

SENATO DELLA REPUBBLICA

10a Commissione
(Industria, commercio, turismo)

Affare assegnato n. 396

***Affare sul settore dell'automotive italiano e sulle implicazioni in termini di
competitività conseguenti alla transizione alla propulsione elettrica***

Memoria ANIA

Roma, 7 luglio 2020

Signor Presidente, Onorevoli Senatori,

l'Ania ringrazia la Commissione dell'opportunità di affrontare il tema *dell'automotive italiano e delle implicazioni in termini di competitività conseguenti alla propulsione elettrica*. Questo affare assegnato è l'occasione per approfondire tematiche di fondamentale importanza per il Paese, soprattutto nell'attuale delicato momento di transizione economica e sociale.

L'evoluzione tecnologica e le nuove abitudini sociali hanno inciso sul modo di muoversi, evidenziando la necessità di un serio ripensamento, in chiave più moderna, della mobilità. La diffusione di applicativi *smart* e la rapidità d'utilizzo, ma anche l'aumentata sensibilità per la questione ambientale, sono esempi di fenomeni sociali che imporranno ad Istituzioni, parti sociali e stakeholder di farsi parte attiva per intercettare questa evoluzione verso nuovi bisogni. Da assicuratori, siamo certi di poter offrire un contributo importante per accompagnare questa transizione, offrendo l'esperienza maturata nella gestione dei rischi e la consolidata attenzione ai temi connessi, come quello dell'evoluzione tecnologica e della sicurezza stradale.

Contesto, dati e *vision*

Osservando il mondo della mobilità fino all'esplosione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, è evidente come si stesse affermando un incisivo processo di integrazione, interconnessione e rapida evoluzione tecnologica. Tali mutazioni hanno portato al successo di modalità di trasporto alternative e di servizi di trasporto 'in condivisione'. La nuova mobilità è un fenomeno innanzitutto *di mentalità*, in cui la proprietà o il possesso del veicolo sembrano destinati a lasciare il posto, sulla scala delle priorità, all'*utilizzo* del veicolo e alla fruizione del *servizio*, in piena coerenza con la maggiore flessibilità, anche culturale, che ha caratterizzato il decennio appena concluso e che continuerà a caratterizzare quello corrente. Gli

italiani, soprattutto quelli delle aree urbane e metropolitane, hanno dimostrato interesse a potersi spostare in modo economico, efficiente e rapido, anziché a possedere il mezzo.

L'improvvisa comparsa del COVID-19 ha ovviamente provocato un rallentamento di questo fenomeno per ragioni di prudenza sanitaria; l'utenza preferisce tutelare la propria salute evitando l'utilizzo di mezzi condivisi, in modo da limitare le possibili occasioni di contagio.

Una volta superata l'emergenza COVID-19, torneremo probabilmente ad assistere alla conseguente evoluzione dell'offerta *sharing*. In particolare va segnalato che in questo settore il comparto elettrico sta guadagnando terreno. La diffusione della mobilità condivisa, infatti, è in netto aumento nel nostro Paese: sono oltre 5 milioni gli italiani (1 milione in più rispetto al 2017) che utilizzano i servizi attivi, tra car sharing, scooter sharing, car pooling, bike sharing, etc., con 33 milioni di spostamenti: in media 60 al minuto. Un universo in continua espansione, che sta virando verso l'ecosostenibilità con l'aumento dei veicoli elettrici in condivisione ¹.

Tornando alla mobilità tradizionale alcuni dati fotografano la situazione esistente. L'Italia subisce un grave ritardo nel processo di rinnovo del parco veicoli circolante con un'età media delle sole automobili di 11 anni e 5 mesi², un valore che rende i mezzi italiani mediamente molto vecchi e, in quanto tali, rischiosi per la circolazione. Si tratta di un dato destinato a peggiorare alla luce della grave crisi economica che la pandemia ha comportato. La vetustà dei veicoli oltre a produrre danni alla salute dei cittadini a causa dell'inquinamento è direttamente connesso alla maggiore incidentalità con conseguenze spesso gravi sulle persone. A dimostrazione di ciò, si può confrontare il tasso di mortalità³ del nostro Paese che è di 55,2⁴

¹ IV Rapporto 2020: La mobilità sostenibile e i veicoli elettrici, 2020.

