

N. 3702

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori PIANETTA, ASCIUTTI, AZZOLLINI,
BALDINI e COSTA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 DICEMBRE 1998

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» COM (97) 131 def, e dalla Conferenza europea dei Ministri competenti in materia di 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 la situazione 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 dei lavori pubblici sta varando un piano per la sicurezza stradale, che prevede 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 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 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 anche 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 obbligatorietà per la legge 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 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»; ben si comprende che se tutti i veicoli avessero l'unità telematica essenziale a bordo, non sarebbero più necessarie co-

stose infrastrutture a terra in quanto sarebbero gli stessi veicoli i vettori «traccianti» che permetterebbero alle centrali operative di avere lo scenario completo di tutto il traffico e dei relativi eventi anomali. Quindi risparmi enormi - dopo le prime fasi di avviamento - potendosi ridurre lo sviluppo delle infrastrutture a terra in proporzione alla diffusione degli apparati sui veicoli.

Inoltre la obbligatorietà dei 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.

Da ciò consegue la necessità per tutti gli autoveicoli, immatricolati dopo il 1° gennaio 2000, compresi i veicoli industriali e di trasporto passeggeri, di installare, entro il 2005, il terminale essenziale di bordo se si vogliono raggiungere gli obiettivi di sicurezza sopra richiamati.

Il presente disegno di legge si fa interprete delle esigenze sopra evidenziate e pone le basi perché l'azione delle diverse organizzazioni possa essere rapida ed economica.

L'articolo 1 prevede l'adeguamento del parco circolante che dovrà avvenire per fasi dal 2000 fino al 2005 ed, entro il 2000, almeno una centrale operativa dovrà essere in esercizio e autorizzata dal Ministero dei lavori pubblici.

Per terminale essenziale di bordo si intende un apparecchio, essenzialmente, in grado di:

- localizzare 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 informazione in tempo reale di grave incidente alla centrale operativa;
- avere un processore integrato per impostazione di logica gestionale del sistema, conforme a quanto in corso di definizione a livello UE.

L'articolo 2 delega il Ministero dei lavori pubblici a fissare gli *standard* minimi e le caratteristiche funzionali delle centrali operative, nonché i criteri tariffari dei relativi servizi, mentre il Ministero dei trasporti e della navigazione dovrà fissare i criteri per l'omologazione dei terminali telematici essenziali di bordo.

L'articolo 3 delega il Ministero dei lavori pubblici di concerto con il Ministero dei

trasporti e della navigazione ad emanare un regolamento applicativo, che normalizzando la materia consenta di conseguire rapidamente gli obiettivi previsti.

L'articolo 4 prevede la riduzione del 30 per cento della tassa di proprietà per i veicoli che dispongono di terminale di bordo.

L'articolo 5 prevede che i Ministri vigilanti riferiscano sullo stato di attuazione del presente provvedimento.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Entro l'anno 2005, su tutti gli autoveicoli circolanti, con i requisiti indicati nei seguenti commi, dovrà essere 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, 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 2000, 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° gennaio 2002, le vetture sopra ai 1.200 centimetri cubi ed i veicoli industriali e per trasporto passeggeri di peso inferiore ai 35 quintali. Dal 1° gennaio 2005 tutti i veicoli circolanti, fatta esclusione per quelli immatricolati la prima volta in data precedente al 1° gennaio 2000.

3. Entro il 1° gennaio 2000, il Ministro dei lavori pubblici dovrà provvedere 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 (apparecchi e programmi) che, gestiti da un qualificato fornitore di servizio, consentono l'erogazione di servizi ai terminali essenziali di bordo.

Art. 2.

1. Il Ministero dei lavori pubblici, 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 autorizza ad operare le centrali operative, in conformità delle normative dell'Unione europea.

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

Art. 3.

1. Il Ministero dei lavori pubblici di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione emana, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il regolamento di attuazione che disciplinerà:

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 avranno installato a bordo il terminale telematico essenziale di bordo dei tipi omologati, saranno ridotte nella misura del 30

per cento con limiti di riduzione contenuti in un minimale e massimale stabiliti da regolamento.

Art. 5.

1. Nella relazione annuale al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i Ministri competenti dovranno riferire anche sullo stato d'attuazione della presente legge.

