

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 314

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore PIANETTA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 GIUGNO 2001

—————

Introduzione dei sistemi telematici a bordo di autoveicoli
al fine del miglioramento della sicurezza e della fluidità
della circolazione stradale

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Negli ultimi dieci anni in Italia sono morte 97.000 persone e sono rimaste ferite 2,5 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 della strada 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 ovvero, 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» n. 131/97 e dalla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (CEMT) - 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 sopra 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, 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 quella italiana:

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

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

le vittime degli incidenti stradali che muoiono dopo i sette giorni e coloro che restano feriti (di cui 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 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, quindi anche 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 di un «terminale telematico essenziale» a bordo dei veicoli è fondamentale in quanto, come emerso dagli studi del settore in tutto il mondo, la perfetta e puntuale raccolta dati sulla situazione del traffico e sulle relative anomalie (quindi ivi incluso il rilevamento in tempo reale e con perfetta localizzazione di un incidente appena avvenuto) è quella che si ottiene con la tecnica «veicoli traccianti», ovvero veicoli monitorati telematicamente da centrali operative, nei cui *computer* divengono dei «vettori» dinamici.

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

localizzare in modo attivo la propria posizione;

colloquiare con la centrale (o centrali) operativa di controllo;

avere un sistema semplice e chiaro di «interfacciamento» col conducente;

avere un sensore d'urto per informare in tempo reale automaticamente la centrale operativa di grave incidente;

avere un processore integrato per impostazione di 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 fossero «vettori traccianti», le centrali operative potrebbero avere lo scenario completo delle condizioni del traffico e dei relativi eventi anomali e, interagendo congruentemente con le infrastrutture a terra, si raggiungerebbero enormi vantaggi in termini di fluidità del traffico e di conseguenza 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.

Il presente disegno di legge si fa interprete delle esigenze sopra evidenziate e pone le basi perchè 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 ed, entro il 2003, almeno una centrale operativa dovrà essere in esercizio e autorizzata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 2 delega il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a fissare 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 delega il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad emanare un regolamento applicativo che, normalizzando la materia, consenta di conseguire rapidamente gli obiettivi previsti.

L'articolo 4 prevede la riduzione della tassa di proprietà per i veicoli che, installato per legge o volontariamente il terminale tele-

matico essenziale, aderiranno volontariamente al piano di monitoraggio telematico del traffico da parte delle centrali operative, divenendo così «vettori traccianti».

L'articolo 5 prevede i criteri di obbligatorio della funzione «vettori traccianti» in relazione alle categorie dei veicoli e ai loro impieghi (esempio carichi pericolosi, eccetera).

L'articolo 6 prevede che i Ministri vigilanti riferiscano sullo stato di attuazione del presente provvedimento.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Entro l'anno 2006, su tutti gli autoveicoli circolanti, con i requisiti indicati nei seguenti commi, 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, quali assistenza, sicurezza, 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° giugno 2003, con i seguenti requisiti: vetture con cilindrata superiore ai 2.000 centimetri cubi ed i veicoli industriali e per trasporto passeggeri superiori ai 35 quintali; dal 1° giugno 2004, tutte le vetture nuove di fabbrica con cilindrata superiore ai 1.200 centimetri cubi e tutti i veicoli industriali e per trasporto passeggeri nuovi di fabbrica di peso inferiore ai 35 quintali; dal 1° gennaio 2006 tutti gli autoveicoli di prima immatricolazione. Inoltre su tutti gli autoveicoli potrà essere installato volontariamente un terminale telematico essenziale di bordo, purché dei tipi omologati e nel rispetto dei regolamenti applicativi ministeriali.

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 strumenti, quali apparecchi e programmi, che, gestiti da un qualificato forn-

tore di servizio, consentono l'erogazione di servizi ai terminali essenziali di bordo.

Art. 2.

1. Il Ministero 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 applicativo di cui all'articolo 3, e provvede ad emanare i criteri del servizio e il regolamento per la concessione delle autorizzazioni agli operatori.

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

Art. 3.

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti emana, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il regolamento di attuazione che disciplina:

a) le caratteristiche essenziali del servizio reso (informazione tempestiva di eventuali pericoli, delle condizioni di traffico e meteo e di 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 degli autoveicoli che, installato per legge o volontariamente il terminale telematico essenziale di bordo dei tipi omologati, accettano di essere monitorati telematicamente dalle centrali operative, divenendo così nei loro *computer* dei «vettori traccianti», sono ridotte mediamente nella misura del 30 per cento con limiti di riduzione contenuti in un minimale e massimale stabiliti dal regolamento di cui all'articolo 3.

2. Con il regolamento di cui all'articolo 3 sono altresì fissate le sanzioni e i relativi criteri applicativi contro i proprietari che, dopo avere beneficiato delle riduzioni previste sulle tasse di proprietà, impediscano artatamente al terminale di bordo di adempiere alla funzione di «vettore tracciante».

Art. 5.

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con gli organi nazionali ed europei preposti in materia, emana entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la normativa di obbligatorietà della funzione «vettori traccianti» interessante quei veicoli per i quali, in relazione al loro impiego, già oggi sono in corso studi istituzionali per la definizione dei criteri di monitoraggio obbligatorio quali veicoli per il trasporto dei rifiuti, carichi pericolosi, distribuzione commerciale in centri storici.

2. Con la medesima normativa di cui al comma 1 sono altresì definiti i criteri di interazione tra il terminale telematico essenziale e le altre apparecchiature informatiche di bordo, quale il cronotachigrafo elettronico che sarà obbligatorio sui veicoli pesanti a partire dal 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, i Ministri competenti riferiscono anche sullo stato d'attuazione della presente legge.