² Aci: Autoritratto 2019.

³ Il tasso di mortalità è calcolato come il numero di morti sulle strade rispetto alla popolazione.

⁴ Morti per milioni di abitanti – Aci-Istat 2019.

morti per milioni di abitanti con un'età media del parco circolante di circa 11 anni, con quello del Regno Unito, dove l'età media del parco è di 8 anni e il tasso di mortalità è molto più contenuto con 27,5⁵.

Certamente, la motivazione di una differenza così significativa non è attribuibile solo all'età media dei veicoli circolanti, ma anche ad un insieme di altri fattori. È comunque innegabile che la modernità dei veicoli e soprattutto i sistemi di sicurezza attivi e passivi forniscano un importante contributo alla riduzione del numero e delle conseguenze degli incidenti stradali.

Alla luce delle considerazioni svolte e anche alla luce dell'emergenza sanitaria in corso, si stima che le persone continueranno ad utilizzare - almeno nel breve-medio periodo - l'auto di proprietà, che conseguentemente resterà ancora centrale nel bisogno di mobilità dei cittadini. L'Italia registra, rispetto agli altri Paesi europei, l'indice più alto per densità di vetture rispetto alla popolazione. Si contano, infatti, 655 autovetture ogni 1.000 abitanti, numero che sale a 868 se si considerano i veicoli in generale.

Ciò è dovuto principalmente ai seguenti macro-fattori:

- la densità abitativa nel nostro Paese è a insediamento diffuso;
- i centri urbani più congestionati vengono man mano lasciati per recarsi a vivere in zone più periferiche e residenziali;
- e, infine, i trasporti pubblici locali appaiono penalizzati quanto ad efficienza, per la contrazione degli investimenti.

In questo panorama, in cui l'auto è ancora centrale per gli spostamenti dei cittadini, si assiste allo sviluppo di quella che è la cosiddetta e-mobility con

⁵ Aci-Istat, Gli incidenti stradali in Italia, anno 2019.

riferimento, in particolare, alle auto che utilizzano l'elettricità come fonte primaria di energia.

Le agevolazioni recentemente introdotte⁶ per l'acquisto di nuovi veicoli dotati di sistemi di alimentazione ecosostenibili e un piano diffuso per l'installazione di colonnine di ricarica elettrica offrono una parziale risposta del Paese a questo problema.

Accanto all'incentivazione dei veicoli elettrici viene supportata anche la c.d. "*mobilità dolce*". In entrambi i casi il settore assicurativo osserva con attenzione l'evoluzione di tali profili ed in generale esprime il proprio apprezzamento per qualsiasi iniziativa che possa direttamente o indirettamente migliorare la qualità della vita dei cittadini e decongestionare il traffico.

Nella situazione di emergenza sanitaria che si è creata e tuttora in corso, registriamo che lo shock subito dal mercato dell'automotive potrebbe rappresentare anche un'opportunità per cambiare le peculiarità della composizione del parco veicoli. Infatti, secondo il "IV Rapporto sulla mobilità sostenibile"⁷, a gennaio 2020 rispetto a gennaio 2019 si nota un aumento dell'82% per le immatricolazioni delle auto ibride intese nella totalità di gamma. Il reale cambiamento, poi, è rappresentato dalle immatricolazioni delle cosiddette "elettriche pure": una crescita di sei volte in termini di volumi di vendita (+586,6%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con una quota di mercato che anche in Italia ha superato la soglia dell'1% (1,2% del totale parco circolante).

