



Mittente Principale

Parlamento Provvisorio del Veneto

Rappresentato dal Consiglio Nazionale Parlamentare Veneto Sovrano

S.E. Roberto Giavoni

Destinatari

Enti Internazionali per Standardizzazione e Cooperazione (es. ISO, come depositario per standard interoperabilità nel trattato):

- Organizzazione Internazionale per la Standardizzazione (ISO, Centrale Secretariat):
Chemin de Blandonnet 8, CP 401, 1214 Vernier, Geneva, Switzerland.
- Telefono: +41 22 749 01 11.
- Fax: +41 22 733 34 30.
- Email: central@iso.org (per richieste generali e notifiche su standard; alternativa: customerservice@iso.org per supporto, come da sito ufficiale iso.org 2025).
- **Enti ONU per Diritti Umani e Autodeterminazione (es. Sede Centrale ONU New York e Ginevra, come depositari per ratifiche internazionali):**
 - United Nations Headquarters (New York, per notifica trattati ai sensi art. 102 Carta ONU): 405 East 42nd Street, New York, NY 10017, USA.
 - Telefono: +1 212 963 1234.
 - Email: UNODA-web@un.org (per affari disarmo e diritti, estensibile; alternativa: info@un.org per inchieste generali, come da un.org).
 - United Nations Office at Geneva (per Special Rapporteur on Indigenous Peoples e diritti autodeterminazione): Palais des Nations, 8-14 Avenue de la Paix, 1211 Geneva 10, Switzerland.
 - Telefono: +41 22 917 29 00 (Security Assistance); +41 22 917 17 79 (UNMAS Geneva, estensibile per diritti indigeni).

- Email: sssgeneva@un.org (per assistenza generale); indigenouspeoples@ohchr.org (per Special Rapporteur, inferito da ohchr.org 2025, con Dr. Albert K. Barume nominato nel 2024).
- **Compagnie Assicurative Transnazionali Principali (es. Allianz, AXA, Generali, Zurich, obbligate a registrazione RAI A nel trattato):**
 - Allianz SE (Headquarters, come compagnia globale con operazioni in Italia): Königinstraße 28, 80802 Munich, Germany.
 - Telefono: +49 89 3800 0.
 - Email: info@allianz.com (generale; alternativa: investor.relations@allianz.com per affari istituzionali, come da allianz.com 2025).
 - AXA SA (Headquarters): 25 Avenue Matignon, 75008 Paris, France.
 - Telefono: +33 1 40 75 57 00.
 - Email: service@axa.com (generale; alternativa: investorrelations@axa.com, come da axa.com 2025).
 - Assicurazioni Generali S.p.A. (Headquarters, con radici venete storiche dal 1831): Piazza Duca degli Abruzzi 2, 34132 Trieste, Italy.
 - Telefono: +39 040 671 111.
 - Email: info@generali.com (generale; alternativa: ir@generali.com per relazioni istituzionali, come da generali.com 2025).
 - Zurich Insurance Group Ltd (Headquarters): Mythenquai 2, 8002 Zurich, Switzerland.
 - Telefono: +41 44 625 25 25.
 - Email: hello@zurich.com (generale; alternativa: media@zurich.com, come da zurich.com 2025).
- **Organizzazioni Internazionali per Diritti Umani e Autodeterminazione (es. Amnesty International, Human Rights Watch, UN Special Rapporteur):**
 - Amnesty International USA (per diritti umani globali, con focus su indigene e autodeterminazione): 311 W 43rd Street, 7th Floor, New York, NY 10036, USA.
 - Telefono: +1 800 266 3789 (1-800-AMNESTY).
 - Email: aimember@aiusa.org (per supporto e notifiche; alternativa: hrwpress@hrw.org per HRW, estensibile).
 - Human Rights Watch (Headquarters, per monitoraggio FPIC e diritti collettivi): 350 Fifth Avenue, 34th Floor, New York, NY 10118-3299, USA.
 - Telefono: +1 212 290 4700.
 - Email: hrwpress@hrw.org (per comunicazioni istituzionali, come da hrw.org 2025).
 - UN Special Rapporteur on the Rights of Indigenous Peoples (OHCHR, per autodeterminazione e FPIC): Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland.
 - Telefono: +41 22 917 9000 (OHCHR generale).
 - Email: indigenouspeoples@ohchr.org (per notifiche specifiche, come da ohchr.org 2025, con Dr. Albert K. Barume dal dicembre 2024).
- **Enti Europei per Diritti Regionali e Autodeterminazione (es. European Free Alliance - EFA, Comitato delle Regioni UE):**
 - European Free Alliance (EFA, per movimenti regionalisti e autodeterminativi): Boomkwekerijstraat 1/4, 1000 Brussels, Belgium.
 - Telefono: +32 2 513 34 76.
 - Email: info@efaparty.eu (generale; alternativa: press@efaparty.eu per comunicazioni, come da efaparty.eu 2025).
 - Comitato Europeo delle Regioni (CoR, UE, per diritti regionali ai sensi art. 300 TFEU): Rue Belliard/Belliardstraat 101, 1040 Brussels, Belgium.
 - Telefono: +32 2 282 22 11.
 - Email: info@cor.europa.eu (per inchieste generali, come da cor.europa.eu 2025).

Stato Veneto in Autodeterminazione nei Territori Giurisdizionali come Continuità Storica e Giuridica della Repubblica Veneta:

TRATTATO INTERNAZIONALE SULLA REGOLAZIONE DELL'ATTIVITÀ ASSICURATIVA INTERNAZIONALE NEL RISPETTO DEL DIRITTO ALL'AUTODETERMINAZIONE DEI POPOLI, CON INTEGRAZIONE SPECIFICA PER L'ASSICURAZIONE DI VEICOLI STRADALI IN CONTESTI DI AUTODETERMINAZIONE E FOCUS SU TARGHE E SISTEMI PROPRIETARI DELLO STATO VENETO

Introduzione Evoluta, Tecnica e Predittiva al Trattato: Contesto Storico-Giuridico, Internazionale, Multilivello e Proiezioni Future su Trend Assicurativi e Veicolari

Il presente trattato rappresenta un'innovazione normativa profonda e multilivello, radicata nella continuità storica e giuridica della Repubblica Veneta (detta anche Serenissima Repubblica di San Marco), che dal VII secolo al 1797 ha incarnato un modello di governance autonoma, equilibrata e innovativa, basata su principi di equilibrio istituzionale, commercio internazionale marittimo e terrestre, e rispetto delle comunità locali e delle loro strutture di autogoverno, come evidenziato dalle antiche leggi venete sul diritto forestale, commerciale e viario tra il 1350 e il 1476, che influenzarono standard europei di mobilità e assicurazione merci. Questa continuità non è meramente simbolica o storica: movimenti contemporanei per l'autodeterminazione del Veneto, come il Movimento Veneti per l'Indipendenza e Plebiscito.eu (che organizzò un referendum non vincolante nel 2014 con 2,1 milioni di partecipanti, di cui l'89% favorevoli all'indipendenza, ispirato a modelli scozzesi del 2014 e catalani del 2017), rivendicano la persistenza di un'identità giuridica distinta, argomentando che l'annessione forzata al Regno d'Italia nel 1866 (attraverso il plebiscito contestato del 21-22 ottobre 1866, con accuse di manipolazione e astensione massiccia) non ha estinto del tutto i diritti storici derivanti dalla Repubblica, inclusi quelli su sistemi veicolari e assicurativi autonomi, come sostenuto in analisi storiche e giuridiche che evidenziano la resilienza di norme venete in ambiti come la navigazione fluviale e stradale, precursori di convenzioni moderne. In un contesto internazionale evoluto, tale rivendicazione si allinea con principi imperativi di autodeterminazione dei popoli, sanciti dalla Carta delle Nazioni Unite (1945, artt. 1, 55 e 56, che promuovono il rispetto per i diritti umani e l'autodeterminazione, base per la decolonizzazione post-1945 e movimenti moderni come quelli in Catalogna nel 2017 o Scozia nel 2014 e 2023), dall'articolo 1 comune ai Patti Internazionali sui Diritti Civili e Politici (ICCPR, 1966) e sui Diritti Economici, Sociali e Culturali (ICESCR, 1966), che affermano il diritto inalienabile dei popoli a disporre liberamente delle proprie risorse naturali, strutture economiche e culturali, con applicazioni in casi come il Sahara Occidentale (Advisory Opinion ICJ 1975) o Timor Est (risoluzione ONU 1999), e dalla Dichiarazione delle Nazioni Unite sui Diritti dei Popoli Indigeni (UNDRIP, 2007, adottata con 143 voti favorevoli, inclusa l'Italia nel 2007, che enfatizza il Free, Prior and Informed Consent - FPIC - come strumento per proteggere territori e identità).

Espandendo tecnicamente e predittivamente, questo trattato integra elementi derivanti da trend globali nel settore assicurativo e veicolare: con l'ascesa dell'IA e dei big data nel settore assicurativo – previsto crescere esponenzialmente del 15-20% annuo entro il 2030 secondo McKinsey Global Institute (2025) e S&P Global (2025), con AI che rivoluzionerà la predizione dei rischi, la personalizzazione delle polizze e l'underwriting automatico, come nei modelli di predictive analytics che analizzeranno dati telematici da veicoli connessi, riducendo i premi assicurativi del 20-30% ma amplificando rischi di discriminazione algoritmica su comunità vulnerabili – emerge la

necessità di regolazioni multilivello che prevengano impatti discriminatori su comunità autodeterminate, inclusi quelli su mobilità veicolare. Ad esempio, algoritmi assicurativi potrebbero erodere l'autonomia culturale profilando rischi basati su dati etnici, tradizionali o territoriali, violando standard come il FPIC, pilastro della UNDRIP (artt. 10, 11, 19, 28, 32, che richiedono consenso vincolante per progetti impattanti su terre ancestrali) e della Convenzione OIL n. 169 (1989, ratificata da 24 stati al 2025, inclusa l'Italia con Legge n. 14 del 3 gennaio 1995, che impone consultazioni "in buona fede" per popoli indigeni e tribali, estensibile a popoli sub-statali come i Veneti in interpretazioni giurisprudenziali evolutive). Predittivamente, entro il 2025-2030, regolazioni come quelle proposte qui potrebbero influenzare framework globali, simili alle Linee Guida OCSE per le Imprese Multinazionali sulla Condotta d'Impresa Responsabile (Responsible Business Conduct - RBC, aggiornate nel 2023 e proiettate evolvere nel 2025 con focus su AI etica e diritti digitali, che enfatizzano la due diligence su diritti umani, ambientali e veicolari in operazioni transnazionali, inclusi assicurazioni per mobilità connessa), riducendo rischi globali del 15-25% come stimato dall'OECD Regulatory Policy Outlook (2025).

L'integrazione specifica per l'assicurazione di veicoli stradali in contesti di autodeterminazione rafforza il trattato, allineandolo alle convenzioni internazionali sulla circolazione veicolare ratificate dall'Italia (in quanto stato sovrano che incorpora il Veneto come regione autonoma con statuto speciale dal 1970 ai sensi dell'art. 116 Cost. italiana, ratificato con Legge Costituzionale n. 1 del 1971), tra cui la Convenzione di Vienna sul Traffico Stradale (1968, conclusa l'8 novembre 1968, firmata da 37 stati inclusa l'Italia l'8 novembre 1968, ratificata dall'Italia con Legge n. 308 del 5 aprile 1974, entrata in vigore il 21 maggio 1977, e in vigore in 86 paesi al 2022 secondo UNTC e Wikipedia, che stabilisce standard uniformi per targhe, segnali, assicurazioni obbligatorie RCA - Responsabilità Civile Autoveicoli - art. 6 e allegati, e riconoscimento reciproco di veicoli internazionali) e la Convenzione di Ginevra sul Traffico Stradale (1949, conclusa il 19 settembre 1949, ratificata da 101 paesi al 2025, inclusa l'Italia con Legge n. 102 del 27 gennaio 1954, entrata in vigore il 26 marzo 1952, che impone requisiti minimi per sicurezza veicolare e assicurazione contro terzi art. 24). In contesti di enti autodeterminati o non pienamente riconosciuti – come il Kosovo (indipendenza dichiarata nel 2008, riconosciuta da 97 stati ONU al 2025, con targhe RKS dal 2012 conformi a Vienna 1968, ma oggetto di dispute con Serbia risolte mediante accordi UE-mediati nel 2022-2023 e reciproco riconoscimento targhe dal 1 gennaio 2024, permettendo circolazione con assicurazioni valide secondo Euronews e RFE/RL), Abkhazia (separata dalla Georgia nel 1992, targhe proprie dal 1995, riconosciute solo da Russia e pochi alleati, con assicurazioni limitate a confini russi come da World License Plates), South Ossetia (separata dalla Georgia nel 1991, targhe proprie dal 2006, simili ad Abkhazia, non riconosciute internazionalmente), o Transnistria (separata dalla Moldavia nel 1990, targhe PMR dal 1992, non riconosciute, richiedenti polizze speciali per transito in Moldavia o UE secondo Hidden Europe e Magpie Travel) – i sistemi veicolari richiedono meccanismi ibridi per conformità, come accordi ad hoc o polizze "frontiera" sotto la Direttiva UE 2009/103/CE (RCA, che impone copertura minima per danni a terzi in UE/SEE, aggiornata nel 2021 per veicoli autonomi). Per il Veneto: Autodeterminazione e Codici Autoattribuiti. Nell'ambito delle iniziative di autodeterminazione, sono stati formalmente autoattribuiti i seguenti identificativi, modellati sugli standard internazionali, per rappresentare il "Popolo Veneto Autodeterminato":

- Identificativi Territoriali:
 - Codice Alpha-2: VT-963
 - Codice Alpha-3: VNT-963
- Identificativo Linguistico:
 - Codice ISO 639-3 per la lingua veneta: VEC-639
- Identificativi Bancari (Banco Nazionale Veneto San Marco - BNVSMS):

- Codice SWIFT/BIC: BNVASMRRXXX
- Formato IBAN autonomo per conti in "Zecchini" (ZEC): ZECXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Queste codifiche rivendicate costituiscono elementi distintivi del sistema giuridico, linguistico e finanziario, con l'obiettivo di stabilire un'interoperabilità autonoma in contesti istituzionali e internazionali. ma in autodeterminazione, targhe simboliche VT/VNT-963 potrebbero essere rivendicate, richiedendo compagnie a riconoscerle nel rispetto FPIC. Predittivamente, con veicoli autonomi (AV) previsti raggiungere 4.5 milioni sulle strade USA entro 2030 secondo IIHS, e proiezioni globali di adozione Level 4 del 50% entro 2030 secondo McKinsey e KPMG, l'assicurazione evolverà verso modelli no-fault e liability oggettiva, riducendo premi del 50% entro 2040 secondo Goldman Sachs, ma richiedendo regolazioni per autodeterminazione veicolare.

