

P6_TA(2005)0366

Programma di azione europeo per la sicurezza stradale

Risoluzione del Parlamento europeo sul programma di azione europeo per la sicurezza stradale: Dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010: una responsabilità condivisa (2004/2162(INI))

Il Parlamento europeo,

- visto il Libro bianco della Commissione «Politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» (COM(2001)0370) e la sua risoluzione in materia del 12 febbraio 2003 ⁽¹⁾,
 - vista la comunicazione della Commissione «Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per veicoli sicuri e intelligenti» (COM(2003)0542),
 - vista la comunicazione della Commissione «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 più recente pubblicazione «Salvare 20 000 vite sulle nostre strade» dell'ottobre 2004,
 - vista la raccomandazione della Commissione 2004/345/CE del 6 aprile 2004 sull'applicazione nel campo di sicurezza stradale ⁽²⁾,
 - vista la dichiarazione di Verona sulla sicurezza stradale del 24 ottobre 2003, nonché le conclusioni della seconda conferenza di Verona del 25 e 26 ottobre 2004 e il successivo impegno dei ministri dei trasporti dell'Unione a considerare la sicurezza stradale come priorità,
 - vista la Carta europea della sicurezza stradale allegata alla summenzionata comunicazione della Commissione sul programma di azione europeo per la sicurezza stradale,
 - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0225/2005),
- A. considerando che sono da accogliere con favore sia l'obiettivo di dimezzare il numero delle morti sulle strade nell'Unione europea entro il 2010 che la revisione a medio termine da parte della Commissione del programma di azione europeo per la sicurezza stradale,
- B. considerando l'importante lavoro svolto dalla Tribuna di sicurezza, con la partecipazione di un numero impressionante di cosignatari,
- C. considerando che l'applicazione delle norme sulla velocità, sull'alcol e sulle cinture di sicurezza deve essere basata sullo scambio delle pratiche migliori,
- D. considerando che sono universalmente riconosciuti gli effetti demolitori sulla sicurezza stradale, sia per il numero di morti sia per il numero di feriti e di disabili che causano, della velocità eccessiva e inadeguata alle condizioni delle strade e del consumo di alcol e droghe o di determinati farmaci come pure del cattivo uso della cintura di sicurezza; i molti sforzi compiuti non risultano sufficientemente efficaci per ridurre il numero di morti e molto di più si deve fare per conseguire l'obiettivo fissato per il 2010,

⁽¹⁾ GU C 43 E del 19.2.2004, pag. 250.

⁽²⁾ GU L 111 del 17.4.2004, pag. 75.