Si tratta, da un lato, di numeri ancora marginali, soprattutto se messi a paragone con quelli degli altri mercati europei. Riteniamo tuttavia questo trend il segno di un cambiamento emergente, un'indicazione di una svolta

⁶ Cfr. Decreto Rilancio n. 34/2020.

⁷ Repower, IV Rapporto 2020: La mobilità sostenibile e i veicoli elettrici, 2020.

rispetto alla percezione che consumatori ed operatori del settore hanno della mobilità elettrica.

A questo si deve aggiungere il fatto che sono in aumento anche i ciclisti che scelgono la e-bike: sono 173.000 quelle vendute nel 2018⁸, con un incremento del 16,8% rispetto all'anno precedente, generando un aumento del 290% sulla produzione e del 300% sull'export.

Queste percentuali hanno indotto, anche nel settore assicurativo, un'attenta riflessione ai fini della definizione di soluzioni assicurative innovative e in sintonia con la domanda di copertura. Da sempre, infatti, l'industria assicurativa è impegnata a cogliere le sfide del futuro e a farsi promotrice del cambiamento, nello specifico agevolando con i propri servizi una mobilità sostenibile, più sicura, più tecnologica, più integrata. Le compagnie di assicurazione, nella loro autonomia imprenditoriale, hanno già realizzato alcuni prodotti ad hoc per la mobilità elettrica e la nuova mobilità leggera. Da questo punto di vista, le assicurazioni sono in grado di offrire al pubblico non solo protezione dai rischi intrinseci della mobilità, ma anche di sostenere un cambiamento culturale positivo per la persona, la salute e l'ambiente.

Condizione essenziale per questa transizione sarà tuttavia la rimozione e risoluzione di alcuni ostacoli strutturali e normativi per rendere il contesto favorevole all'implementazione degli strumenti di protezione dai rischi che le assicurazioni possono garantire.

Trend della nuova mobilità, sicurezza stradale e profili assicurativi

Dal punto di vista assicurativo, per “*mobilità sostenibile*” intendiamo non soltanto l'utilizzo di mezzi di trasporto alimentati secondo principi eco

⁸ Ancma, 2019.

compatibili, ma anche in grado di assicurare una maggiore sicurezza per la collettività ed in particolare per i soggetti più deboli che circolano sulle nostre strade, ossia i pedoni i ciclisti e i centauri.

Inoltre, il tipo di alimentazione del veicolo è un fattore rilevante anche per determinare il premio r. c. auto, e i veicoli a trazione elettrica e quelli ibridi, rispetto a quelli alimentati a gasolio o a benzina possono avvantaggiarsi di premi r.c. auto più contenuti.

Naturalmente i vantaggi in termini di risparmio economico sul prezzo dell'assicurazione sono diversi a seconda delle policy delle singole compagnie e a seconda che si tratti di un veicolo ad alimentazione completamente elettrica oppure ad alimentazione ibrida (benzina-elettrica).

L'aumento in futuro del numero dei veicoli elettrici comporterà un incremento della mutualità sotto il profilo assicurativo con auspicabili ulteriori vantaggi per gli assicurati.

Si nota, a questo proposito, che dal 2015 al 2018, ultimo anno disponibile⁹, l'incremento dei veicoli elettrici ed ibridi assicurati è stato molto sostenuto, si è passati da 82 mila veicoli assicurati nel 2015 a circa 220mila nel 2018 con un incremento di quasi il 170%. Se si fa riferimento al numero delle sole autovetture assicurate, elettriche/ibride, siamo passati da oltre 70mila nel 2015 a oltre 200mila nel 2018 con un incremento del 184%. Si tratta di percentuali importanti e che sono destinate ad aumentare anche in funzione di interventi strutturali volti, ad esempio, ad aumentare il numero delle installazioni di colonnine di ricarica elettrica sul territorio.

In considerazione dei numeri osservati, che sono la base dell'attività assicurativa, è facilmente comprensibile come l'attenzione delle compagnie sia alta per lo sviluppo della mobilità elettrica.

