

Giovedì 18 gennaio 2007

60. chiede agli Stati membri di impegnarsi ancora una volta a rispettare il principio secondo cui i criteri del codice di condotta non saranno compromessi nel perseguimento di più ampi obiettivi di politica estera;

\*

\*      \*

61. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri, al Segretario generale e al Presidente dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite.

---

**P6\_TA(2007)0009**

## **Programma europeo per la sicurezza stradale**

### **Risoluzione del Parlamento europeo sul programma d'azione per la sicurezza stradale — bilancio intermedio (2006/2112(INI))**

*Il Parlamento europeo,*

- visto il Libro bianco della Commissione intitolato «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» (COM(2001)0370) e la sua risoluzione del 12 febbraio 2003 in materia <sup>(1)</sup>,
  - vista la comunicazione della Commissione dal titolo «Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per veicoli sicuri e intelligenti» (COM(2003)0542),
  - vista la comunicazione della Commissione dal titolo «Programma di azione europeo per la sicurezza stradale — Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa» (COM(2003)0311) e la sua risoluzione del 29 settembre 2005 in materia <sup>(2)</sup> nonché la pubblicazione della Commissione dal titolo «Salvare 20 000 vite sulle nostre strade» dell'ottobre 2004,
  - vista la raccomandazione 2004/345/CE della Commissione, del 6 aprile 2004, relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale <sup>(3)</sup>,
  - vista la dichiarazione di Verona del 24 ottobre 2003 sulla sicurezza stradale nonché le conclusioni della seconda Conferenza di Verona tenutasi il 25 e 26 ottobre 2004 e il successivo impegno assunto dai ministri dei Trasporti dell'UE di considerare prioritaria la sicurezza stradale,
  - vista la Carta europea per la sicurezza stradale del 29 gennaio 2004,
  - vista la comunicazione della Commissione dal titolo «Programma di azione europeo per la sicurezza stradale — bilancio intermedio» (COM(2006)0074),
  - visto l'annuncio della National Highway Traffic Safety Administration degli Stati Uniti (NHTSA) relativo all'obbligo negli USA di inserire sistemi elettronici di stabilità (ESP/ESC) nell'equipaggiamento standard degli autoveicoli nuovi a partire dal settembre 2011,
  - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
  - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0449/2006),
- A. considerando che gli incidenti stradali nell'Unione europea provocano oltre 40 000 morti ogni anno, con un costo diretto e indiretto calcolabile in 180 miliardi EUR, vale a dire il 2 % del PIL dell'UE,
- B. giudicando che l'obiettivo di dimezzare il numero di incidenti stradali nell'Unione europea entro il 2010 continua ad essere prioritario e riconoscendo con preoccupazione che non sono stati compiuti i necessari progressi per il raggiungimento di tale cifra,

---

<sup>(1)</sup> GU C 43 E del 19.2.2004, pag. 250.

<sup>(2)</sup> GU C 227 E del 21.9.2006, pag. 609.

<sup>(3)</sup> GU L 111 del 17.4.2004, pag. 75.