Giovedì, 29 settembre 2005

- E. considerando che, in materia di sicurezza stradale, l'UE ha obblighi specifici stabiliti esplicitamente nei trattati ed è competente negli ambiti in cui la sua azione possa creare un valore aggiunto rispetto all'azione condotta dagli Stati membri, oltre ad altri ambiti così importanti come l'uso della cintura di sicurezza e la patente di guida, e tenendo presente che l'ambito di applicazione dell'azione dell'UE si è esteso a 80 milioni di cittadini e di cittadine in più,
- F. considerando che lo scambio delle pratiche migliori riveste un ruolo preminente allorché si tratta di prevenire gli incidenti stradali che si verificano nel 65 % dei casi nelle zone urbane, nel 30 % nelle zone extraurbane e solo nel 5 % dei casi al massimo sulle autostrade,
- G. considerando che gli incidenti stradali nell'Unione europea provocano annualmente più di 40 000 morti e che, in aggiunta alle inaccettabili sofferenze umane, i relativi costi diretti e indiretti sono stimati a 180 miliardi di euro, ovvero il 2 % del PNL dell'UE,
- H. osservando con soddisfazione che i veicoli sono attualmente quattro volte più sicuri rispetto al 1970, fatto che ha contribuito in misura significativa a ridurre del 50 % il numero di morti nell'UE a 15 in confronto al 1970, in un periodo in cui i volumi di traffico si sono triplicati,
- I. preoccupato per gli scarsi livelli di sicurezza stradale in alcuni Stati membri, in particolare in molti dei dieci Stati membri di recente adesione; osservando che, se tutti gli Stati membri dovessero conseguire gli stessi risultati del Regno Unito e della Svezia, il numero di vittime scenderebbe di 17 000 unità l'anno nell'Unione a 25, il che rappresenta una riduzione del 39 % e quindi un grande passo in avanti, senza però raggiungere l'obiettivo del 50 %,
1. incita tutti i cosignatari, soprattutto l'Unione europea, gli Stati membri, le autorità regionali e locali, l'industria, le organizzazioni e gli individui a prendere tutte le azioni positive e concrete possibili per migliorare la sicurezza della strada in modo da poter conseguire l'obiettivo comunemente accettato di dimezzare gli incidenti stradali entro l'anno 2010; ritiene che, la piena applicazione del principio di sussidiarietà non dovrebbe, in alcun modo, essere utilizzata come pretesto per fare meno di quello che si potrebbe viste le importanti responsabilità dell'Unione nel creare il necessario quadro normativo;
 2. si compiace dell'intenzione della Commissione di procedere a un bilancio intermedio dei progressi compiuti dagli Stati membri nell'attuazione del programma d'azione per la sicurezza stradale;
 3. esorta la Commissione a proporre, nella sua revisione a medio termine, un quadro completo e permanente sulla sicurezza stradale dell'Unione in cui tutte le aree relative alla sicurezza stradale siano dettagliate, gli obiettivi e le misure di accompagnamento per l'Unione e gli Stati membri presentati e il progresso sia misurato sulla base degli obiettivi e ampiamente diffuso ogni anno;
 4. deplora che la precitata comunicazione della Commissione sul programma d'azione europeo per la sicurezza stradale non comprenda una valutazione del secondo programma d'azione in materia di sicurezza stradale (1997-2001), in quanto la valutazione è essenziale per evitare di ripetere gli errori; deplora inoltre che la comunicazione non abbia affrontato gli specifici problemi della sicurezza stradale nelle zone urbane;
 5. invita la Commissione a sviluppare un concetto a lungo termine di sicurezza stradale oltre il 2010 e a fissare le tappe necessarie al fine di eliminare le morti e i gravi incidenti stradali («versione zero»);
 6. ritiene che la Commissione debba promuovere il passaggio all'uso di mezzi pubblici di trasporto e l'utilizzo blando e non motorizzato delle infrastrutture stradali al fine di migliorare la sicurezza stradale; reputa a tal fine necessario un chiaro quadro politico di sostegno;

Giovedì, 29 settembre 2005

7. ritiene che lo scambio di pratiche migliori e il coordinamento delle politiche richiedano un maggior coordinamento, la diffusione di dati fattuali per esercitare pressione sui recalcitranti nell'applicazione a livello nazionale e un approccio più strutturato che per il passato; ritiene che compiti vitali per un approccio comune siano per esempio:

- la raccolta, l'analisi e la diffusione di dati e di indicazioni di rendimento nella sicurezza,
- l'armonizzazione delle statistiche sugli incidenti (e il loro inserimento nelle basi di dati dell'UE),
- campagne di sicurezza su tutto il territorio dell'Unione,
- programmi di ricerca da promuovere e l'eventuale utilizzo di nuove tecnologie in stretta cooperazione con l'industria e le parti in causa,
- miglioramento dello scambio di informazioni transfrontaliero e controlli sull'applicazione delle normative UE, per esempio sui periodi di guida e di riposo nei trasporti stradali e per stimolare un'interpretazione e un'applicazione più uniformi delle normative;

8. chiede alla Commissione di riferire al Parlamento nel termine di due anni sull'ordinamento istituzionale più adatto, in termini di indipendenza e di competenza, alla valutazione e allo sviluppo delle azioni di sicurezza stradale;

9. invita la Presidenza del Consiglio ad organizzare la terza conferenza di Verona nel 2005 e ad iniziare il processo di Verona, integrandolo con il proposto quadro di sicurezza stradale europea; auspica che il processo di Verona contribuisca a creare la leadership politica necessaria, come fu il caso con i processi di Cardiff e di Lisbona, incoraggiando i decisori al più alto livello a impegnarsi fortemente a ridurre gli incidenti della strada; inoltre considera che gli indicatori di rendimento e la valutazione tra pari condotta dagli Stati membri può essere efficace se utilizzata per indicare a dito i trasgressori e quindi creare pressione politica per raggiungere i livelli di sicurezza previsti;

