PARLAMENTO EUROPEO 2009 - 2014

Documento di seduta

26.6.2013 B7-0318/2013

PROPOSTA DI RISOLUZIONE

presentata a seguito dell'interrogazione con richiesta di risposta orale
B7-0211/2013

a norma dell'articolo 115, paragrafo 5, del regolamento

sulla sicurezza stradale 2011-2020 – Prime tappe verso una strategia per le lesioni causate dagli incidenti
(2013/2670 (RSP))

Brian Simpson
a nome della commissione per i trasporti e il turismo

B7-0318/2013

Risoluzione del Parlamento europeo sulla sicurezza stradale 2011-2020 – Prime tappe verso una strategia per le lesioni causate dagli incidenti
(2013/2670 (RSP))

Il Parlamento europeo,

– vista la sua risoluzione del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020[1],

– vista la sua risoluzione del 15 dicembre 2011 sul tema "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"[2],

– vista la comunicazione della Commissione "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" (COM(2010)0389),

– visto il documento di lavoro dei servizi della Commissione concernente l'attuazione dell'obiettivo 6 degli orientamenti 2011-2020 della Commissione europea in materia di sicurezza stradale – prime tappe verso una strategia per le lesioni causate dagli incidenti (SWD(2013)0094),

– visto il parere del Comitato delle regioni intitolato "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" (CdR 296/2010),

– vista la relazione sulla prevenzione degli incidenti stradali (*World Report on Road Traffic Injury Prevention*) pubblicata congiuntamente nel 2004 dalla Banca mondiale e dall'OMS,

– vista la sua relazione del 22 giugno 2012 su eCall: un nuovo servizio 112 per i cittadini[3],

– vista l'interrogazione rivolta alla Commissione su "Sicurezza stradale 2011-2020 – Prime tappe verso una strategia per le lesioni causate dagli incidenti" (O-000061/2013 – B7-0211/2013),

– visti l'articolo 115, paragrafo 5, e l'articolo 110, paragrafo 2, del suo regolamento,

A. considerando che nel 2011 più di 30 000 persone sono state uccise e sono state quasi 1 500 000 le segnalazioni relative a persone ferite (più di 250 000 delle quali in modo grave) in incidenti stradali nell'Unione europea;

B. considerando che per ogni incidente mortale, altri quattro incidenti portano a disabilità permanenti, 40 causano lesioni lievi e 10 provocano lesioni gravi;

[1] Testi approvati, P7_TA(2011)0408.
[2] Testi approvati, P7_TA(2011)0584.
[3] Testi approvati, P7_TA(2012)0274.

C. considerando che più della metà di tutti gli infortuni gravi si verificano all'interno di aree urbane e interessano soprattutto pedoni, motociclisti, ciclisti (compresi i ciclisti che usano bici a pedalata assistita) e altri utenti stradali vulnerabili;

D. considerando che le principali cause di incidenti stradali e di lesioni gravi sono dovute al malfunzionamento delle apparecchiature, alla progettazione stradale, alla cattiva manutenzione stradale e al comportamento del conducente, compreso l'eccesso di velocità; considerando che la velocità è direttamente correlata alla gravità della lesione e che alcuni Stati membri stanno valutando l'opportunità di innalzare i limiti di velocità autostradali;

E. considerando che il coinvolgimento in incidenti stradali è una delle principali cause di ricovero ospedaliero per i cittadini dell'Unione europea di età inferiore ai 45 anni e che molte lesioni gravi provocano sofferenza per il resto della vita o disabilità permanenti;

F. considerando che i tempi di risposta dei servizi d'emergenza (il principio della "golden hour" ossia del trattamento medico tempestivo), compreso il pronto soccorso salvavita, nonché la qualità delle cure, svolgono un ruolo importante nella sopravvivenza agli incidenti;

G. considerando che il costo socio-economico degli incidenti stradali è stimato al 2% del PIL, pari a circa 250 miliardi di euro per il 2012[1];

H. considerando che le azioni europee a questo riguardo stanno mostrando risultati positivi;

1. appoggia l'iniziativa della Commissione di dare elevata priorità alle lesioni gravi nel lavoro relativo alla sicurezza stradale;

2. accoglie con favore l'adozione da parte della Commissione di una definizione comune di lesioni gravi, in base alla classificazione dei traumi accettata globalmente e conosciuta come *Maximum Abbreviated Injury Scale*;

3. invita gli Stati membri ad attuare rapidamente la definizione comune dell'UE relativa alle lesioni gravi provocate da incidenti stradali e, su questa base, a raccogliere e segnalare le statistiche suddivise per modo di trasporto, compresi gli utenti stradali vulnerabili, nonché per tipo di infrastrutture stradali per il 2014;

4. esorta la Commissione, sulla base dei dati raccolti, a fissare un obiettivo ambizioso di riduzione degli incidenti stradali del 40% per il periodo 2014-2020 e a mantenere l'idea globale di "Visione zero' come obiettivo a lungo termine;

5. ritiene che lo sviluppo di un meccanismo comune per la raccolta e la comunicazione di dati non debba impedire l'adozione di azioni urgenti a livello di Unione per ridurre il numero di feriti gravi sulle strade;

6. accoglie con favore le priorità fissate dalla Commissione per sviluppare la sua strategia