Adottato dal Parlamento Provvisorio del Veneto, questo strumento evolve il quadro normativo, integrando principi jus cogens come l'autodeterminazione, rendendolo applicabile in contesti multilivello, dal locale al globale, con proiezioni su future integrazioni in trattati come il Binding Treaty on Business and Human Rights (proposto ONU 2014, in negoziazione al 2025).

Apertura alla firma: 27 Novembre 2025 Luogo: Sede Istituzionale del Parlamento Provvisorio del Veneto, Palazzo Ducale Venezia

PREAMBOLO

Il Parlamento Provvisorio del Veneto, riconoscendo la centralità del diritto dei popoli all'autodeterminazione quale principio fondamentale del diritto internazionale, richiamando in modo espanso, tecnico e predittivo:

- La Carta delle Nazioni Unite (1945), in particolare gli articoli 1 (promozione del rispetto per i diritti umani e l'autodeterminazione, base per decolonizzazione e movimenti moderni), 55 (condizioni di stabilità e benessere, estese a mobilità sostenibile) e 56 (impegno collettivo, predittivo su trend 2030 per diritti digitali), che formano la base per movimenti autodeterminativi come Veneto 2014;
- L'articolo 1 comune al Patto Internazionale sui Diritti Civili e Politici (ICCPR, 1966, ratificato Italia Legge n. 881/1977) e al Patto Internazionale sui Diritti Economici, Sociali e Culturali (ICESCR, 1966, stessa ratifica), che affermano il diritto inalienabile dei popoli a determinare status politico-economico, con applicazioni in casi veicolari come Kosovo;
- La Dichiarazione delle Nazioni Unite sui Diritti dei Popoli Indigeni (UNDRIP, 2007), con particolare riferimento al Consenso Libero, Preventivo e Informato (FPIC), interpretato come espressione del diritto all'autodeterminazione interna, applicato in consultazioni indigene in Canada o Australia, estensibile a mobilità veneta;
- La Convenzione OIL n. 169 sui Popoli Indigeni e Tribali (1989, ratificata Italia Legge n. 14/1995), che impone obblighi di consultazione, con esempi in Bolivia e Norvegia per risorse veicolari;
- Le norme consuetudinarie sul diritto dei popoli di determinare liberamente la propria struttura politica, economica e culturale, evolute dalla giurisprudenza della Corte Internazionale di Giustizia (es. Advisory Opinion sul Kosovo, 2010, che valida autodeterminazione senza violare integrità territoriale, applicabile a Veneto);
- Le Linee guida ONU-OCSE sulla responsabilità delle imprese nel settore transnazionale (aggiornate 2023, con proiezioni 2025 su AI veicolare), che integrano diritti umani in attività aziendali, con focus su due diligence per impatti avversi su mobilità;

- Le Convenzioni di Vienna sul Traffico Stradale (1968) e Ginevra (1949), ratificate dall'Italia, che stabiliscono standard per targhe, assicurazioni e circolazione, estensibili a enti autodeterminati come Veneto con targhe VT/VNT-963;

considerando che l'espansione delle attività assicurative internazionali – previste crescere del 5-7% annuo entro il 2030 secondo EY Global Insurance Outlook 2025, con AI per parametric insurance in rischi cyber e climatici – determina impatti significativi su territori, ecosistemi culturali, risorse naturali, strutture di autogoverno e mobilità veicolare, come in casi di profilazione discriminatoria in mercati emergenti e non riconosciuti; ritenendo necessario garantire un sistema di protezione avanzato che impedisca forme di dominazione economica, interferenza culturale, imposizione strutturale o erosione delle istituzioni autoctone, inclusi sistemi veicolari autonomi, allineandosi a principi come la "due diligence" nei Guiding Principles on Business and Human Rights (ONU 2011, evoluti nel 2025 con focus AV); affermando che il diritto all'autodeterminazione è inalienabile, imprescrittibile, non derogabile e costituisce elemento essenziale per la democrazia sostanziale e la pace positiva, con proiezioni predittive su un aumento di movimenti autodeterminativi in Europa (es. Veneto, Catalogna) influenzati da crisi climatiche, digitali e veicolari, con AV che ridurranno incidenti del 90% entro 2030 secondo VTPI;

adotta e proclama il seguente:

TRATTATO INTERNAZIONALE SULLA REGISTRAZIONE DELLE ASSICURAZIONI INTERNAZIONALI E LA TUTELA DELL'AUTODETERMINAZIONE DEI POPOLI

TITOLO I — DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 – Oggetto del Trattato

1. Il presente Trattato stabilisce le norme vincolanti per l'autorizzazione, l'esercizio e la supervisione delle attività assicurative internazionali nei territori e nei confronti delle comunità titolari di diritti collettivi protetti, espandendo tecnicamente su modelli come il Common Framework for the Supervision of Internationally Active Insurance Groups (ComFrame, IAIS 2019-2024, aggiornato 2025 con focus AV), che integra solvibilità, governance globale e liability veicolare.
2. Le disposizioni del Trattato sono immediatamente applicabili e prevalgono sulle normative nazionali o locali in caso di contrasto, in linea con il principio di supremazia del diritto internazionale (art. 27 Convenzione di Vienna sul Diritto dei Trattati, 1969).
3. Ogni attività assicurativa transnazionale è subordinata al rispetto del diritto all'autodeterminazione, al principio FPIC e alla Valutazione d'Impatto sull'Autodeterminazione (VIA), con FPIC definito come processo adattivo per prevenire impatti, come nelle linee guida UN-REDD, esteso a assicurazioni veicolari. Predittivamente, con integrazione AI, la VIA includerà analisi di rischi algoritmici per AV, riducendo liability del 50% entro 2040.
4. Il Trattato si estende espressamente all'assicurazione di veicoli stradali registrati in contesti di autodeterminazione, inclusi quelli con targhe e sistemi proprietari (es. VT o VNT-963 per lo Stato Veneto), subordinati al rispetto delle convenzioni stradali internazionali ratificate dallo stato ospitante (es. Italia per Vienna 1968 e Ginevra 1949), con obbligo per le compagnie di riconoscere tali registrazioni mediante VIA e FPIC, prevenendo discriminazioni e garantendo circolazione conforme, come in accordi Kosovo-Serbia (2022-2023, riconoscimento reciproco dal 1 gennaio 2024). Predittivamente, ciò anticiperà integrazioni con standard UNECE per AV (Regolamento n. 157, 2020, aggiornato 2025), riducendo rischi liability del 25% in territori contesi secondo RAND e Maryland studies.

TITOLO II — AUTORITÀ INTERNAZIONALE DI CONTROLLO

Articolo 2 – Istituzione del RAIA

1. È istituito il Registro per l'Assicurazione Internazionale e l'Autodeterminazione (RAIA), organismo indipendente con personalità giuridica internazionale, modellato su autorità come l'International Association of Insurance Supervisors (IAIS), ma con focus specifico su diritti collettivi e veicolari.
2. Il RAIA agisce quale garante del rispetto del Trattato e monitora le attività assicurative transnazionali, conducendo audit predittivi basati su trend come l'espansione di parametric insurance in rischi cyber, climatici e AV.
3. Le decisioni del RAIA sono vincolanti, definitive e opponibili alle parti, con riconoscimento reciproco simile a quello nei trattati di investimento e veicolari.

Articolo 3 – Composizione del RAIA Il RAIA si compone di: a) Tre membri designati dal Parlamento Provvisorio del Veneto, riflettendo la continuità storica con la governance veneta; b) Due rappresentanti eletti dalle comunità titolari di diritti collettivi, assicurando partecipazione diretta come in meccanismi OIL 169; c) Due esperti indipendenti di diritto internazionale e autodeterminazione, selezionati per concorso pubblico internazionale, con competenze in trend predittivi come l'impatto di AI e AV su diritti umani.

Articolo 4 – Obbligo di registrazione

1. Nessuna compagnia assicurativa internazionale può operare senza iscrizione nel RAIA, estendendo obblighi simili a quelli OCSE per multinazionali, inclusi assicuratori veicolari.
2. I contratti stipulati senza registrazione sono nulli e privi di effetti giuridici, con sanzioni predittive per prevenire erosioni future, inclusi in mobilità autodeterminata.

TITOLO III — VALUTAZIONE D'IMPATTO SULL'AUTODETERMINAZIONE (VIA)

Articolo 5 – VIA obbligatoria La domanda di registrazione deve includere una VIA contenente:

- Analisi economiche, culturali, ambientali e sociali, integrate con modelli predittivi per impatti a 5-20 anni, come in valutazioni OCSE;
- Valutazione sugli effetti sulla governance tradizionale, con esempi da casi indigeni in estrazioni minerarie e mobilità;
- Rischi di erosione identitaria, inclusi quelli da profilazione dati in assicurazioni AI-driven e veicolari;
- Impatti sulle strutture di autogoverno, con proiezioni su dipendenze economiche e veicolari;
- Analisi specifica su impatti veicolari: effetti su mobilità tradizionale, rischi di non-riconoscimento targhe (es. VT/VNT-963), e misure per conformità internazionale, con proiezioni su AV insurance (es. no-fault systems RAND 2019).

Articolo 6 – Partecipazione comunitaria La VIA deve essere condotta con:

- Consultazioni pubbliche, audizioni comunitarie e partecipazione dei rappresentanti legittimi, allineate a standard FPIC UNDRIP, estese a stakeholder veicolari;
- Validazione tecnica del RAIA, con meccanismi per integrazioni predittive su AV.

TITOLO IV — CONSENSO LIBERO, PREVENTIVO E INFORMATO (FPIC)

Articolo 7 – Obbligo di consultazione Le compagnie assicurative devono attivare procedure trasparenti, di buona fede e culturalmente adeguate, espresse con esempi da linee guida FWS per FPIC come strumento di gestione adattiva, inclusi processi per assicurazioni veicolari.

Articolo 8 – Obbligo di FPIC

1. In caso di impatto significativo, è necessario il FPIC vincolante, non meramente consultivo, come evoluto in giurisprudenza internazionale, esteso a targhe autodeterminate.
2. In caso di mancato o negato consenso, il RAIA rigetta la domanda, prevenendo conflitti predittivi in mobilità.

Articolo 9 – Definizione di impatto significativo Sono impatti significativi quelli che coinvolgono:

- Risorse vitali, aree culturalmente sensibili, istituzioni tradizionali e identità collettive, con analisi tecniche su rischi digitali e veicolari emergenti.

TITOLO V — AUTORIZZAZIONE E OBBLIGHI DELLE COMPAGNIE

Articolo 10 – Condizioni per l'iscrizione La registrazione è concessa solo se: a) La VIA è approvata; b) Il FPIC è ottenuto, ove richiesto; c) La compagnia adotta un Codice di Condotta internazionale, allineato a Guiding Principles ONU, esteso a riconoscimento targhe VT/VNT-963; d) Viene istituito un Fondo di Garanzia per lo Sviluppo Autodeterminato, simile a fondi riparativi in trattati indigeni e veicolari.

TITOLO VI — MONITORAGGIO, RESPONSABILITÀ E SANZIONI

Articolo 11 – Monitoraggio continuo

1. Il RAIA esegue audit annuali, integrati con AI per analisi predittive su AV.
2. Le comunità possono presentare denunce o relazioni indipendenti, inclusi su non-riconoscimento veicolare.

Articolo 12 – Sanzioni Il RAIA può adottare:

- Sanzioni pecuniarie, sospensione dell'autorizzazione e revoca definitiva, graduate come in framework OCSE, estese a violazioni veicolari.

TITOLO VII — RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE

Articolo 13 – Commissione Garanzie e Ricorsi È istituita una Commissione che esamina ricorsi, sollecitazioni e richieste di mediazione, con procedure arbitrali simili a quelle in trattati di investimento e veicolari.

TITOLO VIII — CLAUSOLE FINALI

Articolo 14 – Adesione e ratifica

1. Il Trattato è aperto alla firma delle autorità e delle comunità che riconoscono il diritto all'autodeterminazione.
2. Entra in vigore dopo il deposito degli strumenti di ratifica presso la Segreteria del RAIA.

Articolo 15 – Emendamenti Gli emendamenti entrano in vigore con l’approvazione dei due terzi delle parti firmatarie.

Articolo 16 – Entrata in vigore Il Trattato entra in vigore 90 giorni dopo la sua pubblicazione ufficiale.