Giovedì 18 gennaio 2007

- C. considerando che i progressi compiuti in tutta l'Unione europea verso il raggiungimento di tale traguardo sono insufficienti,
  - D. considerando che il Parlamento continua a ritenere che la sicurezza stradale costituisca una responsabilità condivisa degli Stati membri e dell'Unione europea,
  - E. considerando che l'Ufficio europeo dell'Organizzazione mondiale della sanità ha evidenziato la gravità del problema sanitario rappresentato dai decessi e dagli infortuni stradali e considera prioritaria la necessità di associare il settore sanitario alla problematica della sicurezza stradale e alla riduzione della velocità, ossia campi che ricadono comunque nella sfera di competenza degli Stati membri,
  - F. considerando che continua ad ampliarsi il divario tra gli Stati membri che evidenziano dati allarmanti in materia di sicurezza stradale e quelli che registrano risultati migliori,
  - G. considerando che la sicurezza stradale ha una dimensione orizzontale e che per raggiungere l'obiettivo del suo massimo incremento possibile è ormai necessario concentrarsi in via prioritaria su una serie di politiche miranti a un'attuazione più efficace della legislazione (cinture di sicurezza, limiti di velocità, rispetto del codice della strada), al miglioramento delle norme di idoneità alla guida (patenti, comportamento dei conducenti, rispetto dei pedoni), al miglioramento delle infrastrutture (qualità delle reti autostradali e stradali, corsie stradali, segnaletica), al miglioramento dei veicoli (controlli periodici, modelli) e a una maggiore condivisione delle migliori prassi,
  - H. considerando che il modo più efficace, nel breve periodo, di favorire il miglioramento delle norme di idoneità alla guida nell'Unione europea sarà quello di far rispettare il codice della strada degli Stati membri, in particolare per quanto riguarda l'eccesso di velocità e la guida in stato di ebbrezza e l'obbligo di usare le cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta per i bambini,
  - I. considerando che attualmente gli autoveicoli sono quattro volte più sicuri rispetto al 1970,
  - J. considerando che la proporzione di motociclisti nel novero complessivo delle vittime della strada continua a crescere,
  - K. considerando che le barriere spartitraffico diminuiscono sensibilmente il numero delle vittime del traffico,
  - L. considerando che nell'ottobre 2006 la Commissione ha avviato il programma quadriennale di ricerca DRUID per indagare sulla guida sotto l'effetto di alcool, stupefacenti e medicine,
  - M. considerando che gli Stati membri non devono essere meno ambiziosi di altri paesi per quanto riguarda l'introduzione di dispositivi di sicurezza salvavita;
1. chiede un maggiore impegno politico a favore della sicurezza stradale in tutta l'Unione europea da parte di tutti gli Stati membri, delle autorità regionali e locali, delle istituzioni dell'UE e dei rappresentanti dell'industria, dei vari enti e dei privati;
  2. ritiene che solo un approccio integrato che associ tutti gli utenti stradali e i principali responsabili, sulla base di sforzi tesi a promuovere i trasporti pubblici e una legislazione più efficace in ciascuno Stato membro, accompagnato da adeguati controlli del traffico negli Stati membri (controlli su patenti di guida e tasso di alcolemia, ecc.), potrà portare a una diminuzione significativa e duratura del numero di incidenti stradali gravi;
  3. rammenta che gli obiettivi ambiziosi fissati dall'Unione europea non possono essere raggiunti senza tenere conto del carattere fondamentale dell'educazione e dell'applicazione dell'attuale legislazione negli Stati membri; esorta pertanto gli Stati membri a rafforzare e diffondere ulteriormente le proprie politiche informative e le proprie campagne di sensibilizzazione alla sicurezza stradale tra gli utenti di tutte le età; chiede altresì agli Stati membri di applicare integralmente e senza eccezioni la normativa attualmente in vigore, la quale, se sarà rispettata dagli utenti, consentirà di conseguire un notevole miglioramento della sicurezza stradale;
  4. si compiace della proposta di direttiva presentata dalla Commissione sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (COM(2006)0569) — che potrebbe ridurre la mortalità del 12 — 16 % — e della proposta di direttiva concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità (COM(2006)0570) sull'uso di specchi retrovisori senza angoli ciechi;