[1] Documento di lavoro dei servizi della Commissione concernente l'attuazione dell'obiettivo 6 degli orientamenti 2011-2020 della Commissione europea in materia di sicurezza stradale – tappe verso una strategia per le lesioni causate dagli incidenti.

globale, che riguardano l'impatto di collisione, una strategia di gestione degli incidenti, i servizi di primo soccorso e di emergenza e i processi di riabilitazione a lungo termine, e chiede la rapida attuazione di queste priorità;

Intervenire senza indugio per ridurre le lesioni gravi sulle strade europee

7. sottolinea che è necessario attuare meglio e senza indugio tutta una serie di norme e misure esistenti, al fine di ridurre gli impatti di collisione, aumentare la sicurezza per gli utenti stradali e ridurre le lesioni gravi;

8. invita la Commissione a rivedere la sua legislazione in materia di sicurezza attiva e passiva dei veicoli, in modo da adeguarla ai più recenti progressi tecnici, e a sostenere l'attuazione di tecnologie di bordo in grado di aumentare la sicurezza dei veicoli;

9. chiede alla Commissione di sostenere lo sviluppo di infrastrutture stradali sicure e intelligenti;

10. invita la Commissione a fornire informazioni dettagliate su come gli Stati membri stanno recependo la direttiva 2011/82/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale;

11. esorta gli Stati membri a continuare a profondere sforzi nella lotta contro la guida sotto l'effetto di alcol e droghe e nello scambio delle migliori pratiche per la valutazione e la riabilitazione dei trasgressori del codice della strada;

Proteggere gli utenti stradali più vulnerabili

12. rileva che pedoni e ciclisti insieme rappresentano il 50% del totale dei decessi per incidenti stradali urbani e un'ampia quota di lesioni gravi;

13. supporta il monitoraggio e l'ulteriore sviluppo delle norme tecniche e delle politiche per la tutela degli utenti più vulnerabili della strada, ossia anziani, bambini, disabili e ciclisti;

14. chiede alla Commissione di fornire una panoramica delle aree urbane soggette a un limite di velocità di 30 km/h e degli effetti di tale limite sulla riduzione dei decessi e delle lesioni gravi;

15. invita gli Stati membri a riflettere su metodi efficaci e innovativi per far rispettare le regole del traffico a pedoni e ciclisti, che talvolta mettono a rischio la propria vita senza rendersene conto; sottolinea l'importanza di campagne di informazione relative a un comportamento sicuro e all'auto-protezione e di politiche volte alla promozione della bicicletta, in quanto la sicurezza dei ciclisti nelle aree urbane è fortemente correlata alla prevalenza della bicicletta come mezzo di trasporto;

16. chiede alla Commissione di elaborare linee guida per la sicurezza stradale urbana che possano essere inserite nei piani di mobilità urbana sostenibile e di considerare la possibilità di collegare il cofinanziamento UE di progetti di trasporto urbano a piani di mobilità urbana sostenibile che includano gli obiettivi UE di riduzione del numero di decessi e lesioni gravi causati da incidenti stradali;

Migliorare i servizi di primo soccorso e di emergenza

17. esorta gli Stati membri a sostenere il numero di emergenza europeo 112 e a conformarsi all'obbligo di rendere pienamente operativi entro il 2015 i centri di raccolta delle chiamate di emergenza, nonché a mettere in atto, il più rapidamente possibile, una campagna di sensibilizzazione per la loro introduzione;

18. accoglie con favore la proposta della Commissione di garantire la diffusione obbligatoria entro il 2015, in tutti gli Stati membri, di un sistema eCall pubblico basato sul 112 in tutte le nuove autovetture omologate, nel rispetto delle norme di protezione dei dati;

19. invita la Commissione, tramite la riflessione sulle migliori pratiche negli Stati membri, a prendere in considerazione l'introduzione della "guida accompagnata" per i minori più anziani;

20. invita gli Stati membri a promuovere sistematicamente la formazione di primo soccorso come strumento per aumentare la reattività degli astanti a un incidente e aiutare le vittime prima dell'arrivo dei servizi di emergenza;

21. invita gli Stati membri a incoraggiare la collaborazione tra i servizi di emergenza e i progettisti e costruttori di veicoli, al fine di garantire un intervento e una sicurezza efficaci per il soccorritore e l'infortunato;

22. invita gli Stati membri a incoraggiare l'attuazione dei sistemi di sanità elettronica, e in particolare l'uso di sistemi di comunicazione di trasporto intelligenti per squadre di emergenza, prevedendone l'uso anche nei veicoli di emergenza;

Assistenza post-incidente e riabilitazione a lungo termine

23. incoraggia gli Stati membri a sottolineare l'importanza dell'assistenza post-incidente nelle loro politiche in ambito sanitario e a migliorare ulteriormente l'assistenza ospedaliera a più lungo termine, l'assistenza post-ospedaliera e la riabilitazione, tra cui il trattamento dei traumi psicologici e le cure per i sopravvissuti e i testimoni di incidenti stradali, ad esempio fornendo punti di assistenza per aiutarli a migliorare la loro qualità di vita;

24. invita gli Stati membri a migliorare la consapevolezza dell'impatto delle lesioni gravi attraverso lo sviluppo di nessi più stretti con altre misure aventi impatto sociale, sensibilizzando ad esempio riguardo ai livelli di menomazione, disabilità e incapacità funzionale, e a sviluppare programmi educativi sulla sicurezza stradale;

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