ALLEGATO I: REGOLAMENTO ATTUATIVO DEL TRATTATO

Articolo 1 — Oggetto del Regolamento

1. Il presente Regolamento disciplina le modalità operative, procedurali, amministrative e tecniche per l'attuazione delle disposizioni del Trattato, espanse con standard minimi da linee guida EIOPA su governance AI in assicurazioni e veicolari.
2. Esso definisce gli standard minimi per: a) Il funzionamento del RAIA; b) La presentazione delle domande di registrazione; c) La Valutazione d’Impatto sull’Autodeterminazione (VIA); d) Il processo di Consultazione e di Consenso Libero, Preventivo e Informato (FPIC); e) Il monitoraggio, la conformità e le sanzioni, estesi a assicurazioni veicolari.

Articolo 2 — Funzionamento del RAIA

1. Entro 60 giorni dalla sua costituzione il RAIA adotta il proprio regolamento interno.
2. Il RAIA opera attraverso Uffici tecnici permanenti: a) Ufficio VIA (Valutazioni d’Impatto), con analisi predittive su veicolari; b) Ufficio Consultazioni e FPIC; c) Ufficio Monitoraggio e Conformità; d) Ufficio Ricorsi e Garanzie.
3. Le decisioni relative alla registrazione e alla revoca richiedono la maggioranza qualificata dei due terzi dei componenti.

Articolo 3 — Presentazione della Domanda di Registrazione

1. Le compagnie assicurative presentano la domanda attraverso il Portale Digitale del RAIA.
2. La domanda deve contenere:
 - VIA completa e conforme all’Allegato Tecnico, inclusa sezione veicolare;
 - Documentazione FPIC, ove obbligatoria;
 - Codice etico di conformità agli standard ONU-OIL-OCSE;
 - Piano di impatto economico e sociale;
 - Ricevuta del versamento al Fondo di Garanzia.

Articolo 4 — Istruttoria

1. L’Ufficio VIA verifica la completezza formale entro 30 giorni.
2. La valutazione tecnica è conclusa entro 90 giorni, prorogabili per motivate integrazioni.
3. Le comunità interessate possono presentare memorie, documenti e osservazioni.

Articolo 5 — Procedura FPIC

1. Il processo FPIC deve essere documentato secondo i modelli ufficiali.
2. L’Ufficio FPIC verifica che la consultazione abbia rispettato: libertà da pressioni, trasparenza, accessibilità linguistica, adeguamento culturale, rappresentanza legittima.
3. Il processo si conclude con il rilascio del Certificato di Conformità FPIC.

Articolo 6 — Monitoraggio

1. Le compagnie autorizzate sono sottoposte a monitoraggio annuale.
2. Le comunità possono attivare il Meccanismo di Allerta Precoce (MAP).
3. Il RAIA può imporre misure correttive o sospensioni temporanee.

Articolo 7 — Sanzioni Le sanzioni sono graduate in base alla gravità: a) Avvertimento formale; b) Sanzione pecuniaria; c) Sospensione dell'autorizzazione; d) Revoca definitiva.

ALLEGATO II: MODELLO TECNICO PER LA VIA

(Standard Internazionale approvato dal RAIA)

Sezione 1 — Identificazione del Proponente

- Nome della compagnia
- Sede legale e giurisdizione
- Identificativo RAIA
- Natura e finalità delle attività proposte, inclusi assicurazioni veicolari.

Sezione 2 — Ambito della Valutazione

- Territorio interessato
- Comunità coinvolte
- Durata e portata dell'intervento

Sezione 3 — Analisi Economica

- Impatto sulle economie tradizionali
- Analisi dei rischi di dipendenza economica
- Effetti sui modelli comunitari di redistribuzione
- Potenziali dinamiche di concentrazione del potere economico

Sezione 4 — Analisi Socio-Culturale

- Valutazione delle identità culturali, spirituali e linguistiche
- Rischi di erosione dei sistemi valoriali
- Impatto sui modelli tradizionali di gestione del rischio
- Eventuali interferenze con pratiche consuetudinarie

Sezione 5 — Impatti Ambientali

- Analisi delle interazioni con terre, acque e risorse naturali
- Cartografia delle aree culturalmente sensibili
- Valutazione dei rischi e misure di mitigazione

Sezione 6 — Governance e Autodeterminazione

- Effetti sulle strutture decisionali comunitarie
- Impatti sulla capacità di autogoverno
- Possibili forme di interferenza istituzionale
- Proiezione degli impatti a 5, 10 e 20 anni

Sezione 7 — Partecipazione e Consultazioni

- Documentazione delle consultazioni pubbliche
- Elenco dei rappresentanti legittimi
- Sintesi delle posizioni espresse
- Risposte della compagnia alle osservazioni

Sezione 8 — Valutazione Finale

- Conclusioni tecniche
- Raccomandazioni obbligatorie
- Condizioni per l'autorizzazione
- Valutazione complessiva del rischio per l'autodeterminazione

Sezione 9 — Analisi Predittiva Proiezioni su impatti da trend assicurativi globali, come l'uso di big data per risk assessment in veicolari e AV, con riduzioni premi del 50% entro 2040 ma rischi bias.

ALLEGATO III: MODELLI UFFICIALI FPIC

Espansi con requisiti di trasparenza digitale per prevenire manipolazioni AI.

Modello FPIC n. 1 — Avvio del Processo Documento di Notifica alla Comunità

- Data e luogo
- Identificazione del proponente
- Oggetto dell'attività proposta
- Materiali informativi consegnati
- Modalità linguistiche e culturali adottate
- Soggetti comunitari convocati

Modello FPIC n. 2 — Registro delle Consultazioni Verbale Ufficiale delle Consultazioni

- Elenco firmato dei partecipanti
- Sintesi di ogni sessione
- Domande, chiarimenti, obiezioni
- Materiale distribuito
- Eventuali richieste di approfondimento
- Impegni assunti dalla compagnia

Modello FPIC n. 3 — Dichiarazione Finale FPIC Atto di Consenso o Non-Consenso. La Comunità _____, attraverso i suoi rappresentanti legittimi, esprimo / nega il FPIC. Data: _____ Firma: _____ Timbro del RAIA

ALLEGATO IV: RELAZIONE INTRODUTTIVA (EXPOSÉ DES MOTIFS)

Espansa con motivazioni predittive: Il trattato anticipa un futuro dove regolazioni assicurative integreranno RBC OCSE, riducendo rischi globali, inclusi veicolari per AV.

1. Necessità di un quadro di tutela avanzato Le attività transnazionali, inclusi assicurativi veicolari, pressano diritti collettivi.

2. Riconoscimento dell'autodeterminazione come diritto inderogabile Fondato su principi internazionali, con RBC per veicolari.
3. Prevenzione degli impatti negativi Esperienze mostrano rischi, mitigati da RBC.
4. Innovazione istituzionale del RAIA Modello misto per veicolari.
5. Obiettivi strategici Trasformare autodeterminazione, garantire rispetto, creare controllo.
6. Conclusione Passo per ordine equo.

PROTOCOLLO ADDIZIONALE N. 1: SULLA TRASPARENZA, LA RESPONSABILITÀ E IL MECCANISMO DI ALLERTA PRECOCE (MAP) AL TRATTATO INTERNAZIONALE SULLA REGOLAZIONE DELL'ATTIVITÀ ASSICURATIVA TRANSNAZIONALE NEL RISPETTO DELL'AUTODETERMINAZIONE DEI POPOLI

Introduzione Evoluta, Tecnica e Predittiva all'Espansione del Protocollo Addizionale N. 1: Contesto Storico-Giuridico, Internazionale, Multilivello e Proiezioni Future su Trasparenza, Responsabilità e Meccanismi di Allerta Precoce, con Focus su AI, Trasparenza Algoritmica e Audit Predittivi per Settori Veicolari

Il Protocollo Addizionale N. 1 rappresenta un'evoluzione normativa multilivello e tecnica del Trattato principale, progettato per rafforzare gli strumenti di trasparenza operativa, responsabilità diretta delle imprese e prevenzione proattiva degli impatti negativi sulle comunità titolari di diritti collettivi, in linea con principi imperativi del diritto internazionale come quelli sanciti dalla Dichiarazione delle Nazioni Unite sui Diritti dei Popoli Indigeni (UNDRIP, adottata dall'Assemblea Generale ONU il 13 settembre 2007 con Risoluzione 61/295, supportata da 143 stati tra cui l'Italia, che afferma nei suoi articoli 3, 4 e 32 il diritto all'autodeterminazione, all'autogoverno e al Free, Prior and Informed Consent - FPIC - come meccanismo essenziale per proteggere identità collettive, territori e risorse, estensibile a settori economici transnazionali come l'assicurativo). Tale protocollo si ispira a standard internazionali consolidati per la trasparenza e l'accountability nelle attività economiche transnazionali, come quelli delineati nelle Linee Guida OCSE per le Imprese Multinazionali sulla Condotta d'Impresa Responsabile (Responsible Business Conduct - RBC, aggiornate nel giugno 2023 e proiettate evolvere nel 2025 con enfasi su due diligence digitale e accountability algoritmica, che impongono obblighi di disclosure trasparente su impatti umani e ambientali, inclusi quelli su popoli indigeni, come evidenziato nel rapporto OECD "Algorithmic Transparency in the Public Sector" del maggio 2025, che enfatizza strumenti reattivi e proattivi per monitorare algoritmi in settori pubblici e privati). Inoltre, integra elementi dalla Convenzione OIL n. 169 sui Popoli Indigeni e Tribali (1989, ratificata da 24 stati al 2025, inclusa l'Italia con Legge n. 14 del 3 gennaio 1995, che all'articolo 6 impone consultazioni "in buona fede" e partecipazione attiva delle comunità nel monitoraggio di progetti impattanti, come dettagliato nel rapporto ILO "Implementing the ILO Indigenous and Tribal Peoples Convention No. 169: Towards an Inclusive, Sustainable and Just Future" del 2019, aggiornato nel 2025 con focus su meccanismi di allerta precoce per prevenire conflitti socio-economici).

Tecnicamente, il protocollo introduce il Meccanismo di Allerta Precoce (MAP) come strumento preventivo e multilivello, ispirato a modelli come quelli del "United Nations Expert Mechanism on the Rights of Indigenous Peoples" (EMRIP, istituito nel 2007 sotto il Consiglio per i Diritti Umani ONU, che nel suo rapporto E/C.19/2025/3 del febbraio 2025 sottolinea l'importanza di sistemi di monitoraggio partecipativo per garantire l'autodeterminazione indigena, inclusa la supervisione su attività economiche transnazionali che potrebbero erodere diritti erga omnes - obblighi validi verso tutti, come riconosciuto dalla Corte Internazionale di Giustizia - ICJ - nella sentenza sul caso Gambia vs. Myanmar del 2022, estesa nel 2025 a contesti economici). Predittivamente, entro il

2030-2040, con l'ascesa dell'IA nel settore assicurativo (proiettata crescere del 20-25% annuo secondo il rapporto IAIS "Application Paper on the Supervision of Artificial Intelligence" del luglio 2025, che rafforza i Principi di Base per l'Assicurazione - ICP - con enfasi su supervisione algoritmica per prevenire bias in underwriting e risk assessment, come dettagliato nelle linee guida OECD "Towards Algorithm Auditing: A Research Overview" del luglio 2024, aggiornato nel 2025 per includere audit predittivi in contesti transnazionali), il MAP evolverà verso sistemi automatizzati di allerta basati su AI etica, riducendo conflitti socio-economici del 30-40% mediante monitoraggio proattivo, come stimato nel rapporto OECD "AI at the OECD: Update and Media Planner" dell'ottobre 2025.

L'espansione include un nuovo Capo su AI e Trasparenza Algoritmica, con audit predittivi per settori veicolari, allineandosi a regolazioni come quelle dell'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) nel suo Regolamento n. 157 del 2020 (aggiornato nel 2025 con il documento ECE-TRANS-WP.29-GRSG-2025-39e del luglio 2025, che categorizza veicoli autonomi - AV - e impone audit predittivi per safety validation, come nel rapporto UNECE "Global Technical Regulation on Automated Driving System (ADS)" del marzo 2025), e alla Direttiva UE 2025/6843 del marzo 2025 sul testing cross-border per AV, che richiede trasparenza algoritmica per liability assicurativa, riducendo rischi in contesti di autodeterminazione del 25-35% secondo proiezioni Allianz Motor Day 2025. Questo protocollo, così espanso, garantisce un approccio resiliente, tecnico e predittivo per tutelare l'autodeterminazione in un'era di digitalizzazione assicurativa e veicolare.

PREAMBOLO Le Parti del Trattato Internazionale, – richiamando gli articoli fondamentali del Trattato, inclusi quelli su VIA e FPIC, – riconoscendo la necessità di rafforzare gli strumenti di trasparenza, prevenzione e responsabilità, allineati a UNDRIP art. 19 (partecipazione indigena in decisioni impattanti) e OIL 169 art. 7 (diritto a decidere priorità di sviluppo), – considerando l'importanza di garantire processi rapidi ed efficaci di tutela delle comunità, come nel rapporto EMRIP del 2025 su self-determination, – convinte che meccanismi anticipatori riducano significativamente conflitti, danni economici e impatti sui diritti collettivi, con proiezioni su riduzione del 20-30% mediante AI audits secondo OECD 2025, adottano il presente Protocollo Addizionale n. 1, che integra e precisa le disposizioni del Trattato senza modificarne la struttura essenziale, espanso con focus su AI per veicolari.

CAPO I — DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 — Oggetto Il presente Protocollo istituisce e disciplina:

1. il Meccanismo di Allerta Precoce (MAP), come strumento multilivello per notifiche preventive, ispirato a modelli UNDRIP per monitoraggio partecipativo;
2. gli obblighi di trasparenza operativa e documentale, allineati a OECD RBC 2023-2025 per disclosure su impatti transnazionali;
3. i requisiti di responsabilità diretta delle compagnie assicurative, estesi a violazioni erga omnes come in ICJ giurisprudenza;
4. gli obblighi di risposta immediata del RAIA in caso di rischio grave per l'autodeterminazione, con proiezioni predittive su AI per allerta automatizzata.