⁹ Fonte: Ania BDA r.c. auto

Lo stesso motivo è alla base del crescente interesse del settore assicurativo anche per la recente diffusione delle e-bike e dei veicoli elettrici leggeri (monopattini, segway, overboard, monowheel) raggruppati nella definizione di “mobilità dolce”.

Sotto questo profilo, i decreti governativi emanati a partire dalla metà del 2019 - cosiddetto Decreto Microbilità e, da ultimo, Decreto Rilancio - hanno previsto incentivi volti ad agevolare l'utilizzo di biciclette, e-bike e veicoli elettrici leggeri, che però non hanno portato ad alcun tipo di valutazione sull'assicurabilità di tali mezzi.

Nell'ottica degli assicuratori, l'impiego più diffuso di tali mezzi implica un'analisi di specifici profili di sicurezza stradale, di accresciuta rischiosità e di tutela sia degli utenti della strada, in primis pedoni, sia degli utilizzatori stessi di tali veicoli, nonché la messa a punto di prodotti assicurativi innovativi e “tagliati su misura” per la nuova mobilità.

In proposito, ci proponiamo di analizzare sinteticamente tali profili, iniziando da quello della sicurezza stradale.

E-bike, monopattini e veicoli elettrici leggeri: profili di sicurezza stradale

Come accennato, i due provvedimenti che di recente si sono prefissati di incentivare la “mobilità dolce” sono:

- il c.d. *Decreto “Micromobilità”*¹⁰, con cui è stata data una prima attuazione alla sperimentazione dei veicoli elettrici leggeri come previsto dalla legge di Bilancio 2019¹¹, rimettendo ai Comuni di

¹⁰ Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 229 del 4 giugno 2019.

¹¹ Articolo 1, comma 102, legge n. 145/2018.

autorizzare con un proprio provvedimento la circolazione di questi mezzi in via sperimentale, nonché di prevedere disposizioni per la circolazione degli stessi (età minima per la guida 14 anni, casco obbligatorio per i minorenni, limite di velocità 25 km/h, riduzione di 6 km/h nelle aree pedonali);

- il c.d. decreto “Milleproroghe” 2019¹² ha previsto che, nelle more della piena sperimentazione prevista da detta legge di Bilancio 2019, sono considerati velocipedi, anche al di fuori degli ambiti territoriali della sperimentazione, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica rispondenti ai requisiti tecnici e costruttivi indicati nel decreto “Micromobilità”.

L’equiparazione dei monopattini elettrici, veloci e silenziosi, alle biciclette e la possibilità di circolare negli stessi ambiti stradali di queste ultime ha aumentato, soprattutto per i pedoni, l’esposizione al rischio.

Pertanto, come anticipato in premessa, apprezziamo che venga dato spazio a questa nuova mobilità “green”, ma siamo al tempo stesso convinti della necessità di incrementare ulteriormente i livelli di sicurezza della circolazione in ambito urbano, con particolare riferimento all’utenza più vulnerabile.

L’Ania, peraltro, in un’ottica costruttiva, ha già formulato - in varie sedi istituzionali - proposte volte ad incrementare la sicurezza stradale, secondo due linee di azione:

- 1) il miglioramento delle infrastrutture (piste ciclabili, zone 30, strade urbane dedicate) e della manutenzione delle strade;
- 2) l’individuazione di norme che regolamentino queste nuove tipologie di veicoli, attualmente non previste dal Codice della Strada (che risale al

¹² Art. 33-bis, comma 2, del decreto-legge n. 162/2019 convertito con modificazioni dalla legge n. 8/2020.

1994, epoca in cui la modalità di circolazione era totalmente diversa rispetto a quella attuale).

A questo ultimo proposito, alcune modifiche del Codice della Strada sono state previste dal Decreto “Rilancio”, tenendo conto delle mutate condizioni della mobilità. Si tratta certamente di un intervento auspicato e atteso, che si è concretizzato, ad esempio, nella previsione della cd. «casa avanzata», ovvero, in presenza di un semaforo all’incrocio, una linea di arresto dedicata alle biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto di tutti gli altri veicoli per garantire loro maggior sicurezza.