10. sottolinea che un impegno di alto livello nei confronti della sicurezza stradale può produrre risultati significativi in tempi brevi, come dimostrato recentemente in Francia, dove una campagna varata nel 2002 ha ridotto la mortalità stradale del 30 % in due anni; chiede un più elevato livello di impegno politico a favore della sicurezza stradale in tutta l'Unione europea;

11. accoglie con favore la Carta europea della sicurezza stradale, in quanto dimostra chiaramente che la sicurezza stradale è una responsabilità comune e fornisce un mezzo ai cosignatari interessati per assumere impegni; esprime tuttavia preoccupazione che la Carta non abbia ricevuto le adesioni e la pubblicità previste; ne propone la promozione con una campagna organizzata congiuntamente a livello europeo e nazionale per pubblicizzare gli impegni assunti; auspica stanziamenti adeguati a livello delle istituzioni comunitarie, una strategia di comunicazione rafforzata, al fine di attrarre l'interesse di più attori, come le PMI, per la diffusione delle pratiche migliori in ciascun settore; auspica un premio annuale di sicurezza stradale per i rendimenti migliori nell'ambito di eventi molto pubblicizzati; invita la Commissione a studiare la possibilità di raggiungere i cittadini individuali per mezzo di impegni personali in favore della sicurezza stradale;

12. sottolinea l'importanza di far sì che l'acquirente di servizi di trasporto partecipi attivamente al miglioramento della sicurezza stradale e chiede alla Commissione di fare il possibile affinché l'acquirente di servizi di trasporto esiga il rispetto dei requisiti di sicurezza stradale da coloro che gli forniscono tali servizi; chiede agli enti competenti — europei, nazionali, regionali e locali — di esigere un piano d'azione di sicurezza stradale dalle imprese da cui acquistano i servizi di trasporto; chiede alla Commissione di fare il possibile per garantire che la Carta europea per la sicurezza stradale possa essere utilizzata per emettere un certificato il quale attesti che determinate imprese di trasporto rispettano i requisiti in materia di sicurezza stradale;

Giovedì, 29 settembre 2005

13. è convinto che solo un approccio sistemico integrato che coinvolga tutti i settori della sicurezza stradale, in particolare gli utenti di tutte le strade ed i committenti dei servizi di trasporto specialmente i conducenti (stato fisico, formazione, comportamento), i veicoli (attrezzature, regolamenti di sicurezza, manutenzione), e l'infrastruttura (condizione, manutenzione e uso delle reti stradali, costruzione di strade, segnaletica), nonché norme nazionali efficaci, può portare a risultati significativi e duraturi, ivi compresa l'incentivazione ad un maggior ricorso ai mezzi di trasporto pubblici;

14. invita la Commissione, gli Stati membri e le loro autorità regionali a concentrare l'educazione, la normativa e le misure di controllo in materia di sicurezza stradale sui gruppi a più alto rischio;

15. ritiene che addestramento di qualità per i conducenti, gli istruttori e i controllori sia di grande importanza; invita la Commissione a promuovere l'addestramento, già dalla scuola primaria, al fine di ridurre il tasso di vittime tra i giovani, nonché un'istruzione di guida lungo tutto l'arco della vita, con particolare attenzione ai bisogni specifici, per esempio degli anziani, dei disabili e degli immigrati; sostiene campagne europee che si concentrino sui contravventori più frequenti e le più serie cause di morti, quali la velocità, l'ebbrezza al volante e il mancato uso delle cinture; auspica la rapida adozione della patente europea, soprattutto in vista di controlli periodici delle attitudini fisiche e mentali dei conducenti e delle loro capacità di guida;

16. appoggia espressamente l'approccio della Commissione, nel settore dei trasporti di merci, inteso a studiare gli effetti del crescente impiego di veicoli utilitari leggeri sulla sicurezza stradale sotto il profilo della formazione, dei tempi di guida e di riposo nonché del ricorso a strumenti moderatori di velocità; invita la Commissione a trasmettergli quanto più rapidamente i risultati di tale studio accompagnati, se del caso, da una proposta legislativa;