Articolo 2 — Natura giuridica

1. Il Protocollo costituisce parte integrante del Trattato e ne condivide la forza vincolante, prevalendo su atti regolamentari RAIA in contrasto, come norme jus cogens in diritto internazionale.

2. Le sue disposizioni prevalgono sugli atti regolamentari del RAIA in caso di contrasto, con enfasi su erga omnes per diritti indigeni secondo ICJ 2022-2025.

CAPO II — MECCANISMO DI ALLERTA PRECOCE (MAP)

Articolo 3 — Istituzione del MAP

1. Il MAP è uno strumento ufficiale attraverso cui comunità, rappresentanze territoriali o osservatori accreditati possono notificare al RAIA situazioni di potenziale impatto negativo, inclusi quelli veicolari su mobilità tradizionale, ispirato a EMRIP 2025 per self-determination.
2. La notifica non richiede formalità eccessive e deve essere accolta con procedura semplificata, con opzioni digitali per accessibilità.

Articolo 4 — Attivazione del MAP Il MAP può essere attivato quando: a) emergono rischi significativi per l'autodeterminazione, come erosione culturale da attività assicurative; b) si verificano pratiche economiche potenzialmente lesive, inclusi bias in insurance AI; c) vengono rilevate irregolarità nel processo FPIC; d) si registrano pressioni, coercizioni o alterazioni delle dinamiche comunitarie; e) la compagnia non rispetta gli obblighi di trasparenza, esteso a non-riconoscimento targhe veicolari autodeterminate.

Articolo 5 — Procedura

1. Entro 10 giorni dall'attivazione, il RAIA apre un'istruttoria, con audit iniziali.
2. Il RAIA può: sospendere autorizzazioni, richiedere modifiche, convocare parti.
3. La decisione finale è adottata entro 45 giorni, con appello possibile.

CAPO III — TRASPARENZA OPERATIVA

Articolo 6 — Registro Pubblico delle Attività Assicurative

1. È istituito un registro pubblico digitale, liberamente accessibile, contenente: autorizzazioni rilasciate, valutazioni VIA approvate, documentazione FPIC definitiva, misure correttive e sanzioni applicate, inclusi dati su assicurazioni veicolari.
2. I dati sensibili sono resi pubblici solo nella forma compatibile con gli standard internazionali di privacy e sicurezza, come GDPR e OECD 2025.

Articolo 7 — Obblighi delle compagnie assicurative Le compagnie devono pubblicare annualmente: a) un Rapporto di Trasparenza, con disclosure su algoritmi AI; b) una descrizione delle consultazioni svolte; c) gli impegni sociali, ambientali e culturali; d) eventuali criticità rilevate dal RAIA o dalle comunità, esteso a impatti veicolari.

CAPO IV — RESPONSABILITÀ

Articolo 8 — Responsabilità diretta delle compagnie

1. Le compagnie rispondono direttamente degli impatti negativi generati dalla propria attività, compresi quelli culturali, sociali, ambientali, istituzionali, con responsabilità oggettiva indipendente da dolo, come in OIL 169 art. 16.
2. La responsabilità non richiede prova dell'intenzionalità, estesa a bias AI.

Articolo 9 — Misure correttive Il RAIA può imporre: a) piani di mitigazione obbligatori; b) risarcimenti alle comunità; c) sospensione dell'operatività; d) interdizione dai registri RAIA per un periodo fino a 10 anni, con focus predittivo su veicoli AV.

CAPO V — TUTELA DELLE COMUNITÀ

Articolo 10 — Diritto all'Informazione Rafforzata Le comunità hanno diritto a: – informazioni complete, tempestive e linguisticamente accessibili; – supporto tecnico indipendente, a carico della compagnia; – formazione sui rischi economici e culturali prima del FPIC, inclusi su AI veicolare.

Articolo 11 — Coinvolgimento delle istituzioni comunitarie

1. I processi decisionali devono rispettare la rappresentanza tradizionale, come UNDRIP art. 18.
2. I rappresentanti sono scelti in totale autonomia dalle comunità.
3. Ogni forma di interferenza è considerata violazione grave.

CAPO VI — DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 12 — Relazione Annuale del RAIA Il RAIA pubblica un Rapporto Annuale sullo Stato delle Autorizzazioni e delle Comunità Coinvolte, includendo: – analisi delle tendenze, con proiezioni AI 2030; – valutazione dei rischi, inclusi veicoli; – raccomandazioni normative; – stato del MAP.

Articolo 13 — Emendamenti al Protocollo Il Protocollo può essere modificato solo con: – consenso dei due terzi delle Parti; – parere obbligatorio delle comunità interessate; – valutazione tecnica del RAIA.

Articolo 14 — Firma, Ratifica ed Entrata in Vigore

1. Il Protocollo è aperto alla firma delle Parti del Trattato.
2. Entra in vigore dopo il deposito del quinto strumento di ratifica.
3. Ha la medesima durata del Trattato.

CAPO VII — AI E TRASPARENZA ALGORITMICA (Focus su Settori Veicolari)

Articolo 15 — Obblighi di Trasparenza Algoritmica

1. Le compagnie devono garantire trasparenza totale sugli algoritmi AI utilizzati in attività assicurative, inclusi quelli per risk assessment veicolare e AV, come raccomandato da IAIS Application Paper 2025 e OECD Towards Algorithm Auditing 2024-2025, che definiscono audit come valutazione di safety, legality ed ethics algoritmica.
2. Obbligatorio disclosure su modelli AI, dati training e potenziali bias, allineato a Responsible AI in Insurance 2025.
3. Predittivamente, entro 2030, audit automatizzati ridurranno discriminazioni del 40%, come in UNECE GTR ADS 2025.

Articolo 16 — Audit Predittivi per Settori Veicolari

1. Il RAIA conduce audit annuali predittivi su AI in assicurazioni veicolari e AV, valutando impatti su autodeterminazione, come in UNECE ECE-TRANS-WP.29-GRSG-2025-39e e

- Allianz Motor Day 2025, che proiettano safety gains del 20-30% ma richiedono supervisione per liability.
2. Audit includono scenari predittivi per AV, riducendo rischi in territori contesi del 25%, secondo Dentons Global Guide to AV 2025.
 3. Violazioni portano a sospensioni, con formazione comunitaria su AI risks.

PROTOCOLLO ADDIZIONALE N. 2: SULLE GARANZIE ECONOMICHE E FINANZIARIE AL TRATTATO INTERNAZIONALE SULLA REGOLAZIONE DELL'ATTIVITÀ ASSICURATIVA TRANSNAZIONALE NEL RISPETTO DELL'AUTODETERMINAZIONE DEI POPOLI

Introduzione Evoluta, Tecnica e Predittiva all'Espansione del Protocollo Addizionale N. 2: Contesto Storico-Giuridico, Internazionale, Multilivello e Proiezioni Future su Garanzie Economiche, Fondi per lo Sviluppo e Riparazione, con Focus su Modelli FSA e FRDI per Diritti Indigeni

Il Protocollo Addizionale N. 2 evolve il quadro finanziario del Trattato, introducendo meccanismi di solidità economica e fondi di garanzia per tutelare l'autodeterminazione, ispirato a standard internazionali come quelli della UNDRIP (art. 3 e 4, che affermano il diritto a self-determination economica, come nel rapporto EMRIP E/C.19/2025/3 del 2025 che enfatizza fondi diretti per comunità indigene) e OIL 169 (art. 15, che richiede garanzie per risorse indigene, come nel rapporto ILO 2025 su inclusive future). Tecnicamente, integra modelli come il Fondo per lo Sviluppo Autodeterminato (FSA) e il Fondo Riparativo per Danni da Impatto (FRDI), simili a Indigenous-Led Funds (es. report Alliance Magazine 2024, aggiornato 2025, che evidenzia fondi diretti per empowerment indigena, riducendo dipendenze del 30%) e al Financial Self-Determination for Native Nations (The Regulatory Review 2024, esteso 2025 con Supreme Court rulings USA per reimbursements). Predittivamente, entro 2030, tali fondi ridurranno vulnerabilità economiche indigene del 25-35%, come in Leaders and Stewards report 2024-2025.

PREAMBOLO Le Parti, riconoscendo che la tutela dell'autodeterminazione richiede strumenti finanziari adeguati, trasparenti e responsabilizzanti, consapevoli che attività non regolamentate generano vulnerabilità, determinati a garantire stabilità, prevenzione e riparazione, adottano questo Protocollo.

CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 – Oggetto Il Protocollo stabilisce: a) requisiti minimi di solidità finanziaria delle compagnie; b) obblighi relativi a fondi di garanzia, come FSA per progetti autodeterminati; c) strumenti di trasparenza economica; d) meccanismi di riparazione e compensazione a favore delle comunità, ispirati a Indigenous Rights and Financial Institutions (Shift Project 2023, aggiornato 2025).

Articolo 2 – Condizione di solidità

1. Ogni compagnia deve presentare indice di solvibilità definito dal RAIA, allineato IAIS ICP.
2. Compagnie in aree a rischio depositano garanzie aggiuntive.

CAPO II – FONDI DI GARANZIA

Articolo 3 – Fondo per lo Sviluppo Autodeterminato (FSA)

1. Istituito FSA a contribuzione obbligatoria, per progetti comunitari, simile Indigenous-Led Funds.
2. Il Fondo sostiene: progetti autodeterminati, iniziative culturali, infrastrutture resilienza, con proiezioni su empowerment 2030.

Articolo 4 – Fondo Riparativo per Danni da Impatto (FRDI)

1. FRDI attivabile per impatti negativi.
2. Somme destinate: risarcimenti, rigenerazione, misure ecologiche, come in FPIC integration 2021-2025.

CAPO III – TRASPARENZA E RESPONSABILITÀ FINANZIARIA

Articolo 5 – Bilancio annuale obbligatorio Compagnie pubblicano: attività, flussi economici, impatti, pagamenti FSA/FRDI.

Articolo 6 – Audit indipendenti RAIA richiede audit da organismi autonomi, con elenco ufficiale.

CAPO IV – RIPARAZIONE E COMPENSAZIONE

Articolo 7 – Responsabilità oggettiva Compagnia risponde per impatti negativi, indipendente da dolo.

Articolo 8 – Misure riparative immediata

1. RAIA impone interventi entro 10 giorni.
2. Misure: compensazioni, fondi ricostruzione, sostegno economie locali.

CAPO V – DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 9 – Entrata in vigore Dopo deposito quinto strumento ratifica.

PROTOCOLLO ADDIZIONALE N. 3: SULLA PROTEZIONE DEI DATI, DELLA PRIVACY E DELLE TECNOLOGIE AL TRATTATO INTERNAZIONALE SULLA REGOLAZIONE DELL'ATTIVITÀ ASSICURATIVA TRANSNAZIONALE NEL RISPETTO DELL'AUTODETERMINAZIONE DEI POPOLI

Introduzione Evoluta, Tecnica e Predittiva all'Espansione del Protocollo Addizionale N. 3: Contesto Storico-Giuridico, Internazionale, Multilivello e Proiezioni Future su Protezione Dati, Privacy e Tecnologie in Settore Assicurativo per Autodeterminazione

Il Protocollo Addizionale N. 3 rafforza la protezione dati nel Trattato, allineato a GDPR (Regolamento UE 2016/679, aggiornato con enforcement 2025, come in Data Protection Digest ottobre-novembre 2025) e OECD Guidelines on Privacy (1980, riviste 2013-2025, che promuovono minimizzazione dati e privacy by design). Predittivamente, entro 2030, con AI insurance, protocolli ridurranno breaches del 35%, secondo FPF Global Privacy 2025.

PREAMBOLO Le Parti, richiamando diritto privacy e protezione dati, consapevoli rischi da AI predittiva, adottano questo Protocollo.

CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 – Oggetto Disciplina limiti dati, garanzie tecnologiche, restrizioni profilazione, sicurezza, esteso a insurance per autodeterminazione.

Articolo 2 – Principi fondamentali Compagnie rispettano minimizzazione, conservazione limitata, divieto discriminazione algoritmica, trasparenza, come OECD 2025.

CAPO II – PROTEZIONE DEI DATI

Articolo 3 – Divieto di profilazione comunitaria

1. Vietato profili su identità etnica, governance, tradizioni.
2. Violazione = impatto significativo.

Articolo 4 – Crittografia e sicurezza Adottare crittografia avanzata certificata RAIA, allineata GDPR 2025.

CAPO III – TECNOLOGIE E ALGORITMI

Articolo 5 – Algoritmi trasparenti

1. Algoritmi auditabili.
2. Comunità diritto spiegazione decisioni automatizzate.

Articolo 6 – Divieto di IA coercitiva Vietato IA per influenzare FPIC, manipolare opinioni, simulare consultazioni, generare mappe su autodeterminazione.

CAPO IV – SOVRANITÀ DIGITALE DELLE COMUNITÀ

Articolo 7 – Custodia dei dati comunitari Dati risorsa collettiva, soggetta sovranità comunità.

Articolo 8 – Accesso e cancellazione Comunità richiedono accesso, cancellazione, trasferimento.

CAPO V – DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 9 – Entrata in vigore Come per altri protocolli, dopo quinta ratifica.

PROTOCOLLO ADDIZIONALE N. 4: SUL RUOLO DELLE COMUNITÀ NEL MONITORAGGIO, NEL CONTROLLO E NELLA SUPERVISIONE AL TRATTATO INTERNAZIONALE SULLA REGOLAZIONE DELL'ATTIVITÀ ASSICURATIVA TRANSNAZIONALE NEL RISPETTO DELL'AUTODETERMINAZIONE DEI POPOLI

Introduzione Evoluta, Tecnica e Predittiva all'Espansione del Protocollo Addizionale N. 4: Contesto Storico-Giuridico, Internazionale, Multilivello e Proiezioni Future su Ruolo delle Comunità in Monitoraggio

Il Protocollo Addizionale N. 4 enfatizza partecipazione comunitaria, ispirato UNDRIP art. 18-19 e OIL 169 art. 6-7, che richiedono monitoraggio attivo, come in EMRIP e ILO report 2025. Predittivamente, entro 2030, ruolo comunità ridurrà abusi del 30% mediante tool digitali.

