

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. XII-*bis*

N. 35

ASSEMBLEA PARLAMENTARE DEL CONSIGLIO D'EUROPA

Risoluzione n. 2129 (2016)

—————

La sicurezza stradale in Europa,
una priorità in materia di salute pubblica

—————
Trasmessa il 1° luglio 2016
—————

PARLIAMENTARY ASSEMBLY OF THE COUNCIL OF EUROPE

RESOLUTION 2129 (2016) ⁽¹⁾

Provisional version

Road safety in Europe as a public health priority

PARLIAMENTARY ASSEMBLY,

1. Europe has seen significant progress in the last decades as regards improved road safety, and some European countries have the lowest accident rates in the world. The Parliamentary Assembly nevertheless draws attention to the severe public health impact of road accidents, resulting in high numbers of people dying or having to live with disabilities. The situation could worsen in the coming years.

2. The Assembly recalls the principles laid down in the Global Status Report on Road Safety 2015 of the World Health Organization (WHO) and the United Nation's Global Plan for the Decade of Action for Road Safety, which provide the framework for policy action. The Assembly also recalls the recently adopted Sustainable Development Goals (SGG) on the halving of the number of global deaths and injuries from road crashes by 2020, and the provision of access to safe, affordable and sustainable transport systems for all.

3. The Assembly urges member States to develop effective long-term policies for

road safety and to better co-ordinate their practices, taking into account the variety of legislation and policies across Europe.

4. More specifically, the Assembly recommends that member States step up co-ordination and action in order to:

4.1. implement legislative and policy measures at international, national, and local level, including the implementation of good practices (for example, « zero-death » policies and action plans for road safety) and securing commitment from major decision-makers to ensure effective enforcement;

4.2. make a comprehensive assessment of the current road safety situation in their countries, to allow decision-makers to take efficient measures and to set targets for road safety to be achieved by 2020;

4.3. designate lead agencies to put in place comprehensive road safety data programmes to support the implementation of national road safety strategies, plans and targets, and to monitor their implementation, supporting pilot projects and the application of ISO 39001 standards in road safety management systems;

4.4. encourage the creation of multi-sector partnerships, including governments and their agencies, private sector companies, industry, academia and non-profit organisations, to make technical and scientific knowledge and information available

(1) *Assembly debate* on 24 June 2016 (27th Sitting) (see Doc. 14081, report of the Committee on Social Affairs, Health and Sustainable Development, rapporteur: Ms Naira Karapetyan). *Text adopted by the Assembly* on 24 June 2016 (27th Sitting).

rapidly to all stakeholders, including by open data-sharing systems;

4.5. provide adequate financing for programmes promoting road safety and invest a mandatory percentage of 10% of road infrastructure expenditure on safety;

4.6. address the key behavioural risk factors, as essential elements of any action plan to increase the safety of roads, including through awareness-raising campaigns for drivers, cyclists and pedestrians, and include road safety education knowledge, skills and attitudes in school curricula from an early age;

4.7. develop and implement legislation and policy measures on issues such as the influence of alcohol, drugs, diseases and the use of medicines on driver performance, including periodic driving tests and medical checks to enable the evaluation of the continuing capacity to drive, with co-ordination between health-care departments and transport authorities;

4.8. introduce urban planning designed to protect vulnerable road users, no-

tably pedestrians and cyclists, including by promoting public transport, walking and cycling;

4.9 make compulsory the use of helmets on motorcycles and of seat belts and child restraints in cars, put in place other safety measures (such as special pavements and speed bumps), forbid the use of mobile phones while driving, enforce credible speed limits (for example maximum 50 km/h in urban areas, with lower limits in residential areas and in the vicinity of schools and sport facilities) adapted to the environment and driving conditions, give priority to pedestrians and promote the use of active and passive safety equipment and technological improvements on all roads and in all vehicles;

4.10. further develop first aid and rescue systems on the roads, emergency transportation, quality post-crash care, treatment in hospitals and rehabilitation;

4.11. put into place and promote adequate training for new drivers.

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE DU CONSEIL DE L'EUROPE

RÉSOLUTION 2129 (2016) ⁽¹⁾

Version provisoire

La sécurité routière en Europe, une priorité en matière de santé publique

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE,

1. Ces dernières décennies, l'Europe a réalisé des progrès considérables en matière de sécurité routière et certains pays européens enregistrent les taux d'accidents de la route les plus faibles du monde. Cependant, l'Assemblée parlementaire attire l'attention sur les graves conséquences des accidents de la route en termes de santé publique: de nombreuses personnes décèdent ou doivent vivre avec un handicap à la suite de ces accidents. Cette situation pourrait s'aggraver dans les années à venir.

