

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2096

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato NICOTRA

Disposizioni per l'introduzione di sistemi telematici a bordo degli autoveicoli per il miglioramento della sicurezza e della fluidità della circolazione stradale

Presentata il 13 dicembre 2001

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nell'ultimo decennio in Italia sono morte decine di migliaia di persone e sono rimaste ferite oltre due milioni di persone a causa degli incidenti stradali. In Europa ogni anno si contano, per incidenti stradali, oltre 45.000 vittime. Il relativo costo sociale per le vittime della strada ammonta a decine di migliaia di miliardi di lire l'anno.

Dal punto di vista epidemiologico, l'incidente stradale rappresenta, per la classe di età compresa tra zero e quaranta anni, la prima causa di morte, cioè la « malattia » più grave che colpisce la popolazione fino ai quaranta anni. Se venisse debellata questa « malattia », la vita media degli italiani aumenterebbe di quattro anni!

Il superamento di un problema di dimensioni mondiali — come è stato evidenziato anche dalla Commissione europea

nel documento « *Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il programma 1997-2001* » di cui alla comunicazione COM(97)131, dalla Conferenza europea dei Ministri competenti in materia di trasporti (CEMT) e dalla comunicazione della stessa Commissione europea COM(2000) 125 che, sulla base del programma citato, ha definito le priorità a breve e medio termine per la sicurezza stradale — richiede un'azione coordinata e congiunta di diversi soggetti pubblici e privati, in grado di creare un contesto culturale tecnico e organizzativo favorevole ad un più efficace governo della mobilità e quindi al miglioramento della sicurezza stradale.

A tale riguardo il citato programma 1997-2001, elaborato dalla Commissione europea, assume l'impegnativo obiettivo di ridurre i morti per incidenti stradali del

40 per cento entro il 2010, indicando tra le linee fondamentali di azione anche « l'avvio ed il sostegno di azioni tese a prevenire gli incidenti, rimuovendo o riducendo i fattori di rischio ». Inoltre, il conseguimento di tale obiettivo richiede per il nostro Paese un impegno aggiuntivo, in quanto a partire dal 1991, il tasso di riduzione degli incidenti e dei morti per incidenti stradali in Italia è stato più basso di quello medio europeo ed il numero dei feriti, contrariamente a quanto accade nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, è progressivamente aumentato, specie in città. In base ai risultati sulla distribuzione dell'incidentalità emersi dalla « Relazione sullo stato della sicurezza stradale », si evidenzia che per ridurre del 40 per cento i morti per incidenti stradali, come indicato dalla Commissione europea, è necessario attivare un sistema organico di misure incentivanti e di interventi.

È opportuno, per esprimere la gravità della situazione, illustrare la situazione italiana:

le vittime della strada che muoiono entro i sette giorni dall'incidente sono circa 10.000 l'anno;

i costi, a carico della collettività, in riferimento alle suddette vittime sono pari a circa 6.000 miliardi l'anno;

le vittime degli incidenti stradali che muoiono dopo i sette giorni e coloro che restano feriti (di cui circa il 25 per cento con invalidità permanenti) sono circa 250.000 l'anno;

i costi diretti (ospedalizzazioni, riabilitazioni, indennità e accessori) costano oggi alla collettività circa 26.000 miliardi l'anno;

il totale delle entrate provenienti dalle tasse di proprietà degli autoveicoli è di circa 7.000 miliardi l'anno.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà varare un piano per la sicurezza stradale, che preveda tra le azioni prioritarie gli incentivi ed i sostegni alla formazione di strumenti e di strutture

per il monitoraggio del traffico e degli incidenti, coinvolgendo operatori qualificati del settore pubblico e privato interessati al problema della sicurezza stradale.

Attualmente, a livello europeo organizzazioni pubbliche e private si muovono per definire protocolli unificati nella telematica, finalizzata all'informazione a bordo in tempo reale sul traffico e sulle relative anomalie, sia per migliorarne la fluidità (che corrisponde anche a minore inquinamento) sia, e soprattutto, per la riduzione degli incidenti ed in ogni caso per il contenimento della loro gravità con una conseguente riduzione delle spese sanitarie.