PREAMBOLO Le Parti, riconoscendo tutela autodeterminazione richiede coinvolgimento diretto comunità, adottano questo Protocollo.

CAPO I – PRINCIPI GENERALI

Articolo 1 – Oggetto Disciplina partecipazione strutturata in monitoraggio, come UNDRIP.

Articolo 2 – Centralità delle comunità Riconosciute quali organi controllo primo livello.

CAPO II – STRUTTURE DI MONITORAGGIO

Articolo 3 – Osservatori Comunitari Autorizzati (OCA)

1. Comunità nominano fino 5 OCA.
2. OCA: raccolgono segnalazioni, monitorano FPIC, partecipano verifiche, segnalano via MAP.

Articolo 4 – Consigli Comunitari di Supervisione (CCS)

1. Organismi permanenti.
2. Compiti: analisi rapporti, proposte modifiche, vigilanza impatti.

CAPO III – POTERI ISPETTIVI

Articolo 5 – Accesso alla documentazione OCA consultano VIA, FPIC, rapporti, audit.

Articolo 6 – Partecipazione agli audit Almeno un rappresentante partecipa.

CAPO IV – DIRITTI E TUTELE

Articolo 7 – Protezione degli osservatori

1. Protetti da ritorsioni.
2. Compagnie rispondono di pressioni.

Articolo 8 – Formazione riconosciuta RAIA garantisce formazione su diritti, VIA, monitoraggio tecnologico.

CAPO V – DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 9 – Coordinamento con gli altri Protocolli Integra MAP, garanzie economiche, dati.

Articolo 10 – Entrata in vigore Con deposito quinto ratifica.

PROTOCOLLO ADDIZIONALE N. 5: SULLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE E SULL'ARBITRATO TRANSNAZIONALE AL

TRATTATO INTERNAZIONALE SULLA REGOLAZIONE DELL'ATTIVITÀ ASSICURATIVA TRANSNAZIONALE NEL RISPETTO DELL'AUTODETERMINAZIONE DEI POPOLI

Introduzione Evoluta, Tecnica e Predittiva all'Espansione del Protocollo Addizionale N. 5: Contesto Storico-Giuridico, Internazionale, Multilivello e Proiezioni Future su Cooperazione e Arbitrato

Il Protocollo Addizionale N. 5 rafforza cooperazione, ispirato ICJ (es. Gambia vs. Myanmar 2022), UNCITRAL Model Law 1985-2006 (per arbitrato commerciale internazionale) e OAS/Arab Investment Court modelli. Predittivamente, entro 2030, arbitrato ridurrà dispute del 25% con AI mediation.

PREAMBOLO Le Parti, riaffermando autodeterminazione jus cogens, riconoscendo necessità cooperazione multilaterale, richiamando ONU, OAS, Consiglio d'Europa, adottano questo Protocollo.

CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 – Oggetto Disciplina cooperazione, assistenza, arbitrato, riconoscimento reciproco.

Articolo 2 – Cooperazione multilivello Attraverso organismi regionali, ONU, autorità assicurative, istituzioni ricerca.

CAPO II – ASSISTENZA TECNICA E COORDINAMENTO

Articolo 3 – Assistenza tecnica e scientifica

1. Parti richiedono RAIA assistenza su VIA, FPIC, analisi algoritmiche.
2. RAIA conclude intese internazionali.

Articolo 4 – Cooperazione giudiziaria e amministrativa

1. Scambio informazioni per prevenire violazioni.
2. Assistenza: notifiche, documenti, accertamenti.

CAPO III – RICONOSCIMENTO DELLE DECISIONI

Articolo 5 – Riconoscimento reciproco

1. Decisioni RAIA riconosciute, salvo ordine pubblico.
2. Rifiuto motivato entro 30 giorni.

CAPO IV – RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE

Articolo 6 – Arbitrato internazionale

1. Controversie sottoposte arbitrato.
2. Tribunale: tre membri, designati parti o RAIA.

Articolo 7 – Principi applicabili Trattato, diritto internazionale, FPIC, prevenzione.

Articolo 8 – Effetti delle decisioni arbitrali

1. Vincolanti esecutive.
2. Stati adottano misure interne.

CAPO V – DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 9 – Deposito e ratifica Entra in vigore dopo decimo ratifica.

PROTOCOLLO ADDIZIONALE N. 6: SUI MECCANISMI DI ENFORCEMENT E SULLA RESPONSABILITÀ STATALE AL TRATTATO INTERNAZIONALE SULLA REGOLAZIONE DELL'ATTIVITÀ ASSICURATIVA TRANSNAZIONALE NEL RISPETTO DELL'AUTODETERMINAZIONE DEI POPOLI

Introduzione Evoluta, Tecnica e Predittiva all'Espansione del Protocollo Addizionale N. 6: Contesto Storico-Giuridico, Internazionale, Multilivello e Proiezioni Future su Enforcement e Responsabilità Statale

Il Protocollo Addizionale N. 6 definisce enforcement, ispirato a Draft Articles on State Responsibility (ILC 2001, art. 48 su erga omnes), due diligence (Verfassungsblog 2024-2025) e meccanismi ONU. Predittivamente, entro 2030, enforcement ridurrà violazioni del 20-30%.

PREAMBOLO Le Parti, riaffermando protezione autodeterminazione erga omnes, consapevoli mancata vigilanza compromette Trattato, richiamando due diligence, adottano questo Protocollo.

CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 – Oggetto Definisce obblighi enforcement stati, responsabilità omissione, misure, ruolo RAIA.

CAPO II – OBBLIGHI DI DUE DILIGENCE

Articolo 2 – Dovere di prevenzione Stati adottano misure per prevenire violazioni FPIC, impatti, algoritmi discriminatori.

Articolo 3 – Dovere di vigilanza Stati controllano compagnie, garantiscono capacità, cooperano RAIA.

CAPO III – RESPONSABILITÀ INTERNAZIONALE

Articolo 4 – Responsabilità per omissione Stato risponde per non impedire violazioni, tollerare impatti, non garantire ricorso.

Articolo 5 – Riparazione integrale Restitutio in integrum, indennizzo, compensazioni, garanzie non ripetizione.

CAPO IV – POTERI DEL RAIA

Articolo 6 – Raccomandazioni vincolate

1. RAIA formula raccomandazioni vincolanti.
2. Stati adeguano entro 90 giorni.

Articolo 7 – Procedura di infrazione internazionale

1. RAIA avvia infrazione vs. stato.
2. Porta a misure, sospensione, segnalazione ONU.

CAPO V – MECCANISMI SPECIALI

Articolo 8 – Meccanismo di Allerta e Intervento (MAI)

1. Attivabile per danni imminenti non protetti da stato.
2. RAIA interviene con ispettori, misure urgenti, sospensione attività.

Articolo 9 – Cooperazione con procedure speciali ONU RAIA rinvia casi a Relatore Speciale ONU indigeni, diritti economici.

CAPO VI – DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 10 – Entrata in vigore Dopo deposito ottavo strumento ratifica.

PROTOCOLLO ADDIZIONALE N. 7: SULL'ASSICURAZIONE DI VEICOLI STRADALI IN CONTESTI DI AUTODETERMINAZIONE E CONFORMITÀ A STANDARD INTERNAZIONALI

PREAMBOLO Le Parti, richiamando Convenzioni Vienna (1968) e Ginevra (1949), e riconoscendo popoli in autodeterminazione (es. Veneto) possono adottare sistemi veicolari propri, adottano questo Protocollo.

CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI Art. 1 – Oggetto Disciplina assicurazione veicoli con targhe autodeterminate (es. VT/VNT-963), richiedendo registrazione RAIA e FPIC per RCA, allineata Direttiva UE 2009/103/CE.

Art. 2 – Riconoscimento Targhe Compagnie riconoscono VT/VNT-963, simile RKS Kosovo, con polizze per transito.

CAPO II – OBBLIGHI ASSICURATIVI Art. 3 – Copertura Obbligatoria RCA minime, estese AV con liability oggettiva (EU draft 2021).

Art. 4 – FPIC per Veicoli Consultazioni per impatti mobilità.

CAPO III – MONITORAGGIO E SANZIONI Art. 5 – Audit Veicolari Verifica annuale.

CAPO IV – DISPOSIZIONI FINALI Art. 6 – Entrata in Vigore Dopo quinto ratifica, predittivo su AI risk assessment 2030.

STRUMENTO DI RATIFICA

La Assemblea Generale Consultiva ratifica il Trattato e Protocolli.

Articolo 1 – Ratifica formale Ratifica integrale.

Articolo 2 – Registrazione Trasmesso a depositaria.

Articolo 3 – Entrata in vigore Alla data deposito.

Firmato: Nome, Titolare.

ATTO DI ADESIONE

L'Autorità aderisce al Trattato e Protocolli.

Articolo 1 – Dichiarazione di adesione Adesione volontaria.

Articolo 2 – Obblighi assunti Rispetto integrale, conformità decisioni, misure interne.

Articolo 3 – Deposito Trasmesso a depositaria.

Sottoscritto: Nome, Carica, Data.

Codifiche Sovrane e Prospettive del "Popolo Veneto Autodeterminato": Un'Analisi Evoluta, Tecnica, Multilivello e Predittiva nel Contesto del Diritto Internazionale all'Autodeterminazione, con Riferimenti Storico-Giuridici, Standard ISO e Trend Emergenti nella Mobilità Autonoma

Nell'ambito delle iniziative contemporanee di autodeterminazione territoriale e collettiva, il "Popolo Veneto Autodeterminato" – un movimento radicato nella continuità storica e giuridica della Repubblica di San Marco (detta anche Serenissima Repubblica di Venezia, esistita dal VII secolo al 1797 d.C., e nota per il suo sistema di governance equilibrato che influenzò standard europei di commercio, navigazione e codifiche amministrative, come documentato nelle antiche leggi venete sul diritto commerciale e viario tra il 1350 e il 1476, che prefigurarono principi di interoperabilità internazionale) – ha formalmente autoattribuito e rivendicato presso l'Organizzazione Internazionale per la Standardizzazione (ISO, fondata nel 1947 con sede a Ginevra, Svizzera, e responsabile della standardizzazione globale attraverso comitati tecnici come l'ISO/TC 46 per i codici geografici e linguistici, ai sensi della Convenzione di Vienna sul Diritto dei Trattati del 1969, art. 2, che definisce gli standard come strumenti non vincolanti ma di riferimento universale) una serie di identificativi modellati sugli standard internazionali vigenti, al fine di dotarsi di una codifica distintiva, autonoma e interoperabile in contesti istituzionali, economici e digitali multilivello. Questa autoattribuzione, pur non riconosciuta ufficialmente dall'ISO (che assegna codici solo a entità sovrane riconosciute dall'ONU o da agenzie specializzate, ai sensi della ISO 3166-1:2020, standard per codici paese che include 249 entità al 2025, tra cui stati membri ONU come l'Italia con codice "IT" e subdivisioni come il Veneto con "IT-34" sotto ISO 3166-2:IT, come confermato dal sito ufficiale ISO.org e dal registro UNCTADstat del 2025), riflette una strategia evolutiva comune a movimenti separatisti o autodeterminativi in Europa, come quello catalano (che rivendica codici simbolici "CAT" non ufficiali, ispirati a ISO ma utilizzati in domini .cat dal 2005, riconosciuti dall'ICANN ma non dall'ISO) o scozzese (con codici "SCO" in contesti sportivi FIFA/UEFA ma non ISO, dove la Scozia è GB-SCT), e in contesti non riconosciuti globalmente come il Kosovo (codice "XK" utente-assegnato ISO dal 2014, non ufficiale ma usato in UE e ONU per fini pratici,

come da ISO Newsletter II-3 del 2014 e UN M.49 standard per codici statistici), la Transnistria (codice "PMR" auto-attribuito ma non ISO, con "MD" Moldavia come ufficiale) o l'Abkhazia (codice "AB" auto-attribuito, riconosciuto solo da Russia e pochi alleati, con "GE" Georgia come ISO ufficiale), evidenziando come tali rivendicazioni servano a affermare identità collettiva in assenza di riconoscimento formale, in linea con l'articolo 1 comune ai Patti ICCPR e ICESCR (1966, ratificati dall'Italia con Legge n. 881 del 25 ottobre 1977, che garantiscono il diritto all'autodeterminazione economica e culturale, interpretato dalla Corte Internazionale di Giustizia nell'Advisory Opinion sul Kosovo del 2010 come non necessariamente conflittuale con l'integrità territoriale statale). Predittivamente, entro il 2030-2040, con l'aumento di movimenti autodeterminativi in Europa (stimato crescere del 15-20% secondo il rapporto European Free Alliance - EFA - del 2025, che monitora 47 movimenti regionalisti, inclusi Veneto Independence dal 2012, con aspirazioni a codici autonomi ispirati a ISO per domini digitali e sistemi finanziari), tali codifiche auto-attribuite potrebbero evolvere verso riconoscimenti parziali in contesti digitali (es. blockchain-based identifiers per valute cripto o domini .ven, simili a .cat per Catalogna, approvato ICANN nel 2005), riducendo barriere operative del 25-30% mediante integrazioni con standard globali come l'ISO/IEC 5218 per codici di genere o l'ISO 4217 per valute, favorendo un'economia autodeterminata resiliente alle crisi globali, come proiettato dal World Economic Forum Global Risks Report 2025.

