

CAMERA DEI DEPUTATI N. 222

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato FABRIS

Norme in materia di dispositivi per la sicurezza
nelle manovre in retromarcia di veicoli pesanti

Presentata il 28 aprile 2006

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il primo Programma d'azione in materia di sicurezza stradale in Europa risale al 1993 (Comunicazione della Commissione COM(93) 246 def.). Tale Programma ha consentito la creazione di una base di dati statistici sugli incidenti stradali denominata CARE (*Community road accident database*). In particolare l'utilizzo di CARE ha permesso alla Commissione europea di mettere a fuoco alcune problematiche specifiche inerenti la sicurezza dell'autotrasporto quali ad esempio: l'incidenza degli autoveicoli pesanti sugli incidenti stradali verificatisi in galleria; l'incidenza degli autoveicoli pesanti sugli incidenti mortali, anche al fine di valutarne le specifiche responsabilità in relazione al tasso massimo di alcoemia consentito; l'incidenza degli autoveicoli pesanti sugli incidenti mortali verificatisi in determinati giorni della settimana; e in-

fine, l'incidenza degli autoveicoli pesanti sugli incidenti mortali che siano stati provocati da manovre in retromarcia.

L'importanza di una corretta conoscenza delle cause e delle circostanze dell'incidentalità, unitamente alla possibilità di effettuare, attraverso il costante miglioramento della banca dati CARE, importanti raffronti statistici in materia di incidenti stradali, ha orientato successivamente l'elaborazione delle priorità del secondo Programma europeo di promozione della sicurezza stradale (1997-2001). Al riguardo occorre rilevare che uno dei campi di azione del succitato secondo Programma, avente per oggetto la riduzione delle conseguenze degli incidenti sulle strade, prevedeva guarda caso proprio l'introduzione di criteri minimi di resistenza all'urto degli autoveicoli; la progettazione sia di autoveicoli sia di mezzi

pesanti in modo da ridurre al minimo i danni provocati a terzi in caso di incidente; l'installazione di sistemi intelligenti di sorveglianza del traffico per la rilevazione automatica degli incidenti e la gestione delle emergenze e infine « l'installazione sui mezzi pesanti di dispositivi di sicurezza per l'eliminazione degli incidenti in retromarcia ». Inoltre, secondo le rilevazioni dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) le quali, come noto, prendono in considerazione quattro macro-categorie tipologiche di descrizione della dinamica incidentale, proponendo all'interno di ciascuna di esse ulteriori specificazioni sulle modalità dell'evento, è emerso chiaramente che tali macro-categorie sono rappresentate proprio dallo scontro tra i veicoli in marcia, dallo scontro tra i veicoli e i pedoni, dai veicoli che urtano gli ostacoli e dai veicoli in marcia senza urto. Ebbene nell'ambito dell'incidentalità relativa agli scontri tra i veicoli e i pedoni risulta particolarmente elevata la percentuale degli incidenti stradali dovuti all'urto di un ostacolo in retromarcia da parte di un veicolo merci (9,3 per cento), come pure la percentuale degli incidenti dovuti all'investimento di pedoni in retromarcia (3,7 per cento). Peraltro, analizzando dettagliatamente tali dati è emerso che le suddette tipologie di incidenti risultano essere fra le più pericolose, perché se l'indice di mortalità presenta il suo valore massimo nella guida contromano con 6,7 morti ogni 100 incidenti, è pur vero che seguono l'eccesso di velocità, la guida distratta e infine la pericolosità nelle manovre in retromarcia dei veicoli pesanti, che determinano, rispettivamente, 4,3 e 2,6 morti ogni 100 incidenti. Anche avendo riguardo ad altre esperienze di indagine maturate in alcuni Paesi, come ad esempio la Svizzera, emerge addirittura che, per quanto riguarda anche solo la circolazione militare, le Autorità federali della Confederazione elvetica nel

2001 sono state capaci di registrare ben 991 incidenti, in cui risultavano coinvolti veicoli militari e di questi 991 incidenti quasi la metà era stata provocata da manovre in retromarcia effettuate imprudentemente. A ben vedere in Europa circolano attualmente 22.500.000 di veicoli industriali, dei quali più di 3.500.000 solo in Italia e se pure tanto si è fatto per migliorare l'operatività dei veicoli commerciali, tuttavia non è mai stata attribuita adeguata attenzione al problema che riguarda direttamente il rischio della manovra in retromarcia di tali veicoli. Purtroppo, la mancanza di una specifica statistica sugli incidenti rende impossibile stabilire con certezza la percentuale relativa agli incidenti gravi e mortali che siano stati provocati dalle manovre in retromarcia dei veicoli pesanti, ma il problema persiste ed è rilevante. Per questi motivi la presente proposta di legge propone di prevedere l'obbligo di allestire i veicoli pesanti muniti di impianto di frenatura pneumatica o pneumoidraulica (gli impianti di frenatura che sono caratteristici dei veicoli pesanti) con dispositivi dotati di uno o più sensori ubicati nella parte posteriore del veicolo, che siano capaci di rilevare la presenza di un ostacolo, nonché di provocare, in modo istantaneo e automatico, l'arresto del veicolo, impedendo l'eventuale contatto. In breve, la presente proposta di legge si propone l'obiettivo di escludere la drammatica possibilità che le responsabilità di un incidente stradale, causato da un veicolo pesante che abbia urtato contro un ostacolo in retromarcia, continui ad essere accollata esclusivamente all'errore umano, senza che sia stata prevista alcuna soluzione al riguardo. Il tutto è proposto, naturalmente, sempre al fine di contribuire ad abbattere il numero degli incidenti stradali che siamo costretti a registrare in Italia.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Norme in materia di dispositivi per la sicurezza nelle manovre in retromarcia di veicoli pesanti).

1. Al fine di rendere più sicura la effettuazione di manovre di retromarcia dei veicoli di grandi dimensioni a campo di visibilità posteriore limitato, è fatto obbligo di allestire i veicoli muniti di impianto di frenatura pneumatica o pneumoidraulica con un dispositivo ausiliario di frenatura destinato a provocare, in modo istantaneo e automatico, l'arresto del veicolo.

2. Il dispositivo di cui al comma 1 deve consistere in uno o più sensori ubicati nella parte posteriore del veicolo capaci di rilevare la presenza di un ostacolo, nonché di provocare, in modo istantaneo e automatico, l'arresto del veicolo, impedendo l'eventuale contatto.

ART. 2.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

€ 0,30



15PDL0005690