



**CAMERA DEI DEPUTATI
VI COMMISSIONE FINANZE**

AC. 2104. Trasparenza dell'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e contrasto dell'evasione dell'obbligo assicurativo.

**AUDIZIONE DEL DIRETTORE
DEL SERVIZIO POLIZIA STRADALE¹**

Roma, 13 ottobre 2021

¹ Dirigente Superiore POMPONIO dr. Paolo Maria.

SOMMARIO

- 1 - Situazione attuale
- 2 - La proposta di legge
- 3 - Contrasto all'elusione dell'obbligo assicurativo
- 3-bis- Contrasto all'elusione del pagamento del pedaggio autostradale
- 4 - Considerazioni conclusive.

1) SITUAZIONE ATTUALE

Al fine di contrastare il fenomeno della mancanza della copertura assicurativa dei veicoli in circolazione, il legislatore ha introdotto diverse ipotesi di accertamento da remoto della violazione, attraverso l'utilizzo di appositi dispositivi in grado di rilevare il transito di un veicolo, verificandone al contempo la copertura assicurativa².

Le diverse ipotesi presenti all'interno dello stesso codice della strada, nonché quella prevista dall'art. 31 del decreto legge 1/2012, si sovrappongono tra loro.

In particolare, l'art. 31 citato prevede:

- la creazione di una black-list dei veicoli non coperti dall'assicurazione obbligatoria da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, utilizzando i dati forniti dalle compagnie di assicurazione;
- l'invio da parte dello stesso Dicastero di una comunicazione ai proprietari dei veicoli non coperti dall'assicurazione dell'inserimento nella black-list, con invito a regolarizzare la posizione entro quindici giorni;
- in caso di mancata regolarizzazione, la black-list viene messa a disposizione delle forze di polizia per procedere ai controlli sui veicoli ivi inseriti³.

Va tenuto presente che:

- attraverso la procedura di cui sopra non è possibile contestare direttamente la violazione prevista dall'art. 193 del codice della strada, ma è comunque necessario verificare l'effettiva circolazione di un veicolo⁴;
- lo stesso art. 31, comma 3 del decreto legge 1/2012, prevede che la violazione può essere accertata sulla base del raffronto tra le risultanze degli strumenti di controllo remoto⁵ e dei dati inseriti nella black-list formata dal MIMS successivamente ai 15 giorni in cui gli iscritti a tale elenco hanno la possibilità di regolarizzare la propria posizione.

Inoltre, l'art. 31, comma 3, subordina l'attuazione della procedura all'adozione di un decreto del MIMS⁶ che definisca:

- le caratteristiche dei sistemi di rilevamento a distanza,
- le modalità di attuazione della procedura
- protocolli d'intesa con i comuni.

La mancata adozione di tale decreto non consente tuttora agli organi di polizia stradale di attuare la procedura.

² Art. 201, comma 1-bis, lettera g-bis, del codice della strada; Art. 201, comma 1-bis, lettera g-ter del codice della strada; art. 193, commi 4-quater e seguenti del codice della strada; art. 31, comma 3 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, richiamato dall'art. 201, comma 1-bis, lettera g-ter del codice della strada.

³ Ogni cittadino può accedere alle informazioni sulla copertura assicurativa RCA dei veicoli attraverso i siti (www.mit.gov.it) e (www.ilportaledellautomobilista.it), sui quali, inserendo il numero di targa di autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori immatricolati in Italia è possibile sapere se risultano coperti da assicurazione.

⁴ Un veicolo immatricolato che non circola su strada, non è obbligato alla copertura assicurativa.

⁵ Si tratta solo dei dispositivi e delle apparecchiature per il controllo a distanza dell'accesso nelle zone a traffico limitato, nonché' attraverso altri sistemi per la registrazione del transito dei veicoli sulle autostrade o sulle strade sottoposte a pedaggio.

⁶ Di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentiti l'ISVAP e, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali

2) LA PROPOSTA DI LEGGE

Nella sua formulazione elaborata dal Comitato ristretto interviene sull'art. 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, prevedendo che:

- l'elenco, formato dal MIMS (in forma di black list) sulla base dei dati forniti dalle compagnie di assicurazione, contenente i veicoli a motore che non risultano coperti da assicurazione⁷, sia aggiornato in tempo reale e messo gratuitamente a disposizione dei Comuni;
- i Comuni con oltre 15 mila abitanti trasmettano una relazione annuale al Ministero dell'interno sull'attività svolta per il contrasto della violazione dell'obbligo assicurativo (indicando il numero dei procedimenti sanzionatori avviati, il numero dei procedimenti sanzionatori definiti, il numero dei soggetti sanzionati);
- il Ministero dell'interno pubblichi sul proprio sito istituzionale una relazione sulla base dei dati ricevuti dai Comuni;
- i proventi delle violazioni accertate siano assegnati all'Autorità da cui dipende l'organo accertatore (la Polizia di Stato, l'Arma dei Carabinieri, la polizia locale ecc.).