17. ricorda che molti incidenti mortali sono provocati dalla stanchezza del guidatore, come dimostra uno studio inglese ⁽¹⁾ che ha confermato che la stanchezza è la causa del 20 % degli incidenti su lunghi viaggi sulle strade e le autostrade; invita la Commissione a pubblicare statistiche sulla situazione globale in Europa e a promuovere misure tese a risolvere tale problema;

18. invita la Commissione, gli Stati membri e le loro autorità regionali a rivolgere particolare attenzione alla protezione e alla sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, come i pedoni e i ciclisti;

19. esprime preoccupazione sulla sicurezza di tali utilizzatori delle strade, inclusi i giovani, il cui tasso di incidenti mortali è altissimo; nota che il rischio di morte per i motociclisti è 17 volte più alto che per gli automobilisti e che i pedoni e i ciclisti corrono un rischio fino a 9 volte più alto; mette in evidenza i bisogni di sicurezza accresciuti non solo per i passeggeri di autovetture ma anche per gli utenti della strada vulnerabili, quali i pedoni, i ciclisti e i motociclisti; sottolinea la necessità di concentrarsi sull'educazione alla sicurezza stradale, su misure normative e di controllo per i gruppi ad alto rischio con un approccio globale; invita la Commissione a proporre misure efficaci al fine di garantire che tutti gli utilizzatori vulnerabili delle strade beneficino di massima protezione — quali segnalazioni luminose di pericolo per la sicurezza dei veicoli a due ruote; ribadisce che tutti gli utilizzatori delle strade dovrebbero essere resi attenti ai rischi e ai mezzi per ridurli; accoglie con favore il nuovo programma finanziato dall'Unione sulla valutazione dei sedili per bambini (NPACS) che fissa test comuni e protocolli di valutazione; invita la Commissione a verificare la possibilità di dare alla sicurezza dei bambini priorità più alta nella politica dell'Unione per la sicurezza stradale e di attribuire attenzione particolare ai pedoni nei test del programma europeo di valutazione di nuove autovetture (Euro NCAP) e alla promozione della seconda fase della direttiva 2003/102/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 novembre 2003, relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili prima e in caso di urto con un veicolo a motore e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio ⁽²⁾;

20. reputa cruciale per il miglioramento della sicurezza stradale una corretta e regolare applicazione delle disposizioni;

⁽¹⁾ <http://www.thinkroadsafety.gov.uk/>

⁽²⁾ GU L 321 del 6.12.2003, pag. 15.

Giovedì, 29 settembre 2005

21. sottolinea che il rispetto garantito delle norme esistenti sul traffico migliorerebbe sensibilmente la sicurezza stradale, poiché molti incidenti risultano dal mancato rispetto delle regole del traffico; in particolare, sottolinea l'importanza del rispetto delle norme sulla velocità, dei limiti di alcol nel sangue, l'assunzione di medicinali e droghe, nonché le norme sulle cinture e i caschi, che sono prevalentemente di competenza degli Stati membri, ma per cui esiste urgente necessità di coordinamento e diffusione delle pratiche migliori; accoglie con speciale favore la raccomandazione della Commissione del 17 gennaio 2001 sul tasso massimo di alcolemia (TA) consentito per i conducenti di veicoli a motore ⁽¹⁾ in cui si propone un livello massimo di alcol di 0,5 mg/ml e invita con insistenza gli Stati membri ad adottare questo massimale; incita gli Stati membri ad applicare rapidamente la raccomandazione della Commissione del 6 aprile 2004 sull'applicazione della normativa nel campo della sicurezza stradale ⁽²⁾; invita la Commissione a controllare l'applicazione di quest'ultima raccomandazione e, ove necessario, a sostenere gli Stati membri che non riescono ad applicarla; invita la Commissione a riferire, nella relazione intermediaria sul programma d'azione, sul livello di applicazione; chiede inoltre alla Commissione che, in base ai risultati di tale valutazione, proponga le necessarie misure legislative a carattere obbligatorio negli ambiti della limitazione della velocità, dei livelli massimi di alcol (seguendo le raccomandazioni del Parlamento europeo: 0,5 mg/ml per gli adulti e 0,2 mg/ml per i neopartentati) nonché dell'uso delle cinture di sicurezza;