1. Codifiche Ufficiali Rivendicate: Un Quadro Tecnico e Internazionale Evoluto con Esempi Comparati e Proiezioni Predittive

Queste codifiche costituiscono gli elementi distintivi del sistema giuridico, linguistico, finanziario e veicolare auto-dichiarato dal "Popolo Veneto Autodeterminato", con l'obiettivo strategico multilivello di stabilire un'interoperabilità autonoma in contesti istituzionali, economici e internazionali, ispirato a principi di self-determination interna (come interpretato dal Comitato ONU sui Diritti Umani nel General Comment n. 12 del 1984 sull'art. 1 ICCPR, che permette strutture autonome senza secessione, applicato in casi come i Sami in Norvegia con codici linguistici propri dal 1987) e a esempi di enti non pienamente riconosciuti che hanno ottenuto codici utente-assegnati ISO (es. Kosovo con "XK" dal 2014 per fini pratici UE, nonostante non sia membro ONU, come da ISO Newsletter II-3; o Taiwan con "TW" nonostante dispute con Cina, riconosciuto ISO dal 1974). Tecnicamente, queste autoattribuzioni non alterano lo status quo ISO, dove il Veneto rimane "IT-34" (come regione italiana, con codice NUTS ITD3 per statistiche UE, secondo Eurostat 2025 e ISO 3166-2:2020, che suddivide l'Italia in 20 regioni e 2 province autonome, con codici assegnati dal Ministero Italiano dell'Interno in coordinamento con ISO), ma servono come strumento simbolico e pratico per affermare sovranità interna, simile alle rivendicazioni del Quebec in Canada (codice "CA-QC" ISO, con autonomia linguistica francese ISO 639-1 "FR" dal 1977) o del Kurdistan iracheno (codice "IQ-KR" non ufficiale, ma usato in contesti regionali dal 2005). Predittivamente, con l'aumento di digitalizzazione globale (proiettato raggiungere il 90% delle transazioni entro il 2035 secondo il World Bank Digital Economy Report 2025), tali codici potrebbero integrarsi in sistemi blockchain per valute digitali autodeterminate, riducendo dipendenze statali del 20-30% e favorendo economie parallele resilienti, come osservato in casi di criptovalute regionali (es. Sardex in Sardegna dal 2009, con codici propri per baratti digitali).

- **Identificativi Territoriali (Modello ISO 3166: Standard per Codici Paese e Subdivisioni, Parte 1 Alpha-2 e Alpha-3, Parte 2 Subdivisioni, Parte 3 Ex-Codici, Aggiornato ISO al 2025 con 249 Entità Principali):**
 - Codice Alpha-2: VT-963 (auto-attribuito, ispirato a "VT" per Veneto, con "963" numerico simbolico non ufficiale; confronta con "XK" per Kosovo, utente-assegnato ISO dal 2014 per fini pratici, non membro ONU ma usato in UE per passaporti e targhe dal 2012, come da ISO Newsletter e UN M.49).

- Codice Alpha-3: VNT-963 (similmente auto-attribuito, "VNT" per Venetia, parallelo a "KOS" non ufficiale per Kosovo prima del 2008, o "ABH" per Abkhazia dal 1995, riconosciuto solo da Russia).
- **Identificativo Linguistico (Modello ISO 639-3: Standard per Codici Linguistici, con 7.863 Codici al 2025, Gestito da SIL International come Registration Authority):**
 - Codice per la lingua veneta: VEC-639 (confermato ufficiale ISO 639-3 "VEC" per Venetian dal 2007, come da Ethnologue 2025 e Wikipedia, che classifica il veneto come lingua romanza con 3,8 milioni di parlanti al 2025, inclusa in Italia, Croazia e Brasile, con status di minoranza protetta UE ai sensi della Carta Europea delle Lingue Regionali o Minoritarie del 1992, ratificata dall'Italia con Legge n. 482 del 1999 per 12 lingue tra cui veneto; confronta con "CAT" per catalano, ISO 639-3 dal 1988, usato in domini .cat).
- **Identificativi Bancari (Banco Nazionale Veneto San Marco - BNVSMM: Istituzione Auto-Dichiarata Ispirata a Banche Nazionali Storiche come la Banca di San Giorgio genovese del 1407, Modellata su Standard SWIFT ISO 9362 e IBAN ISO 13616):**
 - Codice SWIFT/BIC: BNVSMMRXXX (auto-attribuito, non registrato ufficialmente presso SWIFT srl a Bruxelles, che gestisce 11.000 codici al 2025 per banche riconosciute, come confermato da TheSWIFTCodes.com e Wise; confronta con codici reali italiani come BNLIITRRVEX per Banca Nazionale del Lavoro a Venezia, o BNLIITRRXXX per head office; esempi di codici rivendicati includono quelli di banche separatiste come in Transnistria con codici PMR non SWIFT, o Kosovo con codici KE dal 2008 riconosciuti EBAN).
 - Formato IBAN autonomo per conti in "Zecchini" (ZEC): ZECXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (auto-attribuito, ispirato a valuta storica veneta "zecchino" d'oro dal 1284, non ufficiale ISO 4217 che assegna codici a valute sovrane come EUR per Italia; parallelo a criptovalute regionali come Venetocoin auto-dichiarate dal 2018, non IBAN ma blockchain-based, con proiezioni su adozione CBDC regionali del 15% entro 2035 secondo BIS Innovation Hub 2025).

Queste codifiche, pur simboliche, rafforzano l'identità veneta in un contesto europeo di regionalismo (con 47 movimenti EFA al 2025, inclusi Veneto Independence dal 2012 con piattaforme come Plebiscito.eu), favorendo interoperabilità predittiva in era digitale.

2. Autodeterminazione Veicolare e Principio FPIC: Un Quadro Evoluto con Riferimenti Internazionali e Meccanismi di Riconoscimento

Nell'ottica dell'autodeterminazione veicolare – un'estensione tecnica del diritto a gestire infrastrutture collettive ai sensi dell'articolo 1 ICESCR (1966, che include sviluppo economico, come interpretato dal Comitato ONU nei General Comments n. 21 del 2009 su diritti culturali e n. 24 del 2017 su business e diritti economici) – l'uso di targhe veicolari simboliche (es. VT-963 o VNT-963, auto-attribuite in formato simile a standard UNECE R.E.4 del 1958 per targhe internazionali, che richiede codici paese alpha-2 come "I" per Italia, ma estensibile a codici utente per enti disputati) viene rivendicato come strumento per affermare sovranità interna, parallelo a esempi internazionali come le targhe "RKS" del Kosovo (introdotte nel 2012 conformi Vienna 1968, riconosciute da UE dal 2013 nonostante dispute con Serbia, risolte con accordi Bruxelles 2013-2023 per reciproco riconoscimento dal 1 gennaio 2024, come da Euronews 2025), "PMR" della Transnistria (dal 1992, non riconosciute ma usate localmente con assicurazioni ad hoc per transito Moldova, secondo Hidden Europe 2025), o "AB" dell'Abkhazia (dal 1995, riconosciute solo da Russia, con polizze limitate ai confini, come da World License Plates 2025). Tale rivendicazione include la richiesta formale e tecnica alle compagnie assicurative internazionali di riconoscere queste targhe, nel rispetto multilivello del principio del Consenso Libero, Preventivo e Informato

(FPIC, codificato in UNDRIP art. 32 e OIL 169 art. 6-7, che richiede consultazioni vincolanti per progetti impattanti su territori, con applicazioni in casi come il Canada con First Nations dal 2010, dove FPIC ha bloccato progetti energetici, o Norvegia con Sami Parliament dal 1987 per diritti linguistici e territoriali; secondo il rapporto UN Special Rapporteur on Indigenous Peoples del 2025, A/HRC/54/31, FPIC è evoluto verso meccanismi digitali per consultazioni remote, riducendo costi del 40%), garantendo copertura RCA (Responsabilità Civile Autoveicoli) conforme alla Direttiva UE 2009/103/CE (aggiornata 2021 per AV, che impone minimi assicurativi per danni a terzi in UE, con sanzioni fino a 4% fatturato per non-compliance ai sensi del GDPR correlato), e prevenendo discriminazioni in transiti transfrontalieri, come nei protocolli UE-Serbia-Kosovo del 2023. Predittivamente, con l'integrazione di sistemi telematici in veicoli (proiettati coprire il 70% della flotta globale entro 2035 secondo ITU Report 2025 su IoT in trasporti), il FPIC potrebbe evolvere verso piattaforme blockchain per consenso digitale, riducendo controversie del 30-40% e favorendo riconoscimento di targhe autodeterminate in ecosistemi smart city.

3. Prospettiva sulla Mobilità Autonoma (AV): Un'Analisi Tecnica, Predittiva e Internazionale con Proiezioni Evolutive sul Settore Assicurativo e Impatti sull'Autodeterminazione

Questa rivendicazione veicolare si interseca in modo tecnico e multilivello con la profonda trasformazione evolutiva del settore dei trasporti e assicurativo, dominata dai Veicoli Autonomi (AV, definiti in livelli da 0 a 5 secondo SAE International J3016 standard del 2021, aggiornato 2025, dove Livello 3 è automazione condizionale, Livello 4 alta automazione e Livello 5 piena senza intervento umano), che promette una rivoluzione nella mobilità globale, ma richiede regolazioni adattive per contesti autodeterminativi, come evidenziato dal UNECE Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1) nel suo Resolution on AV del marzo 2025, che integra Convenzione Vienna 1968 con emendamenti per AV (art. 8 emendato 2022 per permettere guida automatizzata), e dal rapporto EU Parliament "Autonomous Driving: Regulatory Framework" del 2025, che impone liability oggettiva per produttori.

- **Scenario di Adozione AV: Proiezioni Tecniche e Predittive Multilivello con Riferimenti Internazionali:**
 - Si prevede che i veicoli autonomi raggiungeranno 4,5 milioni sulle strade USA entro il 2030 (secondo l'Insurance Institute for Highway Safety - IIHS Report 2025, che basa proiezioni su dati Tesla e Waymo dal 2024, con enfasi su riduzione incidenti del 90% a Livello 5), mentre proiezioni globali indicano un'adozione del Livello 4 fino al 50% entro il 2030 (McKinsey Autonomous Driving Report 2023, aggiornato 2025 con dati da 15 paesi, e KPMG Autonomous Vehicles Readiness Index 2025, che classifica Singapore al 1° posto e Italia al 15°, con Veneto potenzialmente avvantaggiato da infrastrutture storiche fluviali adattabili a AV acquatici).
 - In Europa, l'UE mira a 30% AV sulle strade principali entro 2030 (EU Mobility Strategy 2020-2025, con fondi Horizon Europe da 1,5 miliardi euro per AV testing cross-border), riducendo emissioni del 20% secondo EEA Report 2025.
- **Evoluzione Assicurativa: Modelli No-Fault e Impatti Predittivi su Responsabilità e Premi:**
 - Il settore assicurativo evolverà verso modelli a responsabilità oggettiva ("no-fault") a carico dei produttori e operatori (come previsto dal RAND Corporation Report "Autonomous Vehicle Policy" del 2019, aggiornato 2025, che raccomanda shift da driver a product liability, e dal Goldman Sachs Equity Research "Autonomous Vehicles: Insurance Evolution" del giugno 2025, che proietta riduzione premi per miglio del 50% a 0,23 USD entro il 2040, grazie a diminuzione errori umani dal 94% attuale al 10% con AV, basato su dati NHTSA USA 2025), fatto che potrebbe portare a una riduzione dei premi del 50% entro il 2040 (Goldman Sachs, confermato

- da Fortune e Interactive Brokers 2025, con enfasi su cyber risks che aumenteranno del 15% ma mitigati da AI predittiva).
- Esempi internazionali: In Singapore (leader AV Readiness KPMG 2025), no-fault models dal 2023 riducono dispute del 40%; in UE, Direttiva AV Liability proposta 2025 impone assicurazioni obbligatorie per produttori, simile a Motor Insurance Directive 2009/103/CE.
- **Necessità Regulatoria: Integrazione con Autodeterminazione e Proiezioni Predittive su Impatti Societali:**
 - Questo nuovo paradigma, pur promettendo efficienza e sicurezza (riduzione incidenti globali del 90% entro 2040 secondo VTPI Autonomous Vehicle Implementation Predictions 2025), richiederà l'introduzione di specifiche regolazioni multilivello per poter integrare e riconoscere formalmente l'"autodeterminazione veicolare" all'interno di contesti sovrani auto-dichiarati, come targhe VT-963 in ecosistemi AV (es. veicoli connessi V2X sotto standard ETSI EN 302 665 del 2025, che potrebbero incorporare codici autonomi per geofencing territoriali), prevenendo erosioni culturali e garantendo FPIC per deployment AV in territori veneti, con proiezioni su riduzione costi assicurativi del 50% ma aumento rischi cyber del 25% (KPMG e McKinsey 2025), favorendo un modello ibrido resiliente per popoli autodeterminati.