2. L'Assemblée rappelle les principes inscrits dans le Rapport de situation 2015 sur la sécurité routière dans le monde publié par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies, qui fournissent un cadre d'orientation. L'Assemblée rappelle également les Objectifs de développement durable (ODD) récemment adoptés, qui prévoient une diminution de moitié du

nombre de décès et de blessures provoqués par les accidents de la route au niveau mondial d'ici 2020, ainsi que l'accès à des systèmes de transport sûrs, abordables et durables pour tous.

3. L'Assemblée invite instamment les Etats membres à concevoir des politiques de sécurité routière efficaces s'inscrivant dans la durée, ainsi qu'à mieux coordonner leurs pratiques en prenant en compte la diversité des législations et des politiques en Europe.

4. L'Assemblée recommande plus particulièrement aux Etats membres d'intensifier la coordination et les actions afin:

4.1. de mettre en place des mesures législatives et politiques au niveau international, national et local, et, notamment, de mettre en œuvre de bonnes pratiques (par exemple, des politiques de « zéro décès » et des programmes d'action pour la sécurité routière) et de prendre des engagements au plus haut niveau de décision, afin de garantir une application effective;

4.2. de procéder à une évaluation complète de la situation actuelle en matière de sécurité routière dans leurs pays, afin que les décideurs puissent prendre des mesures efficaces et définir des objectifs de sécurité routière à atteindre d'ici 2020;

(1) *Discussion par l'Assemblée* le 24 juin 2016 (27^e séance) (voir Doc. 14081, rapport de la commission des questions sociales, de la santé et du développement durable, rapporteur: M^{me} Naira Karapetyan). *Texte adopté par l'Assemblée* le 24 juin 2016 (27^e séance).

4.3. de désigner des organismes chefs de file, chargés de mettre en place des programmes complets de collecte de données sur la sécurité routière pour étayer la mise en œuvre de stratégies, de plans et d'objectifs nationaux en la matière et pour en assurer le suivi, en soutenant des projets pilotes et l'application des normes ISO 39001 aux systèmes de gestion de la sécurité routière;

4.4. d'encourager la création de partenariats multisectoriels entre les gouvernements et leurs services, les entreprises privées, l'industrie, la recherche et les organismes à but non lucratif, pour que les informations et les connaissances techniques et scientifiques soient mises rapidement à la disposition de toutes les parties prenantes, y compris par des systèmes ouverts de partage de données;

4.5. de financer de manière adéquate les programmes en faveur de la sécurité routière et de consacrer obligatoirement 10% des dépenses en infrastructures routières à la sécurité;

4.6. de s'attaquer aux principaux facteurs de risque comportementaux, qui sont des éléments essentiels de tout plan d'action visant à améliorer la sécurité routière; cela passe notamment par des campagnes de sensibilisation auprès des conducteurs, cyclistes et piétons, et par l'acquisition de connaissances, de compétences et d'attitudes dans le cadre des programmes scolaires dès le plus jeune âge;

4.7. de développer et d'appliquer la législation et les politiques visant les effets de l'alcool, de la drogue, des maladies et de l'usage des médicaments sur la performance des conducteurs, y compris en

prévoyant des tests de conduite périodiques et des examens médicaux permettant d'évaluer si une personne est toujours en mesure de conduire, en coordination entre les services de santé et les autorités de transport;

4.8. de mettre en œuvre des mesures d'urbanisme propres à protéger les usagers de la route les plus vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes, y compris en encourageant les déplacements à pied, à vélo et en transports publics;

4.9. de rendre obligatoire l'utilisation de casques sur les motocyclettes, de ceintures de sécurité et de sièges pour enfants dans les voitures, de mettre en place d'autres mesures de sécurité (trottoirs spéciaux ou ralentisseurs, par exemple), d'interdire l'utilisation du téléphone portable au volant, de faire respecter des vitesses maximales raisonnables, adaptées à l'environnement et aux conditions de conduite (par exemple vitesse limitée à 50 km/h dans les zones urbaines et des limites réduites dans les zones résidentielles et à proximité des écoles et des équipements sportifs), de donner la priorité aux piétons, et de promouvoir l'utilisation d'équipements de sécurité active et passive et des améliorations technologiques sur toutes les routes et dans tous les véhicules;

4.10. de développer encore davantage les systèmes d'urgence et de premiers secours sur les routes, le transport en ambulance, la qualité des soins dispensés aux victimes après un accident de la circulation, les traitements en hôpital et la réhabilitation;

4.11. de mettre en œuvre et promouvoir une formation adéquate pour les nouveaux conducteurs.

ASSEMBLEA PARLAMENTARE DEL CONSIGLIO D'EUROPA

RISOLUZIONE 2129 (2016)¹

La sicurezza stradale in Europa, una priorità in materia di salute pubblica

ASSEMBLEA PARLAMENTARE,

1. Negli ultimi dieci anni l'Europa ha compiuto significativi progressi nella sicurezza stradale e alcuni Paesi europei registrano il tasso di incidenti più basso al mondo. L'Assemblea parlamentare attira comunque l'attenzione sul grave impatto sulla salute pubblica degli incidenti stradali, che causano un numero elevato di decessi o di invalidità. La situazione potrebbe peggiorare nei prossimi anni.

