'uso del casco per i motocicli dovrebbe costituire anch'essa una massima priorità a livello comunitario, come già avviene per l'uso di cinture di sicurezza e di sistemi di ritenuta per i bambini; ritiene quindi che la campagna di informazione e promozione per i giovani motociclisti europei debba essere accompagnata da una raccomandazione agli Stati membri affinché le diverse legislazioni nazionali contemplino l'obbligo dell'uso del casco sui motocicli indipendentemente dall'età del motociclista e dal tipo di veicolo;
15. ritiene che la politica di sicurezza stradale dell'UE debba anche includere misure di salvataggio, cura e riabilitazione e orientamenti volti a migliorare l'assistenza medica alle vittime e fornire una migliore assistenza legale e sociale alle vittime e alle loro famiglie;
16. constata che il mancato rispetto dei limiti di velocità è un problema talmente diffuso da rendere necessaria un'azione più massiccia per accrescere la sicurezza stradale; chiede alla Commissione di esaminare quale tipo di controlli e di sanzioni concrete potrebbe portare a un rispetto sensibilmente migliore dei limiti di velocità; sulla base di questa analisi la Commissione deve presentare raccomandazioni concrete agli Stati membri in quanto parte del nuovo programma d'azione;
17. sottolinea che l'esperienza e la capacità promuovono migliori conducenti, rileva inoltre che nella fascia di età che va dai 15 ai 24 anni si verificano nell'UE 10 000 decessi e invita la Commissione a dare rilievo alla necessità di un'istruzione di qualità elevata in tutta l'Unione nella sua futura proposta concernente le patenti di guida e a esaminare un programma che comporti un'educazione in più tappe e maggiori richieste ai principianti titolari di nuove patenti;
18. rammenta le sue precedenti risoluzioni secondo le quali l'UE dovrebbe chiedere un controllo della sicurezza e una valutazione dell'impatto sulla sicurezza obbligatori per quanto riguarda tutte le infrastrutture di trasporto finanziate dall'UE;
19. sostiene la raccomandazione della Commissione che incoraggia gli Stati membri e le autorità regionali e locali a calcolare e controllare i costi delle misure di sicurezza stradale e a confrontarli con gli importi risparmiati grazie agli incidenti evitati nonché a aumentare i loro investimenti in tale settore; ritiene inoltre che l'UE dovrebbe dare l'esempio con la sua linea di bilancio destinata alla sicurezza dei trasporti;
20. invita gli Stati membri che sono parte contraente della Convenzione di Schengen a portare a termine il lavoro già iniziato, volto ad istituire un accordo di cooperazione sulle procedure per reati stradali e l'applicazione delle sanzioni imposte per il loro rispetto;
21. ritiene che il programma di sicurezza stradale debba essere inserito nel contesto della politica generale della mobilità sostenibile, che comporta un uso maggiormente integrato di tutte le modalità di trasporto e la promozione di modi di trasporto maggiormente compatibili con l'ambiente, quali la ferrovia, le acque di navigazione interna, il piccolo cabotaggio e il trasporto combinato, nonché la promozione del trasporto pubblico passeggeri, al fine di ridurre l'impatto derivante dalla motorizzazione; è del parere che sia inoltre necessario tenere conto degli aspetti ambientali nel dibattito sulla politica di sicurezza stradale dell'UE, valutando le conseguenze dell'inquinamento acustico e atmosferico generato dal traffico stradale sulla salute pubblica e l'ambiente urbano e adeguando tale politica ai risultati dell'analisi;
22. invita i fabbricanti di automobili a progettare autoveicoli con equipaggiamento di sicurezza come versione standard;
23. incarica la sua Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, al Comitato economico e sociale, al Comitato delle regioni e agli Stati membri.
-