

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4943

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori LO CURZIO, BIASCO, BOSI,
CALLEGARO, DANZI, FAUSTI, NAPOLI Bruno, PIREDDA,
TAROLLI e ZANOLETTI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'11 GENNAIO 2001

—————

Acquisizione e memorizzazione di eventi anomali
negli autoveicoli

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Negli ultimi mesi il problema dell'aumento delle tariffe delle polizze per responsabilità civile (RC) auto è balzato prepotentemente al centro delle polemiche del nostro Paese.

Il problema è avvertito con forza da tutti i cittadini, i quali hanno visto le loro polizze assicurative aumentare da un minimo del 60 per cento ad un massimo del 90 per cento.

Nel caso di cittadini che hanno subito sinistri, poi, il costo delle polizze è lievitato addirittura del 200-300 per cento.

Si calcola che ogni italiano spenda annualmente per la propria assicurazione auto una cifra pari almeno ad una mensilità di stipendio e tale situazione non accenna a migliorare.

Le compagnie assicurative, statistiche alla mano, puntano il dito sulla notevole frequenza di incidenti stradali nel nostro Paese. Se l'Italia mantiene il primato europeo nell'onerosità delle polizze RC auto, è pur vero, sostengono le compagnie, che è anche al primo posto nella classifica dei Paesi con maggior tasso di incidenti stradali. Non sottovalutabile, a tal riguardo, appare il fenomeno delle truffe ai danni delle assicurazioni: un numero così elevato di incidenti non è dovuto solo alla scarsa prudenza o all'imperizia dei guidatori italiani, ma anche alla denuncia di sinistri mai realmente accaduti e ad altri raggiri dei singoli cittadini a danno delle compagnie assicurative.

Un fenomeno paradossale, nel quale il comportamento illegale di pochi influisce sulla collettività. Un fenomeno attraverso il quale tutti i cittadini risarciscono, con i costi elevati delle loro polizze, danni mai subiti da pochi di loro.

Com'è noto, si è cercato di arginare il problema imponendo un blocco delle tariffe RC auto a tutte le compagnie assicurative con il decreto-legge 28 marzo 2000, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2000, n. 137. Ma il 25 ottobre 2000 la Commissione dell'Unione europea ha inviato all'Italia un avviso motivato perchè ponesse fine, entro tre settimane, al blocco delle tariffe.

Si è ravvisata, secondo la Commissione, un'infrazione alle regole che liberalizzano il mercato assicurativo e impediscono a qualsiasi autorità di stabilire il livello delle tariffe.

Tale liberalizzazione certo non giova ai consumatori, non permette un abbassamento delle tariffe creato dalla concorrenza tra le compagnie assicurative, né una regolamentazione da parte dello Stato che garantisca tutti i cittadini.

La soluzione a tale problema non può prescindere dall'ausilio fornito dalle soluzioni tecnologiche in fase di avanzata sperimentazione, che ormai, nel campo, hanno da tempo superato la fase di studio e possono rappresentare senz'altro una valida via d'uscita per il nostro Paese. Detto ausilio tecnologico al quale si fa riferimento è rappresentato dall'introduzione di un sistema di acquisizione e memorizzazione di eventi anomali per autoveicoli, denominato comunemente «scatola nera». L'introduzione di un sistema uguale a quello già in dotazione sugli aeromobili permetterebbe di verificare alcuni dati di notevole importanza relativi ad un eventuale sinistro.

In particolare la scatola nera acquisisce, correlandoli con la data e l'ora, l'accelerazione, la velocità, il tempo di frenata e la presenza di cinture di sicurezza.

È quindi importante perché consente di valutare l'andamento di questi dati nel momento precedente all'eventuale impatto.

In un secondo momento, collegando la scatola nera con un *personal computer*, utilizzando apposito *software*, è possibile decodificare i dati raccolti dal sistema di memorizzazione.