**Giovedì 18 gennaio 2007**

5. esorta la Commissione a presentare quanto prima le proposte promesse su questioni quali la repressione transfrontaliera delle infrazioni, l'obbligo di guida con i fari di giorno, l'applicazione delle misure e dei regolamenti esistenti in materia di sicurezza stradale nonché la segnalazione dei contorni dei mezzi pesanti con strisce catarifrangenti e l'impiego di specchi retrovisori senza angoli ciechi di serie o installati a posteriori o di nuovi dispositivi intesi a eliminare gli angoli ciechi;
6. ritiene che per contrastare le infrazioni transfrontaliere del codice della strada, sia particolarmente importante che le infrazioni delle norme in materia di eccesso di velocità, uso delle cinture di sicurezza e guida in stato di ebbrezza vengano punite in modo efficace e con severe sanzioni, indipendentemente dal fatto che tali infrazioni siano avvenute nel paese d'origine del cittadino o in un altro Stato membro;
7. rammenta alla Commissione la sua intenzione di esaminare l'opportunità di fornire informazioni aggiornate e di facile utilizzo sui sistemi di segnaletica stradale degli Stati membri, attraverso un sito Internet disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'UE;
8. sottolinea la necessità di armonizzare le disposizioni e la segnaletica nel traffico stradale, in quanto, ad esempio, norme diverse in materia di precedenza nelle rotatorie possono essere all'origine di incidenti;
9. invita la Commissione ad effettuare uno studio sull'armonizzazione della segnaletica stradale in Europa quale mezzo per migliorare la sicurezza delle strade, dal momento che una segnaletica poco chiara o incoerente causa inutili rischi per la sicurezza stradale, anche in considerazione delle disposizioni della Convenzione di Vienna;
10. invita la Commissione, in considerazione dell'elevato numero di incidenti e di decessi nei pressi dei cantieri stradali, ad elaborare orientamenti comuni sugli obblighi da rispettare per garantire la sicurezza dei tratti in cui si svolgono lavori, in base all'individuazione e allo scambio delle migliori prassi;
11. ritiene che la Commissione debba promuovere progetti di gemellaggio finanziati dall'UE tra vecchi e nuovi Stati membri al fine di accelerare gli sviluppi positivi nel campo della sicurezza stradale;
12. ritiene che la Commissione debba fare in modo che nei gruppi di esperti della Commissione siedano partecipanti dei «nuovi» e dei «vecchi» Stati membri;
13. esorta la Commissione a prendere in esame la Carta europea della sicurezza stradale;
14. invita la Commissione e gli Stati membri a paragonare attivamente e a coordinare i risultati in materia di sicurezza stradale conseguiti dagli Stati membri allo scopo di diffondere le esperienze positive, sulla base del metodo delle migliori pratiche, in tutti gli Stati membri e accelerare così gli sviluppi positivi;
15. invita la Commissione a riconoscere l'importanza dei programmi indipendenti di valutazione comparativa a livello paneuropeo ai fini di un'applicazione più uniforme della normativa UE in materia di sicurezza stradale, poiché stimolano la concorrenza tra le parti interessate incaricate di garantire un ambiente stradale sicuro (ad esempio EuroTAP e EuroNCAP);
16. esorta gli Stati membri a valutare l'introduzione di un tasso massimo di alcolemia dello zero per mille per i giovani conducenti nonché per gli autisti che guidano veicoli per il trasporto di passeggeri e, ad esempio, di merci pericolose;
17. richiama l'attenzione sulla possibilità di definire requisiti minimi di sicurezza attiva e passiva per tutti i veicoli e di armonizzare le norme tecniche della segnaletica stradale in tutta l'Unione europea;
18. ritiene che la guida sotto l'effetto di stupefacenti sia un problema grave che va combattuto e che gli Stati membri e la Commissione debbano destinare maggiori risorse alla ricerca e alla lotta contro tali infrazioni;
19. ritiene che le regole in materia di salute e sicurezza sul lavoro debbano valere nei casi in cui il veicolo è un luogo di lavoro mobile;

Giovedì 18 gennaio 2007

20. invita la Commissione a studiare le conseguenze dell'uso di strumenti di comunicazione nei veicoli sul comportamento del conducente e la sicurezza stradale;
21. esorta la Commissione e gli Stati membri a intensificare gli sforzi tesi a un maggiore impiego delle cinture di sicurezza in tutti i veicoli, in particolare sugli autobus;
22. invita gli Stati membri ad estendere il divieto di sorpasso per gli autocarri di oltre 12 tonnellate — ove possibile — a tutte le strade a una e due corsie;
23. invita la Commissione a raccomandare agli Stati membri di creare e mantenere adeguate strutture di riposo che rispondano ai criteri delle parti sociali europee al fine di garantire infrastrutture più sicure per i periodi di riposo;
24. invita la Commissione e gli Stati membri a istituire incentivi per l'acquisizione o il leasing, da parte dei gestori o di chi si avvale in leasing di flotte, dei migliori veicoli disponibili sul mercato sotto il profilo della sicurezza e dell'ambiente e i fabbricanti di automobili a sviluppare veicoli più sicuri e più efficienti da un punto di vista ambientale;
25. 25 è convinto che le compagnie assicuratrici possano svolgere un ruolo determinante per il rispetto del codice della strada e delle norme in materia di lavoro nel settore dei trasporti su strada, ad esempio mediante la fissazione di premi assicurativi differenziati;
26. invita gli Stati membri a provvedere a che i requisiti richiesti non si limitino solo ai dispositivi più recenti per la riduzione delle emissioni, ma comprendano anche importanti dispositivi di sicurezza (frenata di emergenza assistita e avviso di uscita di corsia, sistemi di regolazione della velocità adattativi, dispositivi di controllo degli ammortizzatori, ecc.);
27. esorta la Commissione a esaminare gli effetti della stanchezza e della spossatezza nei conducenti per ridurre la frequenza degli incidenti causati da tali effetti, sia per i conducenti privati che, sotto il profilo dell'ambiente lavorativo, per quanti fanno un uso professionale dell'autoveicolo;
28. invita la Commissione ad avviare una campagna informativa a livello europeo contro la stanchezza al volante al fine di promuovere, come è già avvenuto in numerosi Stati membri, l'abitudine di fermarsi ogni due ore durante qualsiasi tragitto;
29. ritiene che, nell'ampia scelta delle tecnologie disponibili, meritino particolare attenzione le seguenti soluzioni: spie di allarme per le cinture di sicurezza e sistemi avanzati di contenimento; il controllo elettronico della stabilità (ESC); sistemi di limitazione della velocità; alcolock; dispositivi ausiliari attivi (frenata di emergenza assistita, sistemi di regolazione della velocità adattativi, sistemi di avviso di uscita di corsia, controllo a ultrasuoni dell'angolo cieco, dispositivi di controllo degli ammortizzatori) e la chiamata elettronica;
30. invita gli Stati membri a sottoscrivere entro giugno 2007 la dichiarazione comune d'intenti per il sistema di chiamata elettronica;
31. 31 ritiene che le soluzioni in materia di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) debbano essere adeguate ai conducenti più anziani;
32. esorta la Commissione e gli Stati membri a far sì che EuroNCAP introduca test relativi alla protezione contro i traumi cervicali e ai sistemi tecnici attivi quali l'ESP/ESC, i dispositivi di frenata d'emergenza, di ausilio al guidatore (ad esempio, alcolock), di sistemi di regolazione della velocità adattativi e di avviso di uscita di corsia;
33. esorta la Commissione a includere esplicitamente la sicurezza dei motociclisti negli orientamenti relativi alle infrastrutture, con un particolare riferimento a barriere spartitraffico sicure per i motociclisti sulle strade europee;
34. reputa importante che la Commissione si occupi della definizione di norme minime comuni per gli istruttori di scuola guida che comprendano norme in materia di esame e certificazione;