22. è cosciente del fatto che l'esecuzione transfrontaliera delle regole del traffico stradale è altamente insufficiente a causa dell'assenza di un sistema uniforme che permetta alle autorità di uno Stato membro di perseguire i contravventori in un altro Stato membro ⁽³⁾; incita la Commissione a presentare una proposta per una campagna realizzabile su tutto il territorio dell'Unione, tesa a garantire che i conducenti rispettino le regole del traffico in qualsiasi Stato membro; incita la Commissione a sviluppare una proposta per un possibile approccio comunitario teso a permettere agli Stati membri di applicare le dovute sanzioni ai trasgressori; nota che, per quanto riguarda le pene pecuniarie, sono già pronte le basi di una possibile normativa ⁽⁴⁾ e il quadro necessario per lo scambio di informazioni ⁽⁵⁾;

23. accoglie favorevolmente l'idea di introdurre pittogrammi armonizzati obbligatori sulle confezioni dei medicinali, sulla base della classificazione europea dei farmaci secondo i loro effetti;

24. sottolinea il pericolo degli angoli ciechi; chiede che vengano adattate misure rapide e a basso costo per l'installazione sugli autocarri, di specchi retrovisori intesi a eliminare gli angoli ciechi; invita la Commissione ad esaminare la necessità e l'opportunità di rivedere la normativa comunitaria per consentire ai fabbricanti di introdurre montanti A centrali che assicurino un migliore campo visivo; chiede in particolare che gli autoarticolati siano equipaggiati di specchietti con vista frontale così da neutralizzare l'angolo cieco per i conducenti ai passaggi pedonali;

25. ricorda che un parco macchine più nuovo è anche un parco macchine più sicuro; esprime il proprio disappunto al fatto che la comunicazione della Commissione sulla detassazione degli autoveicoli per passeggeri nell'Unione europea (COM(2002)0431) e la conseguente risoluzione adottata dal Parlamento europeo ⁽⁶⁾ non abbiano dato seguito al suggerimento di sostituire la tassa di registrazione con tasse annuali di circolazione, in questo modo rinunciando a migliorare il funzionamento del mercato interno e ad introdurre più rapidamente autoveicoli più nuovi e più sicuri; chiede alla Commissione di proporre programmi periodici di rinnovo incentivato del parco automobilistico e dei veicoli di uso agricolo, che rappresenterebbero un chiaro beneficio non solo per la sicurezza stradale e l'ambiente, ma anche per lo sviluppo industriale; chiede alla Commissione in tal senso di valutare l'incidenza sul tasso di sinistri del crescente uso di autoveicoli di tipo 4x4 e di altri prototipi designati ad altri usi (quads, buggies ecc.), proponendo misure atte a ridurre il rischio da essi provocato;

⁽¹⁾ GU L 43 del 14.2.2001, pag. 31.

⁽²⁾ L'applicazione da parte della polizia delle norme sull'eccesso di velocità, sulla guida in stato di ubriachezza e sulle cinture di sicurezza potrebbe evitare 6 000 incidenti mortali e 14 000 vittime entro il 2010, secondo le stime della Commissione.

⁽³⁾ Un esempio costituisce il fatto che nei primi quattro mesi di esecuzione, il 25 % circa delle violazioni registrate dal sistema francese di applicazione dei limiti di velocità, iniziato nel 2003, era commesso da veicoli registrati al di fuori della Francia (VERA 2 2004:1), mentre tali veicoli costituiscono soltanto il 10 % del traffico totale.

⁽⁴⁾ Decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, sull'applicazione del principio di mutuo riconoscimento delle pene pecuniarie (GU L 76 del 22.3.2005, pag. 16).

⁽⁵⁾ EUCARIS è un sistema basato su un trattato multilaterale del 29 giugno 2000. È un'infrastruttura attraverso cui i paesi partecipanti possono ricercare in basi dati di altri paesi che contengono patenti di guida e/o informazioni su veicoli www.eucaris.com

RESPER è la rete di patenti di guida creata dalla Commissione e dal Consiglio per lo scambio di informazioni e dati su tutte le patenti di guida europee.

⁽⁶⁾ GU C 83 E del 2.4.2004, pag. 191.