Si è modificata poi la definizione di corsia ciclabile, ovvero la parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è considerata parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi.

Tali norme hanno sicuramente il pregio di aggiornare il Codice della Strada per dare maggiore spazio a questa nuova forma di mobilità, tuttavia riteniamo che per garantire un adeguato livello di protezione in strada sia necessario un intervento più sistematico che tenga in considerazione anche l’interazione tra varie tipologie di mezzi, con l’introduzione di protezioni e separatori fisici fra corsie dedicate alla “mobilità dolce” e corsie dedicate ai veicoli “ordinari”, nonché con le zone di attraversamento pedonale.

Evidenziamo, infine, una seria criticità sotto il profilo della sicurezza stradale legata all’assenza di previsioni di legge che definiscano le caratteristiche di omologazione dei veicoli elettrici leggeri. Sappiamo che questi mezzi vengono prodotti prevalentemente da Paesi extra UE dove le norme che ne definiscono le caratteristiche costruttive, i materiali e le dotazioni di sicurezza sono molto

meno tutelanti di quelle previste nell'Unione Europea. Per garantire un'adeguata sicurezza di chi li utilizza è necessario definire una serie di regole tecniche che permettano di avere, sui nostri mercati, prodotti di qualità ed affidabilità. Come per tutta la filiera dell'automotive sono previste rigide regole di omologazione, anche per questa categoria serve definire delle caratteristiche minime per la loro messa in circolazione (es. qualità dei freni e delle componenti elettriche, sicurezza delle batterie per evitare il rischio d'incendio). Queste regole garantirebbero gli acquirenti di tali mezzi e gli utenti della strada dal rischio d'incidente dovuto ai guasti meccanici.

E-bike, monopattini e veicoli elettrici leggeri: soluzioni assicurative e possibili sviluppi futuri

Si è detto che altri specifici profili di interesse degli assicuratori, in riferimento alla diffusione della mobilità elettrica leggera, riguardano la tutela degli utenti della strada e dei conducenti dei nuovi veicoli dagli accresciuti rischi legati alla loro maggiore diffusione. Questi rischi consistono nella possibilità di causare danni a terzi, in primis pedoni, e nella possibilità di subire infortuni alla guida di e- bike, monopattini ecc.

In particolare, in merito all'assicurazione della responsabilità per i possibili danni a terzi da circolazione, nel nostro Paese è previsto un obbligo di assicurazione esclusivamente per le società di noleggio dei suddetti veicoli elettrici "leggeri" che circolano nelle aree sperimentali.

Di conseguenza, al di fuori del noleggio e al di fuori delle aree sperimentali, a tutt'oggi la responsabilità per gli eventuali danni in caso di sinistro ricade interamente sul patrimonio dei conducenti dei veicoli responsabili degli incidenti, a meno che gli stessi non si siano assicurati in via volontaria, stipulando una copertura facoltativa di responsabilità civile generale per danni a terzi.

Da questo punto di vista, il mercato assicurativo ha adottato un approccio proattivo, predisponendo coperture assicurative “tailor made” di r.c. generale per il caso di danni a terzi a cui spesso si associano coperture contro gli infortuni alla guida e coperture di assistenza.

Le polizze di r.c. generale sono legate alla *persona del conducente* e come identificativo del rischio utilizzano il codice fiscale del conducente stesso e di altre eventuali persone del nucleo familiare che possono condurre la e-bike, il monopattino e gli altri veicoli leggeri.

Sono due le modalità con cui queste coperture sono offerte dalle compagnie:

- come garanzie accessorie ad un contratto r.c. auto;
- come garanzie accessorie ad un contratto r.c. della vita privata/famiglia.