Va tenuto presente che:

- tali previsioni introducono una pubblicizzazione delle attività di contrasto svolte dai Comuni sulla base di una procedura già esistente che, tuttavia, non è mai stata attuata;
- detta pubblicizzazione non solo non appare funzionale a contrastare il fenomeno dell'evasione dell'obbligo assicurativo, ma produce un appesantimento per il Ministero dell'interno, che dovrà istituire una struttura di monitoraggio *ad hoc*, monitoraggio peraltro già curato dal MIMS, che dispone dei dati inerenti i veicoli immatricolati in Italia, nonché quelli delle polizze assicurative attive.

In definitiva, la proposta di legge in argomento:

- si aggiunge a quanto già previsto dal codice della strada in tema di obblighi assicurativi;
- interviene su di una norma che per essere applicata necessita di un apposito decreto del MIMS;
- ha come fine quello di contrastare l'elusione dell'obbligo assicurativo, finalità già perseguibile tramite gli artt. 193 e 201 del codice della strada, a condizione che il MIMS emetta un regolamento che omologhi i dispositivi esistenti per la contestazione da remoto della relativa infrazione. A tal proposito si rimanda al successivo paragrafo 3.

3) CONTRASTO ALL'ELUSIONE DELL'OBBLIGO ASSICURATIVO (artt. 193 e 201 cds)

Attualmente, la contestazione da remoto della violazione dell'obbligo assicurativo sarebbe possibile anche solo attraverso la norma di cui all'art. 201, comma 1-bis, lett. g-bis), a condizione che vengano impiegati dispositivi di accertamento automatico omologati.

In assenza di detta omologazione:

- è possibile solo la contestazione immediata della violazione accertata dal personale di pattuglia con l'ausilio dei predetti dispositivi⁸;

⁷ Ai sensi dell'art. 31, comma 2-bis.

⁸ Tutti gli organi di polizia stradale possono accedere all'archivio nazionale dei veicoli di cui all'art. 226, commi 5 e seguenti, cds, che è popolato ed aggiornato anche con i dati delle compagnie di assicurazione. L'interrogazione del dato può essere effettuata manualmente attraverso accesso alla pagina web della MCTC o, in caso di utilizzo dei dispositivi, direttamente dal dispositivo stesso che si connette automaticamente al server. Secondo quanto previsto dal

- la citata contestazione immediata:
 - necessita di un impiego maggiore di personale (almeno due equipaggi, di cui il primo posizionato accanto al dispositivo per la lettura delle targhe dei veicoli in transito, il secondo in posizione più avanzata per il fermo del veicolo segnalato dal dispositivo come privo di assicurazione);
 - riduce significativamente il numero di veicoli cui contestare la relativa infrazione (uno alla volta da parte delle due pattuglie impiegate, a fronte di tutti i veicoli *scoperti* transitati dinnanzi al dispositivo presidiato da un solo equipaggio). Nel 2020, la Polizia Stradale ha effettuato attività operative dedicate, con l'impiego di 5.668 pattuglie che hanno accertato 1.935 violazioni (nel 2021 sono stati finora impiegati in attività *ad hoc* 1.860 equipaggi che hanno accertato 1.047 violazioni). Quindi la media è meno di una violazione accertata per ogni equipaggio schierato su strada.

Al fine di attuare e normalizzare l'accertamento da remoto, incrementando quindi l'attività di contrasto all'elusione dell'obbligo assicurativo e l'efficacia deterrente delle sanzioni, sarebbe sufficiente:

- riordinare e organizzare le disposizioni che prevedono l'utilizzo di tali dispositivi per evitare duplicazioni ed incertezze interpretative;
- consentire l'accertamento di più violazioni da parte di un medesimo dispositivo omologato;
- adeguare la disciplina sanzionatoria, con particolare riferimento all'applicazione della misura cautelare del sequestro del veicolo non coperto da assicurazione, all'accertamento della violazione attraverso dispositivi per il *controllo da remoto*.

In relazione a tale ultimo punto:

- occorre intervenire sull'art. 193 del codice della strada, affinché il proprietario sia sempre considerato responsabile della copertura assicurativa del veicolo anche quando lo stesso è a qualsiasi titolo, anche solo temporaneamente, nella disponibilità di altra persona fisica o giuridica;
- a tale proposito, andrebbe prevista una particolare procedura finalizzata a garantire l'applicazione della misura cautelare del sequestro amministrativo del veicolo quando la violazione non sia stata contestata immediatamente al trasgressore, anche per mezzo di dispositivi di rilevamento automatico;
- la procedura di cui sopra dovrebbe prevedere due modalità alternative e complementari:
 - dapprima, l'organo accertatore deve tentare di effettuare la notifica del verbale di contestazione e di sequestro del veicolo attraverso personale dell'ufficio di appartenenza o avvalendosi, ove necessario, dell'organo di polizia più vicino rispetto al luogo di residenza dell'intestatario del veicolo. Infatti, la misura cautelare del sequestro verrà applicata dall'organo di polizia stradale che ha effettuato la notificazione;
 - qualora detto organo accertatore non riuscisse a effettuare la notifica secondo tale modalità, procederà a mezzo della posta. Ad avvenuta notifica all'interessato, la misura cautelare del sequestro verrà applicata virtualmente, attraverso l'iscrizione al PRA della misura stessa e l'inserimento del provvedimento nel Centro Elaborazione Dati di cui all'art. 8 della L. 1° aprile 1981 n. 121. Infatti la misura avrà efficacia dalla data in cui si perfeziona la notifica per il destinatario e il veicolo, appena fermato, sarà confiscato.