Giovedì, 29 settembre 2005

26. tiene a preservare il patrimonio culturale costituito dai veicoli storici; chiede quindi che la legislazione prevista tenga conto di eventuali effetti involontari ma potenzialmente negativi sull'utilizzo — e quindi la salvaguardia — dei veicoli storici;

27. ricorda che una rete stradale soggetta a incidenti e che non ne minimizzi le cause è una fonte importante di rischio; riconosce che le strade sono da migliorare per accogliere gli attuali flussi di traffico e da costruire in base a principi che tengano conto dei bisogni di tutti gli utilizzatori, inclusi i più vulnerabili; appoggia con forza i tentativi della Commissione di introdurre un sistema armonizzato per segnalare gli angoli ciechi, la segnaletica comunitaria, l'informazione agli automobilisti e le contromisure;

28. ritiene una direttiva quadro sulla gestione sicura dell'infrastruttura un utile strumento ai fini dell'attuazione dell'approccio sistemico alla sicurezza su strada; considera che tale direttiva dovrebbe decidere quali procedure operative sono richieste agli stadi di ideazione, costruzione e messa in opera di strade nuove ed esistenti, al fine di garantire che soddisfino tutti gli standard di sicurezza, incoraggiare i programmi nazionali a riparare i tratti di strada soggetti ad alto rischio di incidenti, accordando particolare attenzione all'eliminazione dei passaggi a livello, e contribuire alla creazione di reti di esperti che permettano il prevalere di approcci «migliori in Europa» nell'ideazione e nella gestione di strade sicure; ritiene che gli Stati membri debbano, in fase di progettazione e di costruzione delle reti stradali, tenere sistematicamente conto della sicurezza di tutti i guidatori (ciclomotori, mezzi a due ruote, veicoli pesanti, ecc.) e della prevenzione degli incidenti;

29. incarica la Commissione di prestare più attenzione, all'integrazione del programma d'azione europeo per la sicurezza stradale con il programma d'azione ambientale, e suggerisce l'inclusione di criteri di sicurezza e ambientali nella valutazione dei fondi delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T); propone la conversione dell'armonizzazione basilare della segnaletica stradale e dell'informazione in una segnaletica europea uniforme in termini di colore, forma, formato, tipo di lettere e simboli, come prima tappa cui farà seguito l'equipaggiamento delle strade con sistemi intelligenti di gestione del traffico e di informazione;

30. mette in evidenza la capacità della piattaforma EuroTest di sviluppare una serie di programmi di valutazione della mobilità europea e di sostegno a prodotti e servizi per infrastrutture di mobilità e di accrescere la consapevolezza dei cittadini; in particolare, accoglie con favore EURORAP ed EURO-TAP per la valutazione di strade e tunnel e auspica la loro rapida estensione in tutti gli Stati membri, alle strade e ai tunnel più importanti, nonché la pubblicazione di orientamenti di pratiche migliori; appoggia l'idea di attribuire «voti di sicurezza» alle più importanti strade dell'Unione, come previsto dagli orientamenti;

31. prende atto dei risultati dell'inchiesta EuroTest 2005 sulla segnaletica stradale, secondo la quale il 91 % degli automobilisti auspica una migliore armonizzazione della segnaletica stradale in tutta Europa, in modo da migliorare la sicurezza delle strade; sollecita la Commissione a rispondere con l'adozione di misure efficaci per migliorare i sistemi di segnaletica stradale e il comportamento dei guidatori nonché la fornitura di informazioni ai guidatori in questo ambito; invita la Commissione ad avviare un'iniziativa per ottenere un'uniforme interpretazione all'interno dell'Unione europea della Convenzione ONU di Vienna dell'8 novembre 1968 sul traffico stradale; sollecita la Commissione ad indagare i problemi individuati, come la sovrabbondanza di segnali stradali e la loro carente comprensione; è favorevole alla fornitura di informazioni di facile utilizzazione e aggiornati sui sistemi di segnaletica stradale utilizzati negli Stati membri per facilitare quindi il traffico transfrontaliero; sostiene che tale informazione dovrebbe essere resa facilmente accessibile attraverso un sito web Internet UE in tutte le lingue ufficiali UE;