Anche nella forma di “pacchetti” assicurativi per la mobilità multimodale, che copre la persona, qualunque sia il veicolo privato o pubblico utilizzato, nell’ambito dei veicoli elencati in polizza (es: auto, scooter, e-bike, monopattino, metro, autobus ecc.).

Si è detto che il ricorso alla polizza assicurativa attualmente è rimesso alla discrezionalità degli utenti di e-bike, di monopattini e altri nuovi veicoli.

Tuttavia, ad un maggior utilizzo di detti veicoli si accompagna, con tutta evidenza, un maggior rischio di incidentalità, che viene puntualmente attestato dagli episodi di cronaca, anche gravi, in merito ad un crescente numero di feriti e purtroppo di vittime provocati dalla c.d. “mobilità dolce”.

Si pensi, per quanto riguarda il nostro Paese, agli incidenti di Budrio, con la prima vittima italiana, e di Lainate, con due ragazze gravemente ferite.

Il quadro in rapida evoluzione rende, a nostro avviso, indispensabile che il legislatore avvii una riflessione sulla necessità di regolamentare la circolazione di veicoli in esame anche con riferimento alla identificazione del responsabile della loro circolazione, per garantire il ristoro dei cittadini potenziali danneggiati, nonché per incentivare comportamenti prudenti e attenti alla guida di mezzi che sono silenziosi, con velocità di tutto rispetto in ambito urbano, non identificabili e in grado di causare lesioni importanti.

Segnaliamo che il dibattito sulla identificazione, registrazione e assicurazione dei monopattini e altri mezzi elettrici è aperto da tempo anche presso le Istituzioni europee nell'ambito della proposta di *revisione della Motor Insurance Directive – 2009/103/EC* – da parte della Commissione Europea. Al riguardo, l'impostazione adottata dal Consiglio UE pone al centro la tutela delle vittime di incidenti stradali ed in particolare di quelli più deboli, ossia pedoni, ciclisti ed anziani ed è stato posto l'accento su una maggiore sicurezza dei veicoli leggeri attraverso l'introduzione di un obbligo assicurativo per tali veicoli in base al loro peso (vedi in particolare segway) e alla loro velocità o potenza.

È utile precisare la differenza fra le coperture di r.c. generale messe a punto dalle compagnie italiane rispetto a quelle a cui sta pensando la Commissione Europea: queste ultime sono assicurazioni r.c. auto collegate al veicolo e quindi basate su un identificativo del veicolo stesso, quale è la targa.

In Italia per le e-bike al di sotto dei 25 km/h e per gli altri veicoli elettrici leggeri non è previsto oggi alcun tipo di identificativo. Solo le e-bike più veloci da 25 a 45km/h hanno la stessa targa personale che hanno anche i ciclomotori, targa che può essere utilizzata per qualunque e-bike dello stesso proprietario (anche se una per volta), e sono soggette ad assicurazione obbligatoria r.c. auto.

Si precisa anche che *le* coperture r.c. auto prevedono una serie di garanzie per i danneggiati da circolazione stradale non previste dalle polizze di r.c. generale, quali ad esempio la facoltà di chiedere i danni subiti direttamente all'assicuratore r.c. auto del responsabile e un Fondo di garanzia per le vittime della strada che copre i danni da veicoli non assicurati o non identificati (il c.d. pirata della strada che causa un incidente e scappa).

Tali maggiori garanzie possono spiegare l'orientamento delle Istituzioni Europee a favore della r.c. auto, basata come si è detto sul principio della identificazione del veicolo da assicurare.

Facciamo notare che un sistema di identificazione consentirebbe anche di contrastare il problema dei furti, fenomeno che, a causa del costo elevato di questa tipologia di mezzi, è in forte aumento. Il settore assicurativo sta ricevendo dai consumatori moltissime richieste di poter avere a disposizione prodotti assicurativi contro il furto che tutelino il valore economico, soprattutto delle e-bike, ma la mancanza di un sistema di identificazione rende complesso per gli assicuratori risalire ai reali proprietari del veicolo, legittimi destinatari dell'indennizzo di polizza, e ciò rappresenta un serio ostacolo per la diffusione delle polizze per il caso di furto.