Si tratta di una risorsa infallibile per ottenere lo specchio fedelissimo di come il veicolo stesse marciando prima del sinistro (velocità, accelerazione più o meno improvvisa) e di quanto sia accaduto dopo l'evento. Essa offre una sorprendente fotografia numerica dell'evento, quantificato ed analizzato in ogni suo possibile aspetto: chiara la registrazione di velocità effettiva, accelerazione istantanea, allacciamento o meno delle cinture di sicurezza, uso dei freni, decelerazione causata dall'impatto e sequenza delle fasi successive.

È quindi evidente come possano anche essere registrati gli urti causati da tamponamenti multipli, con rilevazioni in grado di definire con certezza se i veicoli investitori marciassero o no a distanza di sicurezza e a quale velocità.

L'apparecchio continua a funzionare regolarmente anche se il veicolo che l'equipaggia è completamente distrutto: facile intuire come dopo giorni e giorni sia ancora possibile conoscere l'esatta cronologia delle vicissitudini del veicolo.

Comunque, oltre a costituire un'arma contro le truffe e raggiri a danno degli assicuratori, la scatola nera è in grado di assicurare una garanzia assoluta soprattutto in caso di incidenti con vittime, quando l'esatta lettura della dinamica dell'impatto diventa ancor più preziosa.

I tabulati del *controller* cancelleranno ogni dubbio su eventuali eccessi di velocità, sulla situazione delle cinture di sicurezza o, meglio ancora, sull'esatto funzionamento dell'impianto frenante e di qualche altro organo della vettura.

Peculiarità, questa, che in casi particolari potrebbe scagionare l'automobilista e chiamare in causa il costruttore del veicolo o addirittura la presunta vittima.

Tutto il sistema è realizzato in un unico contenitore protetto contro le effrazioni, le scariche elettriche e gli urti, funzionante in tutte le condizioni operative dell'autoveicolo.

La scatola nera rappresenta, perciò, non solo uno strumento di notevole rilievo per la valutazione del sinistro in se stesso, ma anche un aiuto per il cittadino che deve dimostrare le proprie ragioni ed ottenere un risarcimento adeguato al danno subito.

L'installazione sulle autovetture di tali sistemi consentirebbe alle compagnie assicurative di evitare il rischio di falsi incidenti o di sinistri «gonfiati», ed alle Autorità preposte di accertare rigorosamente le responsabilità dei conducenti nei singoli sinistri, facilitando in tal senso i danneggiati nel risarcimento dei danni subiti.

In tal modo diminuirebbero senz'altro i costi dei rimborsi pagati per sinistri e conseguentemente si abbasserebbero le tariffe delle polizze assicurative.

Il presente disegno di legge prevede per i cittadini che acconsentano all'installazione della scatola nera degli sconti sul pagamento dei premi assicurativi. Nel contempo, lo Stato si impegna ad operare sgravi fiscali a favore delle compagnie assicurative.

In conclusione, tale soluzione consentirebbe di contemperare le diverse esigenze presenti sul mercato e soprattutto risolvere in un colpo solo l'annoso problema delle truffe ai danni delle compagnie assicurative e di eludere il crescente aumento delle tariffe delle polizze RC auto.

A tale risultato si è giunti anche in occasione del tavolo di concertazione promosso dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, onorevole Enrico Letta, che ha concluso i propri lavori il 25 ottobre 2000.

Erano presenti rappresentanti dell'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici

(ANIA), delle associazioni dei consumatori, del Governo e dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP), i quali sono stati concordi nel sostenere la sperimentazione del sistema della scatola nera, al fine di diminuire le denunce di sinistri e di contenere i costi delle polizze assicurative, oltre ad apportare accorgimenti nei parametri fissati per il risarcimento del danno alla persona.