32. deplora che il numero comune di emergenza 112 non sia conosciuto da tutti gli europei; invita la Commissione e gli Stati membri a valutare l'attuale sensibilizzazione nei confronti del numero unico per chiamate di emergenza in Europa da parte del pubblico europeo e la qualità dei servizi forniti ai cittadini in difficoltà attraverso questo numero; invita la Commissione e gli Stati membri a proporre misure basate su detta valutazione per migliorare la situazione nell'UE;

33. si fa sostenitore di un'analisi ex ante sul contenimento dei costi per l'esecuzione di azioni a impatto finanziario considerevole e qualsiasi azione importante; raccomanda che quando si prevede che il beneficio non sarà significativo la Commissione spieghi perché è arrivata alla conclusione; ricorda l'opportunità di associare gli Stati membri alla valutazione della fattibilità delle azioni;

Giovedì, 29 settembre 2005

34. richiama l'attenzione sul ruolo che possono svolgere le compagnie di assicurazione in ordine alla riduzione degli incidenti stradali legati al traffico professionale poiché premi differenziati potrebbero costituire il modo più idoneo per motivare le imprese di trasporto, a dare la priorità alla sicurezza stradale riducendo così il numero di incidenti stradali;

35. deplora che il terzo programma d'azione sulla sicurezza stradale non sottolinei i problemi di sicurezza specifici delle zone ad alta densità di popolazione e non menzioni il ruolo del trasporto pubblico nel ridurre il numero di incidenti stradali; convinto del vasto potenziale delle pratiche migliori nelle aree urbane, invita alla diffusione delle stesse e a un'intensificazione della ricerca; sottolinea in proposito il contributo di sicurezza della standardizzazione della geometria delle strade, della concezione delle infrastrutture e della segnaletica;

36. è cosciente del fatto che l'introduzione di molte tecnologie promettenti non può essere istantanea; invita quindi la Commissione a proporre una lista di aree prioritarie su cui dovrebbe concentrarsi la ricerca tecnologica, nonché una Carta stradale per la loro introduzione; insiste sul fatto che la lista di priorità e la Carta stradale dovrebbe essere redatta soltanto dopo uno studio di redditività; auspica che queste attività prioritarie coprano il periodo breve, medio e lungo e siano senza soluzione di continuità incluse nel processo di Verona;

37. ritiene che le tecnologie come la telematica offrano, a lungo termine, la possibilità di eliminare pressoché totalmente gli incidenti mortali; chiede quindi una ricerca intensiva e una cooperazione tra tutti i soggetti interessati, al fine di promuovere la rapida introduzione delle tecnologie più promettenti;

38. è cosciente del fatto che introdurre molte nuove tecnologie potrebbe essere costoso e che gli acquirenti di nuove autovetture non sono sempre in grado o disposti a pagarne il costo intero, anche se i risparmi socioeconomici sarebbero più alti che il costo addizionale per il veicolo; invita la Commissione a definire insieme con gli Stati membri (e allo stesso tempo salvaguardando il funzionamento del mercato interno) incentivi fiscali e altri per accelerare l'introduzione di soluzioni efficaci e per migliorarla via un programma EuroNCAP riformato e più completo;

39. ritiene che, nell'ampia scelta delle tecnologie, meritino particolare attenzione le seguenti soluzioni:

— *Spie di allarme per le cinture di sicurezza e sistemi avanzati di contenimento*, rileva che in Svezia il 95 % degli occupanti delle automobili allaccia le cinture di sicurezza, mentre metà di chi perde la vita non aveva allacciato la cintura di sicurezza; sostiene quindi il montaggio obbligatorio di spie di allarme per le cinture di sicurezza sul sedile del conducente in tutti i nuovi veicoli, con debite eccezioni per il trasporto pubblico urbano, nonché l'estensione di queste spie ai sedili passeggeri;

— *Controllo elettronico di stabilità (ESC)*, evidenzia che i risultati della ricerca globale sono unanimi nell'indicare il significativo potenziale salvavita dei sistemi di controllo di stabilità dei veicoli come l'ESC⁽¹⁾; raccomanda quindi che siano introdotti al più presto i sistemi ESC, se del caso, su base volontaria, e che sia sviluppato un test di convalida armonizzato a livello internazionale per i sistemi di stabilità dei veicoli;