Contestualmente, si dovrebbe intervenire:

- sull'art. 201 cds al fine di rendere più coerenti le varie ipotesi di mancata contestazione immediata presenti nella norma;
- sull'art. 213 cds in modo da consentire l'applicazione virtuale del sequestro in caso notificazione della violazione e della sanzione per l'ipotesi di circolazione con veicolo sottoposto a sequestro. In tale ipotesi, della violazione risponderebbe il proprietario del veicolo, diversamente da quella in cui il sequestro è applicato a seguito di contestazione immediata con affidamento del veicolo in custodia, in cui autore della violazione può essere solo il custode.

Infine, andrebbero abrogate le disposizioni, contenute nell'art. 193, 4-quater e 4-quinquies e dell'art. 31, commi 2 e 3 che manterrebbero in vita ulteriori procedure non più utili.

Una ipotesi di articolato coerente con quanto sopra è in definizione con gli uffici legislativi centrali.

3-BIS) CONTRASTO ALL'ELUSIONE DEL PAGAMENTO DEL PEDAGGIO AUTOSTRADALE

Costituisce un fenomeno che impatta negativamente, in modo significativo, sull'erario, in considerazione dei mancati introiti a favore dello Stato di parte dei pedaggi stessi.

L'articolo 176, comma 11 del codice della strada prevede una sanzione pecuniaria da 87 a 244 euro nei confronti di chi non provvede a tale pagamento.

La violazione in questione:

- può essere accertata anche dal personale delle concessionarie autostradali, previo superamento di un esame di qualificazione;
- emerge attraverso la lettura, da parte di un dispositivo posto all'uscita del casello autostradale, della targa del veicolo il cui conducente non provvede al pagamento del pedaggio dovuto;
- è portata a conoscenza dalle citate concessionarie agli Uffici della Polizia Stradale, ove viene redatto il verbale di contestazione e avviata la procedura per notificare il verbale ai fini del pagamento della sanzione pecuniaria.

Va tenuto presente che:

- tale procedura consente di accertare un notevole numero di violazioni, ma non costituisce un efficace deterrente al fenomeno in argomento;
- infatti, è significativo il numero di veicoli che transitano senza corrispondere il pedaggio dovuto;
- rimane alta la percentuale dei soggetti che, sanzionati con la procedura descritta, poi non provvedono a pagare il pedaggio;
- le risorse messe in campo sia dalle concessionarie che dalla Polizia Stradale per il recupero delle somme eluse sono di gran lunga superiori rispetto al dovuto.

Emerge, quindi, l'esigenza di introdurre misure più incisive, prevedendo l'applicazione della sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo con cui è avvenuta l'elusione del pedaggio.

In relazione a quanto descritto occorre intervenire:

- sull'articolo 176, comma 11, del codice della strada. Va introdotta la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo con il quale si è eluso il pagamento del pedaggio autostradale nell'ipotesi in cui il suo proprietario, dopo aver ricevuto la notifica del verbale di contestazione, non provveda a pagare l'importo del pedaggio dovuto;

- sull'articolo 214 del codice della strada. Va prevista la citata sanzione del fermo del veicolo anche tramite una contestazione *da remoto*, avvalendosi di dispositivi di rilevamento automatico, con modalità analoghe a quelle descritte nel paragrafo 3.

Una ipotesi di articolato coerente con quanto sopra è in definizione con gli uffici legislativi centrali.

4) CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Lo strumento per contrastare l'elusione dell'obbligo assicurativo già è stato previsto dal legislatore.

Infatti, dal combinato disposto degli artt. 193 e 201 del codice della strada è possibile contestare anche da remoto, attraverso l'uso di appositi dispositivi, l'inosservanza di tale obbligo.

Attualmente la contestazione di tale violazioni può avvenire solo in via immediata, ossia con la pattuglia che sul posto ferma il contravventore e sequestra il veicolo.

Tale contestazione immediata produce risultati limitati, con un dispendio di risorse eccessivo rispetto ai risultati auspicati (meno di una sanzione a equipaggio, nel corso di attività operative dedicate a contrastare il fenomeno elusivo).

Se l'inosservanza dell'obbligo assicurativo fosse contestabile anche da remoto, tutti i veicoli le cui targhe sono lette dalla specifica apparecchiatura sarebbero soggetti a sanzione, con un importante effetto deterrente.

Dalla pubblicizzazione dei dati sulla specifica attività di contrasto svolta dai Comuni con oltre 15.000 abitanti è improbabile che possa derivare la riduzione di tale fenomeno elusivo.

Inoltre, l'elusione del pagamento del pedaggio autostradale potrebbe essere contrastata con successo introducendo la sanzione accessoria del fermo, anche virtuale, del veicolo interessato, con l'accertamento della relativa infrazione anche *da remoto*.