Tutti i grandi costruttori automobilistici europei e mondiali hanno progettato le plance dei nuovi modelli di veicoli in corso di omologazione o che usciranno fra breve, già predisposte all'origine per l'installazione di impianti telematici a bordo operanti nello scambio *in itinere* con centrali operative di dati; coordinate di localizzazione e, in generale, di informazioni dinamiche in tempo reale, finalizzate non solo alla fluidificazione del traffico, ma anche alla riduzione degli incidenti e, comunque, all'attivazione di tutti quegli interventi che raggiungano in ogni caso lo scopo di un contenimento della gravità dei danni conseguenti, consentendo anche una ottimizzazione dei soccorsi, che corrisponde inoltre ad un aumento dell'occupazione. Così come negli anni passati, già prima dell'obbligatorietà delle cinture di sicurezza, le vetture nascevano già predisposte per la loro installazione.

D'altra parte una progressiva e articolata diffusione, regolamentata da leggi, della presenza del « terminale telematico essenziale » a bordo dei veicoli è fondamentale in quanto, come emerso dagli studi del settore in tutto il mondo, la più perfetta e puntuale raccolta dei dati sulla situazione del traffico e sulle relative anomalie ivi, quindi, incluso il rilevamento in tempo reale e con perfetta localizzazione di un incidente appena avvenuto, è quella che si ottiene con la tecnica dei « vettori traccianti », ovvero veicoli monitorati telematicamente da centrali operative, nei cui computer divengono dei vettori dinamici.

Per « terminale telematico essenziale di bordo » si intende un apparecchio in grado di:

- 1) localizzare in modo attivo la propria posizione;
- 2) colloquiare con la centrale (o le centrali) operativa di controllo;
- 3) avere un sistema semplice e chiaro di interfacciamento con il conducente;
- 4) avere un sensore d'urto per informazione in tempo reale automaticamente la centrale operativa nel caso di un incidente;
- 5) avere un processore integrato per l'impostazione della logica gestionale del sistema, conforme a quanto in corso di definizione a livello comunitario.

Ben si comprende che se tutti i veicoli avessero una unità telematica essenziale a bordo e la più vasta parte possibile di essi fosse « vettore tracciante », le centrali operative potrebbero avere lo scenario completo delle condizioni del traffico e dei relativi eventi anomali e, interagendo congruamente con le infrastrutture a terra, si raggiungerebbero enormi vantaggi in termini di fluidità del traffico e di conseguente risparmio di risorse, riduzione di incidenti e di inquinamento. Inoltre, la diffusione progressiva e articolata al parco circolante di terminali telematici essenziali a bordo dei veicoli indurrebbe una economia di scala che porterebbe il costo di tali apparati ad un prezzo inferiore a quello attuale delle cinture di sicurezza.

La presente proposta di legge si fa interprete delle esigenze evidenziate e

pone le basi affinché l'azione delle diverse organizzazioni possa essere rapida ed economica.

L'articolo 1 prevede l'adeguamento del parco circolante nuovo di fabbrica che dovrà avvenire per fasi dal 2003 fino al 2006; entro il 2003, almeno una centrale operativa dovrà essere in esercizio e autorizzata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 2 prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fissi gli *standard* minimi e le caratteristiche funzionali delle centrali operative, nonché i criteri tariffari dei relativi servizi e i criteri per l'omologazione dei terminali telematici essenziali di bordo.

L'articolo 3 reca norme sul regolamento di attuazione della legge adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato a conseguire rapidamente gli obiettivi previsti.

L'articolo 4 prevede la riduzione del 30 per cento della tassa di proprietà per i veicoli che, installato per legge o volontariamente il terminale telematico essenziale, aderiranno volontariamente al piano di monitoraggio telematico del traffico da parte delle centrali operative divenendo così « vettori traccianti ».

L'articolo 5 prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti recante i criteri di obbligatorietà delle funzioni « vettori traccianti » in relazione alle categorie dei veicoli e ai loro impieghi (ad esempio, carichi pericolosi, eccetera).

L'articolo 6 prevede che il Governo riferisca annualmente al Parlamento sull'attuazione della legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Entro l'anno 2006, su tutti gli autoveicoli circolanti, in possesso dei requisiti indicati dal comma 2, è installato un « terminale telematico essenziale di bordo », ovvero un insieme di unità radioelettriche ed elettroniche che, governate da appositi programmi *software*, consentano all'utente di richiedere e fruire di servizi (assistenza, sicurezza ed informazioni) a bordo del proprio autoveicolo.