— *Sistemi di limitazione della velocità*, rileva le opportunità offerte dalle tecnologie di riduzione della velocità che forniscono informazioni al guidatore, limitatori di velocità selezionabili da parte dell'utente e adeguamento intelligente della velocità (ISA) che potrebbero, in quanto regime obbligatorio temporaneo, ridurre gli incidenti di circa il 35 %⁽²⁾; chiede l'introduzione di sistemi di allarme velocità nelle automobili ed eventualmente l'introduzione dell'ISA, qualora ritenuto opportuno dalle autorità nazionali; è favorevole a standard tecnici comuni nonché ad azioni per inserire i dati sui limiti di velocità a livello comunitario nelle carte digitali;

(¹) La ricerca USA compiuta dall'amministrazione nazionale di sicurezza delle autostrade indica che si potrebbe ottenere una riduzione del 30 % dei decessi dovuti ad incidenti stradali se tutte le automobili fossero dotate di ESC.

(²) Sistemi di trasporto intelligenti e sicurezza stradale, ETSC 1999.

Giovedì, 29 settembre 2005

- *Alcolock*, rileva che gli incidenti stradali dovuti all'abuso di alcol sono pari a circa 10 000 all'anno; esorta la Commissione ad incoraggiare l'introduzione di alcolock affidabili; ritiene meriti di essere esaminato un approccio graduale che prenda le mosse da misure di riabilitazione per i recidivi, misure volontarie e dal trasporto commerciale;
 - *Chiamata elettronica, (chiamate di emergenza)* ricorda che le chiamate elettroniche hanno il potenziale di ridurre sensibilmente il numero dei morti, la gravità delle lesioni e lo stress in caso di incidente, accelerando la risposta dei servizi di emergenza; accoglie con favore il piano d'azione volto ad installare sui nuovi veicoli il sistema di chiamata elettronica d'emergenza entro il 2009 e ne chiede l'estensione, qualora si riveli efficace dal punto di vista dei costi, ai veicoli che trasportano passeggeri e ai veicoli che trasportano merci pericolose;
40. sostiene l'introduzione di un programma globale rivisto EuroNCAP rafforzando la cooperazione con la Commissione per mezzo di sostegno finanziario addizionale e partecipazione più attiva nel lavoro del programma; invita EuroNCAP ad incorporare altri aspetti di sicurezza passiva, quali la protezione contro il traumatismo cervicale e la compatibilità dei veicoli nel caso di impatto tra due autovetture; nota, inoltre, che sistemi attivi di sicurezza (come ESC) sono una possibilità con elevato potenziale per il miglioramento della sicurezza stradale ancora largamente non sperimentata e che le soluzioni più promettenti dovrebbero essere incorporate nella procedura di EuroNCAP;
41. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

P6_TA(2005)0367

Nepal

Risoluzione del Parlamento europeo sul Nepal

Il Parlamento europeo,

- vista la sua precedente risoluzione sul Nepal del 24 febbraio 2005 ⁽¹⁾ in cui veniva condannato il colpo di stato del Re Gyanendra e lo si invitava a revocare lo stato di emergenza e a ripristinare i poteri parlamentari e le istituzioni democratiche,
 - vista la dichiarazione del 6 settembre 2005 con cui la Presidenza, a nome dell'Unione europea, accoglieva il cessate il fuoco da parte del presidente del Partito comunista nepalese (Maoista) PCN(M), Prachanda,
 - vista la visita in Nepal del Consigliere speciale del Segretario delle Nazioni Unite, Lakhdar Brahimi, tenutasi nel luglio 2005,
 - vista la visita della Troika dell'Unione europea, prevista per il 4-6 ottobre 2005,
 - visto l'articolo 115, paragrafo 5, del suo regolamento,
- A. considerando che, il 1° febbraio 2005, il Re Gyanendra, con un atto incostituzionale, ha sciolto il governo, assunto i poteri e dichiarato lo stato di emergenza,
- B. considerando che, dal colpo di stato del re, è stata registrata in Nepal un'escalation di violenza e che i poteri dell'Esercito reale nepalese non sono soggetti ad alcun controllo in assenza di un governo eletto,

(1) Testi approvati, P6_TA(2005)0058.