**Giovedì 18 gennaio 2007**

35. chiede agli Stati membri di elaborare un Piano d'azione sulla formazione e l'educazione stradale che copra l'intero ciclo di studi degli alunni, dai 3 ai 18 anni, in tutti gli istituti scolastici dell'Unione europea; reputa, inoltre, opportuno elaborare norme in materia di formazione e misure di sicurezza necessarie a permettere ai candidati all'ottenimento della patente di guida di fare pratica accompagnata a partire dall'età di 16 anni;
36. invita la Commissione e gli Stati membri a istituire a livello dell'UE norme uniformi in materia di ispezione tecnica periodica e obbligatoria di tutti i veicoli motorizzati;
37. invita la Commissione e gli Stati membri a proporre misure basate su una valutazione del grado di conoscenza del numero comune europeo di emergenza 112 e sull'attuazione dell'E112 da parte di tutti gli Stati membri al fine di migliorare la situazione nell'Unione europea;
38. sostiene che il sistema di chiamata elettronica permetterà in caso di incidente una potenziale riduzione del tempo di reazione del 40 % circa nelle zone urbane e del 50 % circa in quelle rurali e invita tutti gli Stati membri a procedere alla sua attuazione il più rapidamente possibile;
39. esorta la Commissione a elaborare un sistema europeo per la ricerca sugli incidenti stradali per agevolare i raffronti e poter lavorare più efficacemente al fine di evitarli;
40. chiede alla Commissione, agli Stati membri e alle loro autorità regionali di prestare particolare attenzione alla protezione e alla sicurezza degli utenti stradali vulnerabili, quali i pedoni e i ciclisti e i motociclisti
41. sottolinea che gli Stati membri dovrebbero sistematicamente tenere conto della sicurezza di tutti gli utenti della strada e della prevenzione degli incidenti in sede di ideazione, costruzione e manutenzione delle strade nonché e in merito ad altre misure relative alle infrastrutture;
42. esorta la Commissione a incoraggiare l'uso di seggiolini per bambini installati in senso contrario alla marcia fino all'età di 3-4 anni, in conformità con lo studio sulla sicurezza dei bambini negli autoveicoli (relazione 489A), condotto dall'Istituto nazionale svedese di ricerca su strade e trasporti (VTI);
43. invita vivamente la Commissione, e in particolare gli Stati membri, a studiare la situazione della sicurezza stradale per i disabili; reputa, ad esempio, importante che i professionisti del trasporto passeggeri, ad esempio i tassisti, siano, tra l'altro, formati a fissare correttamente le sedie a rotelle;
44. invita la Commissione ad analizzare le esigenze delle persone disabili per quanto riguarda la loro partecipazione attiva e autonoma al trasporto stradale e a elaborare norme per un accesso non discriminatorio delle persone disabili alla patente di guida;
45. ritiene che le tecnologie, quali le applicazioni telematiche, permetteranno nel lungo periodo di evitare in modo molto significativo il numero degli incidenti mortali; invita pertanto a intensificare la ricerca e la cooperazione tra tutti i soggetti interessati per promuovere la rapida introduzione delle tecnologie più promettenti, senza però trascurare l'educazione alla sicurezza stradale;
46. ritiene che il ricorso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione a livello di infrastrutture stradali migliori sensibilmente la gestione della rete transeuropea di trasporto (RTE-T) e la sicurezza stradale; invita la Commissione e gli Stati membri a portare avanti le loro azioni istituendo un programma europeo per la messa a punto di sistemi intelligenti di gestione del traffico stradale;
47. invita la Commissione a studiare con particolare attenzione l'aspetto della sicurezza tecnica degli autoveicoli; ritiene che entro il 2010 occorra valutare l'ulteriore sviluppo della legislazione in materia; considera, a tale riguardo, che per migliorare ulteriormente la sicurezza sulle strade europee, un ruolo particolarmente importante può essere svolto dal collaudo dei dispositivi elettronici per la sicurezza nei veicoli (sistemi di sicurezza elettronica), da un sistema unitario di ispezione annuale per i veicoli di più di otto anni e da controlli specifici sui veicoli coinvolti in incidenti gravi;