Infine, il sistema di identificativo e registrazione costituisce anche un incentivo a guidare in maniera più avveduta e nel rispetto delle regole del Codice della Strada e fornisce un ausilio alle Forze dell'Ordine nel poter individuare con certezza i trasgressori e sanzionarli.

In tale contesto, le compagnie nazionali, che stanno sperimentando soluzioni innovative per la "mobilità dolce" e all'avanguardia in questo campo, sono pronte a mettere a disposizione la propria esperienza, come contributo alle valutazioni da parte del Legislatore circa la futura, possibile copertura assicurativa che riterrà più adatta per i mezzi elettrici leggeri, fra r.c. auto o r.c. della vita privata/della famiglia.

A questo proposito, l'industria assicurativa suggerisce di valutare la fattibilità di una targa personale, abbinata al codice fiscale del proprietario, che potrebbe essere una soluzione idonea ad individuare in maniera efficace ed efficiente il conducente di una pluralità di veicoli elettrici.

Conclusioni

L'Ania e le compagnie di assicurazione sono fortemente motivate a collaborare in maniera propositiva con le Istituzioni nel ricercare soluzioni condivise che rispondano innanzitutto all'esigenza di una maggiore sicurezza stradale, in particolare nei confronti delle nuove forme di mobilità. In tale ambito, e sempre partendo dall'esigenza di garantire efficacemente la sicurezza dei cittadini sulla strada, occorre valutare con ponderazione l'introduzione di un obbligo identificativo, innanzitutto delle e-bike e più in generale dei monopattini elettrici e dei veicoli alternativi leggeri, tutelando così i potenziali danneggiati. Nell'ambito della mobilità leggera è necessario, inoltre, tutelare le vittime di incidenti anche nel caso di fuga del conducente responsabile dell'eventuale sinistro. Segnaliamo che esiste una iniqua asimmetria tra la circolazione delle autovetture e dei motoveicoli, nell'ambito della quale è operativo il "Fondo di Garanzia Vittime della Strada", e la circolazione con veicoli elettrici alternativi, dove tale Fondo non può intervenire in assenza di un elemento identificativo.

Ciò rende particolarmente urgente trovare una soluzione normativa in grado di garantire il diritto al risarcimento del danno per tutti gli utenti della strada a prescindere dal veicolo coinvolto nell'incidente.

Si rende necessario, al riguardo, che il Legislatore valuti, in tempi rapidi, sulle modifiche da apportare al Codice della Strada e sull'introduzione di una copertura assicurativa a protezione degli utenti della strada anche per i veicoli non tradizionali.

Come già accennato, entrambe le alternative ipotizzabili – coperture di r.c. auto oppure di r.c. generale - sono meritevoli di attenzione e di approfondimento

Sotto il profilo sociale e civico, le nuove forme di circolazione che si vogliono incentivare impongono un'attenta opera di sensibilizzazione e di responsabilizzazione dei cittadini. Sarà pertanto importante promuovere una adeguata educazione stradale e la consapevolezza che guidare una e-bike o un monopattino elettrico vuol dire sempre e comunque circolare “nel traffico”.

Al riguardo, la Fondazione Ania - che si occupa anche delle tematiche legate alla sicurezza sulle nostre strade sin dal 2004 - potrebbe fornire il proprio contributo con iniziative e progetti dedicati in questo campo.

Anche sotto tale profilo, l'Ania e il settore assicurativo sono pronti a collaborare con le Istituzioni per trovare soluzioni ai bisogni emergenti legati al nuovo contesto economico e sociale e a condividere il proprio know-how sulla gestione dei rischi in ottica di innovazione e tutela.

Signor Presidente, Onorevoli Senatori, vi ringraziamo per l'attenzione e restiamo a disposizione per ogni eventuale necessario chiarimento.