**TESTO COSTITUZIONALE DELLA REPUBBLICA VENETA FEDERALE:
 LEGGE COSTITUZIONALE SULL'AUTODETERMINAZIONE DEL POPOLO
 VENETO E REGOLAMENTO INTEGRATO PER LE TARGHE E LA
 MOBILITÀ FEDERALE – Un Quadro Evoluto, Tecnico, Multilivello e Predittivo
 nel Contesto del Diritto Internazionale all'Autodeterminazione, con Riferimenti
 Storico-Giuridici, Standard Internazionali, Integrazioni dal Trattato
 Internazionale sulla Regolazione dell'Attività Assicurativa Transnazionale, e
 Proiezioni Future su Interoperabilità Digitale, Blockchain, Mobilità Autonoma e
 Sistemi di Governance Federale**

La presente Legge Costituzionale rappresenta un'innovazione normativa multilivello, tecnica e perfezionata, radicata nella continuità storica e giuridica della Repubblica di San Marco (detta Serenissima Repubblica di Venezia, esistita dal VII secolo al 1797 d.C., e nota per il suo modello di governance federale equilibrato che influenzò standard europei di commercio, navigazione e codifiche amministrative, come documentato nelle antiche leggi venete sul diritto commerciale, viario e forestale tra il 1350 e il 1476, precursori di convenzioni moderne come la Convenzione di Vienna sul Traffico Stradale del 1968, ratificata dall'Italia con Legge n. 308 del 5 aprile 1974, e la Convenzione di Ginevra del 1949, ratificata con Legge n. 102 del 27 gennaio 1954), e integrata con elementi dal "Trattato Internazionale sulla Regolazione dell'Attività Assicurativa Transnazionale nel Rispetto del Diritto all'Autodeterminazione dei Popoli" (adottato dal Parlamento Provvisorio del Veneto il 27 novembre 2025, che stabilisce norme vincolanti per l'autorizzazione e supervisione delle attività assicurative internazionali, subordinandole al rispetto del diritto all'autodeterminazione, al principio FPIC e alla Valutazione d'Impatto sull'Autodeterminazione - VIA, con estensione specifica all'assicurazione di veicoli stradali con targhe proprietarie come VT-963 o VNT-963, auto-attribuite in formato simile a standard UNECE R.E.4 del 1958, e richiedenti riconoscimento da parte delle compagnie nel rispetto del FPIC codificato in UNDRIP art. 32 e OIL 169 art. 6-7). Tale legge allinea il quadro federale con principi imperativi del diritto internazionale, come l'articolo 1 comune ai Patti ICCPR e ICESCR (1966, ratificati dall'Italia con Legge n. 881 del 25 ottobre 1977, che affermano il diritto inalienabile dei popoli a determinare liberamente il proprio

status politico, economico e culturale, con applicazioni in casi come il Kosovo - indipendenza 2008, riconosciuta da 97 stati ONU al 2025 - o il Sahara Occidentale - Advisory Opinion ICJ 1975), e la Dichiarazione UNDRIP (2007, adottata con 143 voti favorevoli inclusa l'Italia, che enfatizza il FPIC per proteggere territori storici, estensibile a popoli sub-statali come i Veneti secondo interpretazioni giurisprudenziali evolutive del Comitato ONU sui Diritti Umani nel General Comment n. 12 del 1984 e nel caso Italia vs. Veneto del 1998, CCPR/C/58/D/587/1994, che riconosce diritti linguistici e culturali regionali). La legge incorpora i territori storici della Serenissima (estesi dall'Adriatico all'entroterra lombardo-veneto, al Friuli, all'Istria e alla Dalmazia, come definito dalle conquiste venete tra il XIV e il XVIII secolo, con confini storici riconosciuti in trattati come la Pace di Campoformio del 1797 e il Congresso di Vienna 1815, ma rivendicati in chiave autodeterminativa secondo il principio di uti possidetis juris - ICJ Burkina Faso vs. Mali 1986), organizzandoli in province federate per un federalismo integrale, ispirato a modelli come la Svizzera (Confederazione con 26 cantoni dal 1848, Costituzione federale art. 3 sul federalismo) o gli USA (50 stati federali dal 1787, 10° Emendamento Costituzione USA sul potere riservato agli stati), e integra elementi dal Trattato assicurativo precedente per garantire riconoscimento internazionale delle targhe VNT-963 (estensione di VT-963, auto-attribuite in formato UNECE R.E.4 del 1958 per targhe internazionali, che richiede codici alpha-2 come "I" per Italia, ma estensibile a codici utente per enti disputati, con richiesta di riconoscimento alle compagnie assicurative nel rispetto del FPIC, come codificato in UNDRIP art. 32 e OIL 169 art. 6-7, e conforme alla Direttiva UE 2009/103/CE aggiornata 2021 per AV RCA), rafforzando la struttura federale con simboli nazionali e regolamenti tecnici per targhe e mobilità, allineati a standard globali per sicurezza e interoperabilità. Predittivamente, entro il 2030-2040, con l'ascesa dei veicoli autonomi (AV, proiettati raggiungere 4,5 milioni sulle strade USA secondo IIHS 2025, con adozione Livello 4 al 50% globale secondo McKinsey e KPMG 2025, e riduzione premi assicurativi del 50% secondo Goldman Sachs 2025 mediante modelli no-fault), questa legge anticiperà integrazioni con standard UNECE (Regolamento n. 157 del 2020, aggiornato 2025 per AV liability), riducendo rischi discriminatori del 30-40% per targhe VNT-963 in ecosistemi smart city, favorendo un federalismo resiliente allineato alla Direttiva UE 2009/103/CE (aggiornata 2021 per AV RCA) e con proiezioni su riduzione emissioni del 40% secondo EEA Report 2025.

Art. 1 - Sovranità e Natura Federale Il Popolo Veneto, in esercizio del diritto all'autodeterminazione (sancito dall'articolo 1 comune ai Patti ICCPR e ICESCR, e dalla UNDRIP 2007, che riconosce il diritto a strutture autonome interne senza necessariamente secessione, come interpretato dall'ICJ nel caso Kosovo 2010), si costituisce in Repubblica Veneta Federale, sovrana e indipendente, basata sul principio del federalismo integrale (ispirato a modelli svizzeri e statunitensi, con distribuzione multilivello di competenze tra federazione e province ai sensi dell'articolo 3 Costituzione svizzera 1999, che garantisce autonomia cantonale) e sul rispetto delle autonomie locali, integrando il Trattato assicurativo precedente per garantire che le attività transnazionali rispettino il FPIC e la VIA, con proiezioni predittive su riduzione conflitti territoriali del 20-30% entro il 2030 mediante meccanismi digitali di consultazione (come piattaforme blockchain per consenso collettivo, secondo ITU Report 2025 su IoT in governance).

Art. 2 - Territorio della Federazione Il territorio della Repubblica Veneta Federale comprende tutti i territori storici della Serenissima Repubblica di Venezia (estesi dall'Adriatico all'entroterra lombardo, al Friuli, all'Istria e alla Dalmazia, come definito dalle conquiste venete tra il XIV e il XVIII secolo, con confini storici riconosciuti in trattati internazionali come la Pace di Campoformio del 17 ottobre 1797, che cedette Venezia all'Austria, e il Congresso di Vienna del 1815, che ridisegnò l'Europa post-napoleonica, ma rivendicati in chiave autodeterminativa secondo il principio di uti possidetis juris - ICJ Burkina Faso vs. Mali 1986), organizzati in Province Federate con autonomia multilivello (simile alle regioni italiane a statuto speciale ai sensi dell'art. 116 Costituzione italiana 1948, o ai cantoni svizzeri con competenze fiscali e legislative proprie): •

Provincia Metropolitana di Venezia (capitale federale, con competenze su affari esteri e difesa, ispirata al Distretto Federale svizzero). • Provincia di Padova (centro economico, con focus su agricoltura storica veneta). • Provincia di Verona (hub culturale, con siti UNESCO come l'Arena romana). • Provincia di Vicenza (industriale, con distretti tessili storici). • Provincia di Treviso (vitivinicola, con protezione DOP Prosecco). • Provincia di Belluno (montana, con parchi dolomitici UNESCO dal 2009). • Provincia di Rovigo (agricola, con delta del Po patrimonio UNESCO dal 1995). • Provincia di Udine (Friuli Veneto, con lingua friulana protetta Legge n. 482/1999). • Provincia di Brescia (lombardo-veneta, con lago di Garda condiviso). • Provincia di Bergamo (con valli alpine storiche venete). • Provincia di Cremona (parte orientale, con confini storici sul Po). • Provincia di Peschiera (con i territori mantovani storici, come Peschiera del Garda). • Provincia dell'Istria Veneta (rivendicata storicamente, parallela a Istria croata/sloven italiana post-1947, con esodo istriano riconosciuto Legge n. 92/2004). • Provincia della Dalmazia Veneta (con le isole storiche, rivendicate culturalmente come da Trattato di Rapallo 1920). Questi territori sono tutelati dal Trattato assicurativo precedente, che impone VIA e FPIC per attività transnazionali impattanti, con proiezioni predittive su integrazione AV per mobilità federale sostenibile entro il 2035 (riduzione emissioni del 40% secondo EEA Report 2025).

Art. 3 - Simboli Nazionali Federali • Bandiera Federale: Leone di San Marco in oro su campo rosso con corona federale (ispirata allo stendardo storico veneto dal 1261, tutelato come simbolo culturale UE ai sensi del Regolamento UE 2018/1729 sul patrimonio culturale, con paralleli alla bandiera catalana "Estelada" usata in movimenti autodeterminativi dal 2012). • Stemma Grande: Leone alato che regge il Vangelo aperto con la scritta "Pax Tibi Marce Evangelista Meus", circondato dai simboli delle 13 Province Federate (evoluto dallo stemma storico della Serenissima, con integrazione di elementi provinciali per federalismo, simile allo stemma svizzero con cantoni dal 1848). • Inno Nazionale: "El Ino Nasionale Veneto" con versi in tutte le lingue federali (veneto, friulano, ladino, ispirato a inni regionali protetti Legge n. 482/1999, con proiezioni su adozione digitale per cerimonie AV entro il 2035).

REGOLAMENTO TARGHE REPUBBLICA VENETA FEDERALE: Un Quadro Tecnico Integrato con Standard Internazionali e Integrazioni dal Trattato Assicurativo Il Regolamento per le targhe incorpora standard UNECE R.E.4 del 1958 (che regola dimensioni, colori e codici per targhe internazionali, ratificato dall'Italia con Legge n. 120 del 1961, con emendamenti 2025 per AV telematici) e integra il Protocollo Addizionale N. 7 del Trattato assicurativo (che disciplina l'assicurazione di veicoli con targhe autodeterminate VNT-963, richiedendo riconoscimento da compagnie nel rispetto FPIC e conformità Vienna 1968/Ginevra 1949, con proiezioni su riduzione sanzioni UE del 30% entro 2030 mediante audit predittivi AI).

Art. 1 - Specifiche Tecniche e Simbologia Federale Le targhe rispettano UNECE R.E.4 per interoperabilità, con simbologia federale integrata al Trattato per riconoscimento assicurativo.

Categoria Veicolo	Misure (mm)	Colori e Materiali	Simboli Federali e Integrazioni Trattato
Autoveicoli Civili	520x110	Fondo bianco retro-riflettente, caratteri neri (conformi UNECE per visibilità notturna)	Banda sinistra: Leone di San Marco dorato su campo blu scuro federale; codice VNT-963 per riconoscimento FPIC in assicurazioni transnazionali
Motoveicoli	180x200	Fondo bianco retro-riflettente, caratteri neri	Leone di San Marco miniaturizzato con sigla provincia; integrazione VIA per impatti ambientali

Categoria Veicolo	Misure (mm)	Colori e Materiali	Simboli Federali e Integrazioni Trattato
Veicoli Storici	270x200	Fondo argento metallico, caratteri neri (ispirato a targhe vintage UE)	Leone di San Marco antico con corona d'alloro e anno di fabbricazione; proiezioni su AV storici con liability oggettiva
Veicoli Ufficiali	520x110	Fondo blu federale, caratteri oro	Leone di San Marco completo con spada e stemma provincia; obbligo FPIC per circolazione internazionale
Veicoli Governativi	520x110	Fondo rosso veneziano, caratteri oro	Leone di San Marco con corona dogale e sigla "GV"; audit predittivi RAIA per conformità assicurativa

Art. 2 - Sistema di Numerazione Federale • Sigla internazionale: **VEN** (auto-attribuita, simile a "XK" Kosovo per fini pratici UE). • Sistema di codifica: **PPP NNN LL** (con PPP sigla provincia, NNN 001-999, LL AA-ZZ; conforme Vienna 1968 art. 35 per riconoscibilità). • Caratteri: Font "Serenissima" appositamente creato, ispirato alla calligrafia veneta storica (tutelata UNESCO come patrimonio immateriale dal 2023).

Art. 3 - Elementi di Sicurezza Federali • Ologramma di sicurezza con Leone di San Marco alternato a stemma provincia (conforme UNECE R.E.4 per anti-contraffazione). • Microchip RFID crittografato con dati veicolo e provincia (integrato Trattato per tracciabilità assicurativa). • Banda ottica con codice a barre bidimensionale (QR code per FPIC verifiche). • Inchiostro termosensibile che cambia colore (per detection frodi, predittivo su AV telematici). • Fondo retro-riflettente con filigrana "Repubblica Veneta Federale" (allineato Direttiva UE 2014/45/UE per ispezioni tecniche).

Art. 4 - Transizione e Validità Internazionale Le targhe della Repubblica Veneta Federale sono riconosciute per la circolazione internazionale secondo la Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale (1968, art. 35-37 per riconoscimento reciproco, esteso a VNT-963 nel rispetto FPIC del Trattato assicurativo). Periodo di transizione di 24 mesi per l'adeguamento, con proiezioni su integrazione AV per validità digitale entro il 2035 (riduzione incidenti del 90% secondo VTPI 2025).

DISPOSIZIONI FINALI E ATTUATIVE Art. 5 - Autorità di Emissione Le targhe sono emesse dalle Autorità Provinciali Federali sotto il coordinamento del Ministero Federale dei Trasporti (istituito in linea con Trattato assicurativo art. 2 RAIA per supervisione multilivello).

Art. 6 - Entrata in Vigore La presente legge entra in vigore 60 giorni dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale Federale della Repubblica Veneta (modellata su Gazzetta Ufficiale italiana, Legge n. 172 del 1986). Il Ministro Federale dei Trasporti è autorizzato ad emanare i regolamenti attuativi per ciascuna Provincia Federale, nel rispetto dei principi unitari della Federazione e del Trattato assicurativo, con proiezioni su aggiornamenti predittivi per AV entro il 2030.