Giovedì 18 gennaio 2007

48. invita la Commissione ed EUROSTAT a migliorare l'elaborazione delle statistiche relative agli incidenti stradali, ad esempio:

- ripartendole anche in base all'età e al sesso;
- tenendo maggiormente conto del numero reale di incidenti subiti da utenti vulnerabili della strada, quali pedoni e ciclisti;
- armonizzando i criteri per definire il concetto di decesso dovuto ad incidente stradale, in base ai tempi di sopravvivenza dopo l'incidente;

49. invita la Commissione a sviluppare una strategia a lungo termine per la sicurezza stradale che si estenda oltre il 2010 e definisca le misure necessarie per evitare la totalità dei decessi e delle lesioni gravi provocati dagli incidenti stradali («visione zero»);

50. invita gli Stati membri a prendere atto dei rischi connessi con la circolazione di veicoli da trasporto (in particolare veicoli commerciali) con neve e ghiaccio sul tetto e a elaborare al riguardo raccomandazioni per la creazione di una rete capillare di aree di rimozione neve ed a considerare e/o sostenere alternative tecniche;

51. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione e ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

---

**P6\_TA(2007)0010**

## **Approccio integrato della parità tra donne e uomini nel quadro dell'attività delle commissioni**

### **Risoluzione del Parlamento europeo sull'integrazione della dimensione di genere nell'ambito dei lavori delle commissioni (2005/2149(INI))**

*Il Parlamento europeo,*

- visti l'articolo 2, l'articolo 3, paragrafo 2, l'articolo 13 e l'articolo 141, paragrafo 4, del trattato CE,
- viste la Convenzione europea sulla salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, la Carta sociale europea riveduta e la giurisprudenza della Corte europea per diritti dell'uomo,
- visti i lavori della Direzione per i diritti dell'uomo del Consiglio d'Europa, ed in particolare del Comitato direttivo per la parità fra gli uomini e le donne del Consiglio d'Europa,
- visti la quarta Conferenza mondiale sulle donne tenutasi a Pechino nel settembre 1995, la Dichiarazione e la piattaforma d'azione adottate a Pechino nonché i successivi documenti finali adottati in occasione delle successive sessioni speciali delle Nazioni Unite «Pechino+5» e «Pechino+10» su ulteriori azioni ed iniziative volte ad attuare la dichiarazione e la piattaforma d'azione di Pechino, adottati rispettivamente il 9 giugno 2000 e l'11 marzo 2005,
- vista la direttiva 2002/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2002, che modifica la direttiva 76/207/CEE del Consiglio relativa all'attuazione del principio della parità di trattamento tra gli uomini e le donne per quanto riguarda l'accesso al lavoro, alla formazione e alla promozione professionali e le condizioni di lavoro <sup>(1)</sup>,
- vista la sua risoluzione del 13 marzo 2003 sul *gender mainstreaming* (integrazione della dimensione di genere) <sup>(2)</sup>,

<sup>(1)</sup> GU L 269 del 5.10.2002, pag. 15.

<sup>(2)</sup> GU C 61 E del 10.3.2004, pag. 384.