2. L'Assemblea richiama i principi stabiliti nella Relazione sullo *status* globale della sicurezza stradale 2015 dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) e nel Piano di Azione globale dell'ONU per il decennio di azione in favore della sicurezza stradale, che delinea il quadro di azione politica. L'Assemblea richiama anche gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) recentemente adottati che prevedono, tra l'altro, il dimezzamento entro il 2020 del numero totale di morti e feriti a causa di incidenti stradali e la fornitura di sistemi di trasporto sicuri, economici e sostenibili per tutti.

3. L'Assemblea esorta gli Stati membri a elaborare politiche efficaci a lungo termine per la sicurezza stradale e a coordinare meglio le loro prassi, tenendo conto della diversità di legislazioni e politiche in Europa.

4. In dettaglio, l'Assemblea raccomanda agli Stati membri di intensificare il coordinamento e l'azione al fine di:

4.1. introdurre misure legislative e politiche a livello internazionale, nazionale e locale, compresa l'attuazione di buone prassi (per esempio, politiche e piani di azione « zero morti » per la sicurezza stradale) e assicurare impegno da parte dei principali responsabili per garantirne l'effettiva attuazione;

4.2. fare una valutazione esaustiva dell'attuale stato di sicurezza stradale nel Paese, per permettere ai responsabili di adottare misure efficaci e stabilire obiettivi per la sicurezza stradale da realizzare entro il 2020;

4.3. designare agenzie capofila per l'introduzione di programmi completi di raccolta dati sulla sicurezza stradale a sostegno dell'attuazione di strategie, piani e obiettivi di sicurezza stradale e monitorarne l'attuazione, sostenendo progetti pilota e l'applicazione degli *standard* ISO 39001 nei sistemi di gestione della sicurezza stradale;

(1) Dibattito in Assemblea del 24 giugno 2016 (27^a seduta) (V. Doc. 14081, Relazione della Commissione affari sociali, sanità e sviluppo sostenibile, Relatrice: On. Naira KARAPETYAN). Testo adottato dall'Assemblea il 24 giugno 2016 (27^a seduta).

4.4. incoraggiare la creazione di partenariati multisettoriali, che coinvolgano i governi e i loro servizi, società del settore privato, industrie, università e organizzazioni non-profit, per rendere rapidamente disponibili a tutte le parti coinvolte informazioni tecnico-scientifiche, anche attraverso sistemi aperti di condivisione dei dati;

4.5. fornire adeguati finanziamenti ai programmi di promozione della sicurezza stradale e investire obbligatoriamente nella sicurezza una percentuale pari al 10 per cento delle spese destinate alle infrastrutture stradali;

4.6. affrontare i principali fattori di rischio comportamentali, in quanto elementi essenziali di qualsiasi piano di azione per accrescere la sicurezza sulle strade, anche attraverso campagne di sensibilizzazione per i conducenti, i ciclisti e i pedoni e l'acquisizione di conoscenze, competenze e informazioni sulla sicurezza stradale nel quadro dei programmi scolastici sin dalla giovane età;

4.7. elaborare e attuare misure legislative e politiche su questioni quali l'influenza dell'alcol, della droga e dell'assunzione di farmaci sulle prestazioni del conducente, anche con *test* di guida periodici

e controlli medici per valutare le capacità di guida, in coordinamento con i servizi sanitari e le autorità dei trasporti;

4.8. introdurre una pianificazione urbanistica volta a proteggere gli utenti della strada vulnerabili, ovvero pedoni e ciclisti, anche promuovendo il trasporto pubblico e gli spostamenti a piedi o in bicicletta;

4.9. rendere obbligatorio l'uso del casco per i motociclisti e delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per bambini sulle automobili, introdurre altre misure di sicurezza (quali marciapiedi speciali e dossi rallentatori), vietare l'uso del cellulare alla guida, introdurre limiti di velocità credibili (ad esempio massimo 50 km/h nelle aree urbane, con limiti inferiori nelle zone residenziali e nei pressi di scuole o impianti sportivi) adattati all'ambiente e alle condizioni di guida, dare precedenza ai pedoni e promuovere l'uso di sistemi di sicurezza attiva e passiva e innovazioni tecnologiche su tutte le strade e su tutti i veicoli;

4.10. sviluppare ulteriormente i sistemi di pronto soccorso e di emergenza, trasporti di emergenza, cure post-incidente di qualità, cure ospedaliere e riabilitazione;

4.11. introdurre e promuovere un'adeguata formazione per i nuovi conducenti.



170122016860