2. Sono soggetti all'obbligo di cui al comma 1, tutti i modelli nuovi di fabbrica omologati dopo il 1° gennaio 2003, con i seguenti requisiti: vetture con cilindrata superiore a 2.000 centimetri cubi e veicoli industriali e per trasporto passeggeri superiori a 35 quintali; dal 1° giugno 2004, le vetture con cilindrata superiore a 1.200 centimetri cubi ed i veicoli industriali e per trasporto passeggeri di peso inferiore a 35 quintali; dal 1° gennaio 2006 tutti gli autoveicoli di prima immatricolazione. Su tutti gli autoveicoli può essere, altresì, installato volontariamente un terminale telematico essenziale di bordo a condizione che esso rientri nei tipi omologati ai sensi dell'articolo 2, comma 2, e sia conforme alle disposizioni dei regolamenti previsti dalla presente legge ed alle eventuali norme emanate successivamente alla data di entrata in vigore della medesima ai fini degli opportuni adeguamenti e aggiornamenti tecnici.

3. Entro il 1° giugno 2003, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede a coordinare la costituzione di una o più centrali operative a copertura nazionale ed a rilasciare l'autorizzazione all'esercizio secondo i criteri stabiliti dal regolamento di cui all'articolo 3.

4. La centrale operativa è un insieme di apparati e di strumenti, quali apparecchi

e programmi, che, gestiti da un qualificato fornitore di servizio, consentono l'erogazione di servizi ai terminali telematici essenziali di bordo.

ART. 2.

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, fissa gli *standard* minimi e le caratteristiche funzionali delle centrali operative, nonché i criteri tariffari dei relativi servizi, nel rispetto del regolamento di attuazione di cui all'articolo 3, e stabilisce i criteri per l'erogazione del servizio nonché per la concessione delle relative autorizzazioni agli operatori.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti fissa, altresì, i criteri per l'omologazione dei terminali telematici essenziali di bordo.

ART. 3.

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il relativo regolamento di attuazione recante norme su:

a) le caratteristiche essenziali del servizio reso, tra le quali sono comprese l'informazione tempestiva di eventuali pericoli e delle condizioni del traffico e meteorologica nonché le modalità per l'eventuale richiesta di soccorso;

b) le caratteristiche fondamentali dell'unità telematica di bordo;

c) le caratteristiche fondamentali degli accorgimenti a bordo dell'autoveicolo, per la predisposizione del mezzo all'installazione dell'unità telematica di bordo;

d) le caratteristiche essenziali e la funzionalità delle centrali operative;

e) le caratteristiche essenziali delle reti di telecomunicazioni tra terminali mobili e centrali operative;

f) le caratteristiche dei protocolli e delle procedure di colloquio con i terminali telematici essenziali di bordo, da parte delle centrali operative, per il monitoraggio dei flussi di traffico e degli incidenti.

ART. 4.

1. Le tasse di proprietà sugli autoveicoli sui quali è stato installato per legge o volontariamente il terminale telematico essenziale di bordo dei tipi omologati, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, e che sono pertanto monitorati telematicamente dalle centrali operative, divenendo nei loro *computer* dei vettori traccianti, sono ridotte fino alla misura del 30 per cento con limiti di riduzione compresi tra un minimale e un massimale stabiliti da regolamento di cui all'articolo 3.

2. Con il regolamento di cui all'articolo 3 sono altresì fissate le modalità di applicazione delle sanzioni nei confronti dei proprietari di autoveicoli che, dopo avere beneficiato delle riduzioni previste sulle tasse di proprietà ai sensi del comma 1, volontariamente non consentano l'utilizzo del terminale telematico di bordo nella sua funzione di vettore tracciante.

ART. 5.

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alla norme nazionali e comunitarie vigenti in materia, emana, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto recante disposizioni sull'obbligo di adempiere alla funzione di vettori traccianti, ai sensi dell'articolo 4, nei confronti dei veicoli per i quali, in relazione al loro impiego, sono in corso studi istituzionali per la definizione dei criteri di monitoraggio obbligatorio e tra i quali rientrano veicoli per il trasporto dei rifiuti, dei carichi pericolosi, nonché per la distribuzione commerciale nei centri storici.

2. Con il medesimo decreto di cui al comma 1 sono altresì definiti i criteri di

interazione tra il terminale telematico essenziale di bordo e le altre apparecchiature informatiche di bordo, quale il cronotachigrafo elettronico che è reso obbligatorio sui veicoli pesanti a decorrere dall'anno 2003.

ART. 6.

1. Nella relazione annuale al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il Governo riferisce anche sull'attuazione della presente legge.

€ 0,26



14PDL0048650