Tornando ad esaminare il sistema cosiddetto della «scatola nera», nell'ottica della sua introduzione nel nostro Paese, occorre

considerare che il sistema è in una fase avanzata di sperimentazione e alcune società sono in possesso dei brevetti industriali riconosciuti dall'Unione europea e delle relative omologazioni concesse dal Ministero dei trasporti e della navigazione ai sensi delle disposizioni introdotte, con la 2ª revisione in data 3 settembre 1997, nel regolamento 10 ECE-ONU, in virtù degli accordi raggiunti con i Paesi aderenti al menzionato regolamento relativo al controllo di eventi nella circolazione per autoveicoli.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. La presente legge disciplina l'introduzione in Italia del sistema di acquisizione e memorizzazione di eventi anomali negli autoveicoli, di seguito denominato «scatola nera», al fine della sua installazione negli autoveicoli circolanti nel nostro territorio.

Art. 2.

1. La scatola nera deve avere le caratteristiche stabilite negli articoli da 8 a 11 della presente legge, che possono essere integrate, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sulla base delle disposizioni introdotte, con la 2^a revisione in data 3 settembre 1997, nel regolamento 10 ECE-ONU.

2. L'omologazione della scatola nera è rilasciata dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Dipartimento dei trasporti terrestri, sulla base dei criteri stabiliti con il decreto di cui all'articolo 4.

Art. 3.

1. Ai titolari di polizze assicurative di responsabilità civile auto che volontariamente installano sul loro veicolo la scatola nera, sono concesse le riduzioni dei costi del premio assicurativo definite con il decreto di cui all'articolo 4.

Art. 4.

1. Il Ministero dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, stabilisce i criteri per l'omologazione dei sistemi di cui agli ar-

ticoli 1 e 2. Il predetto Ministero stabilisce, altresì, la misura delle riduzioni dei costi del premio assicurativo che le compagnie dovranno applicare ai titolari di polizze che installano sul proprio veicolo la scatola nera.

Art. 5.

1. L'avvenuta installazione deve essere comprovata da idonea certificazione rilasciata al proprietario del veicolo dalla ditta produttrice dei sistemi ed in possesso della omologazione di cui all'articolo 4. La predetta certificazione è condizione necessaria per poter richiedere la riduzione del costo della polizza alle compagnie assicurative.

Art. 6.

1. Le compagnie assicurative hanno diritto ad una deduzione dal reddito imponibile, ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP), per un importo percentuale dei mancati introiti derivanti dall'applicazione della riduzione tariffaria di cui agli articoli 3 e 4, da definire con il decreto di cui all'articolo 7.

Art. 7.

1. Il Ministero delle finanze, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione, disciplina con proprio decreto la misura delle agevolazioni tributarie previste a favore delle compagnie assicurative ai sensi dell'articolo 6, nonché le relative modalità di applicazione.

Art. 8.

1. Lo scopo del sistema di acquisizione e memorizzazione di eventi anomali negli autoveicoli è quello di raccogliere e memorizzare negli autoveicoli la velocità effettiva,

l'accelerazione istantanea, l'allacciamento delle cinture di sicurezza, l'uso dei freni, la decelerazione causata dall'impatto e le sequenze delle fasi successive all'urto, nonché ogni altro parametro utile in caso di incidente di un veicolo, correlandoli con la data e l'ora.

Art. 9.

1. La scatola nera deve essere costituita da un dispositivo dalle dimensioni di 78 mm. x 39 mm. x 22 cm. e dal peso non superiore a 60 grammi, il quale deve essere posto all'interno di resine speciali che lo rendano resistente a qualsiasi evento esterno.

Art. 10.

1. Il dispositivo di cui all'articolo 9 può essere collocato in qualsiasi parte della vettura, deve essere alimentato dall'accumulatore dello stesso veicolo e dotato anche di una batteria autonoma al litio della durata di circa 10 anni, che deve entrare in funzione nel caso di distacco dello stesso dispositivo dalla fonte principale di energia.

Art. 11.

1. La scatola nera deve entrare in funzione ogni qualvolta vengano superate le soglie di accelerazione o decelerazione impostate all'origine, registrando e trasferendo su una memoria non volatile tutti i dati relativi alla marcia del veicolo, a cominciare dagli 8 secondi antecedenti l'evento e per un periodo successivo allo stesso, da programmare al momento dell'installazione del sistema sul veicolo.