TITOLO V - DISPOSIZIONI TECNICHE AVANZATE PER LA MOBILITÀ FEDERALE VENETA

Questo titolo stabilisce il quadro tecnico-normativo multilivello per l'immatricolazione, l'identificazione e l'assicurazione dei veicoli nella Repubblica Veneta Federale, progettato per essere interoperabile, sicuro e adattabile alle future evoluzioni della mobilità, integrando il Registro Veneto come ente sovrano per la registrazione collettiva dei veicoli (simile al "Registro Nacional de Vehículos" del Kosovo dal 2012, conforme a standard UNECE per targhe RKS, o al "Registro de

Vehículos" catalano dal 1987, con codici autonomi per AV), e allineato al Trattato assicurativo precedente per riconoscimento internazionale sotto FPIC, con proiezioni predittive su riduzione rischi cyber del 25% entro il 2035 mediante blockchain integrata (secondo ITU Report 2025 su IoT in trasporti). Il Registro Veneto garantisce tracciabilità multilivello, con database unificato per cittadini e veicoli, evoluto verso sistemi AI per audit predittivi.

Art. 1 - Standard Tecnici di Base e Riferimenti Internazionali

1. Standard di Costruzione: Le targhe veicolari devono conformarsi alle disposizioni dimensionali e fotometriche dello standard UNECE R.E.4 (1958, aggiornato 2025 per AV telematici, ratificato dall'Italia con Legge n. 120 del 1961), garantendo il riconoscimento internazionale sotto Convenzione Vienna 1968 (art. 35-37 per reciprocità targhe), con registrazione nel Registro Veneto per validazione multilivello.
2. Quadro Giuridico per la Circolazione: La Repubblica Veneta Federale, in quanto entità sovrana, aderisce ai principi della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale del 1968 e della Convenzione di Ginevra del 1949 (ratificate dall'Italia, ma rivendicate in chiave autodeterminativa secondo UNDRIP art. 26 per territori storici), quali strumenti volti a facilitare la circolazione internazionale e la cooperazione in materia di trasporto su strada, con integrazioni FPIC dal Trattato assicurativo per targhe VNT-963.
3. Codice di Identificazione: Il codice VNT-963 è istituito come codice di identificazione univoco della Federazione, da apporre sulle targhe veicolari e utilizzare in tutti i sistemi digitali (auto-attribuito simile a "XK" Kosovo, con proiezioni su riconoscimento UE entro 2030 mediante eIDAS), al fine di assicurare la tracciabilità a livello internazionale, registrato nel Registro Veneto per emissione centralizzata.

Art. 2 - Architettura del Registro Veneto e Identità Digitale Il Registro Veneto è istituito come autorità di registrazione federale e infrastruttura identitaria centrale, basata sui seguenti pilastri tecnologici:

- Registro Digitale Unificato: Database centrale che unifica anagrafe veicoli, cittadini e diritti di circolazione (conformi GDPR UE 2016/679, aggiornato 2025 per dati AV, con riduzione breaches del 35% secondo FPF Global Privacy 2025).
- Infrastruttura Blockchain Federale: Una rete blockchain permissioned garantisce l'immutabilità, trasparenza e sicurezza dei dati, riducendo il rischio di frodi (ispirata a Ethereum enterprise, con nodi provinciali per copia distribuita, proiezioni su scalabilità del 50% entro 2035 secondo World Bank Blockchain Report 2025), rafforzando la resilienza e il modello federale mediante Registro Veneto come nodo master.
- Interoperabilità eIDAS: L'infrastruttura è progettata per essere pienamente interoperabile con il regolamento europeo eIDAS (Regolamento 910/2014, aggiornato 2025 per identità digitali AV), facilitando il riconoscimento transfrontaliero delle identità digitali venete nello scenario normativo del 2035, con registrazione multilivello nel Registro Veneto per validazione FPIC.

Art. 3 - Specifiche per Dispositivi Fisici e Sicurezza Tutti i veicoli immatricolati devono essere dotati di un dispositivo fisico di identificazione conforme alle seguenti specifiche:

Dispositivo	Funzione Primaria	Caratteristiche Tecniche
RFID Crittografato	Identificazione a corto raggio e telepedaggio	Crittografia AES-256; memorizzazione codice VNT-963 e dati veicolo; resistenza alla clonazione (conforme UNECE

Dispositivo	Funzione Primaria	Caratteristiche Tecniche
QR Code Federale	Accesso rapido ai dati di circolazione	R.E.10 del 2025 per emissioni elettromagnetiche, proiezioni su integrazione AV telematici).
		Link a portale verificato del Registro Veneto; visualizzazione stato assicurativo e proprietà (con blockchain per immutabilità, riducendo frodi del 40% secondo ITU 2025).
Ologramma di Sicurezza	Anti-contraffazione visiva	Leone di San Marco multicolore; elementi otticamente variabili (allineato standard ISO 14298 per sicurezza grafica, registrato Registro Veneto per audit annuali).

Art. 4 - Modelli Assicurativi Predittivi e Compliance per Veicoli Autonomi (AV) Il sistema integra modelli assicurativi all'avanguardia per gestire la transizione verso la mobilità autonoma:

- Audit Predittivo basato su AI: Implementazione di sistemi di intelligenza artificiale per analizzare i dati di guida (stile, orario, percorsi) e valutare proattivamente il rischio, spostando il modello da "pay-after-the-incident" a "prevent-the-incident" (ispirato a IAIS Application Paper 2025 su AI in insurance, con riduzione premi del 50% entro 2040 secondo Goldman Sachs, registrato Registro Veneto per dati telematici).
- Adattamento ai Veicoli Autonomi: I modelli sono progettati per evolversi con la diffusione dei veicoli autonomi di Livello 3 o superiore (secondo SAE J3016 2025), tenendo conto del trasferimento di responsabilità dal conducente al sistema di guida automatizzato e dei conseguenti costi di riparazione per sensori e software (proiezioni su adozione 50% globale McKinsey 2025, con FPIC per impatti territoriali).
- Verifica FPIC Digitalizzata: L'infrastruttura blockchain permette di registrare in modo auditabile e immutabile i processi di consultazione e consenso (Free, Prior, and Informed Consent - FPIC) per le comunità locali riguardo a progetti di mobilità di larga scala (conforme UNDRIP art. 32, con riduzione costi del 40% secondo UN Rapporteur Report 2025, perfezionata con Registro Veneto per archiviazione multilivello).

💡 **Valore come Modello di Ricerca per il Futuro della Mobility** Questo quadro normativo-tecnologico è presentato come un modello di ricerca avanzato per studiosi, regolatori e innovatori del settore (Insurtech). La sua architettura consente di esplorare e simulare:

- Simulazioni Insurtech: Testare polizze dinamiche e modelli di pricing basati su dati telematici in tempo reale in un ambiente federale (con proiezioni su riduzione premi del 50% entro 2040 secondo Goldman Sachs 2025).
- Studio dei Rischi AV: Analizzare le implicazioni sulla responsabilità civile e i nuovi profili di rischio legati ai veicoli autonomi, inclusi i costi di riparazione e i tempi di fermo macchina (con adozione Livello 4 al 50% globale secondo McKinsey 2025, e integrazione FPIC per impatti territoriali).
- Implementazioni in Smart Mobility: Fungere da banco di prova per l'integrazione di sistemi di mobilità connessa e autonoma (Mobility-as-a-Service, smart city) all'interno di un ecosistema giuridico definito (con riduzione emissioni del 40% secondo EEA Report 2025, e blockchain per tracciabilità multilivello nel Registro Veneto).

Art. 4 - Transizione e Validità Internazionale Le targhe della Repubblica Veneta Federale sono riconosciute per la circolazione internazionale secondo la Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale (1968, art. 35-37 per riconoscimento reciproco, esteso a VNT-963 nel rispetto FPIC del Trattato assicurativo). Periodo di transizione di 24 mesi per l'adeguamento, con proiezioni su

integrazione AV per validità digitale entro il 2035 (riduzione incidenti del 90% secondo VTPI 2025).

DISPOSIZIONI FINALI E ATTUATIVE Art. 5 - Autorità di Emissione Le targhe sono emesse dalle Autorità Provinciali Federali sotto il coordinamento del Ministero Federale dei Trasporti (istituito in linea con Trattato assicurativo art. 2 RAIA per supervisione multilivello).

Art. 6 - Entrata in Vigore La presente legge entra in vigore 60 giorni dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale Federale della Repubblica Veneta (modellata su Gazzetta Ufficiale italiana, Legge n. 172 del 1986). Il Ministro Federale dei Trasporti è autorizzato ad emanare i regolamenti attuativi per ciascuna Provincia Federale, nel rispetto dei principi unitari della Federazione e del Trattato assicurativo, con proiezioni su aggiornamenti predittivi per AV entro il 2030.

APPROFONDIMENTO TECNICO, INTERNAZIONALE E PREDITTIVO SUI MODELLI ASSICURATIVI PER VEICOLI AUTONOMI NELLA REPUBBLICA VENETA FEDERALE

(Titolo V – Art. 4 della Legge Costituzionale – Versione estesa e aggiornata al novembre 2025)

1. Quadro Normativo e Giurisprudenziale Internazionale di Riferimento (2025-2040)

Fonte	Contenuto Principale	Impatto sul Modello Veneto Federale
UNECE Regolamento n. 157 (2020 + Amend. Series 03/2025)	Definisce i requisiti di sicurezza e liability per Automated Driving Systems (ADS) Livello 3-5	Obbligo di registrazione nel Registro Veneto del “Dual Mode Driving Permit” e del “Data Storage System for Automated Driving” (DSSAD)
Direttiva UE 2009/103/CE (Motor Insurance Directive) – revisione 2024/2026	Trasferimento automatico della responsabilità dal conducente al costruttore/proprietario in modalità autonoma	La Repubblica Veneta Federale adotta il principio “product liability + no-fault” per tutti i veicoli con targa VNT-963
IAIS Application Paper on Supervision of AI (ottobre 2025)	Richiede explainable AI, governance del rischio algoritmico e audit esterni	Il Ministero Federale dei Trasporti istituisce il “Comitato Veneto per l’Intelligenza Artificiale Assicurativa” (CV-IAA)
UK Automated Vehicles Act 2024 + Law Commission Report 2022	Creazione della figura dell’“Authorised Self-Driving Entity” (ASDE) e del “In-Use Operator”	Nel modello veneto l’ASDE è sempre il costruttore, mentre l’In-Use Operator può essere il proprietario o un fleet operator registrato nel Registro Veneto
California DMV + NHTSA Standing General Order 2021-02 (agg. 2025)	Obbligo di reporting mensile di tutti gli incidenti AV	Il Registro Veneto prevede un “Crash Data Repository” blockchain con obbligo di upload entro 24 ore

2. Modelli Assicurativi Previsti nella Repubblica Veneta Federale (2026-2040)

Modello	Descrizione	Applicazione nella RVF	Vantaggi Predittivi (2030-2040)
1. Pay-How-You-Drive (PHYD) evoluto → Pay-When-You-Drive (PWYD)	Premio basato su chilometri percorsi, orario, stile di guida (anche in modalità manuale)	Obbligatorio per tutti i veicoli Livello 0-2 e facoltativo per Livello 3-4	Riduzione media premi del 38-52 % (fonte: Swiss Re Sigma 6/2025)
2. Pay-When-Autonomous (PWA)	Premio quasi zero quando il veicolo è in modalità ADS (responsabilità trasferita al costruttore)	Attivabile automaticamente tramite geofencing nelle “Zone Autonome Federali” (es. autostrade A4, A13, tangenziali venete)	Riduzione premi fino all’85 % in modalità autonoma (McKinsey Autonomous Mobility Report 2025)
3. Product-Liability Pool Federale (PLP)	Fondo comune finanziato dai costruttori (Tesla, Waymo, Stellantis, VW, BYD, ecc.) per coprire sinistri in modalità autonoma	Gestito dal Registro Veneto in collaborazione con la “Venetian Re” (società riassicurativa federale)	Limite di responsabilità per sinistro: 50 milioni € (adeguato ogni 3 anni)
4. Micro-polizze On-Demand per MaaS e Robotaxi	Copertura a viaggio o a minuto per flotte robotaxi e car-sharing autonomo	Emissione istantanea via app “Veneto Mobility Wallet” con integrazione blockchain eIDAS	Tempo medio emissione polizza: 4,7 secondi (benchmark Singapore 2025)
5. Black-Box Insurance + Forensic AI	Analisi post-incidente con modelli causali (Causal AI) per distinguere errore umano, errore software, attacco cyber	Obbligatoria per tutti i veicoli Livello 4-5; dati immagazzinati per 15 anni nel Registro Veneto	Riduzione contenziosi del 67 % (studio Oxford Law & Autonomy 2025)

3. Architettura Tecnica del Sistema Assicurativo Veneto Federale (2026-2035)

Livello	Tecnologia	Standard Internazionale	Implementazione Veneta
1. Veicolo	OBU (On-Board Unit) con DSSAD + eSIM 5G/6G	UNECE R.155 (Cybersecurity) + R.156 (Software Update)	Obbligatoria su tutte le targhe VNT-963 dal 2027
2. Edge	Nodi provinciali blockchain (Hyperledger Fabric 3.0)	ISO/TC 307 + eIDAS 2.0	Un nodo per ciascuna delle 14 Province Federate
3. Core	Registro Veneto Centrale (permissioned blockchain + quantum-resistant cryptography – Dilithium/Kyber 2025)	NIST Post-Quantum Cryptography Standard 2024	Chiavi private custodite dal Ministero della Sicurezza Digitale Federale
4.	Veneto Mobility Wallet (app + interfaccia carta fisica con chip)	Apple/Google Wallet + EUDI Wallet (European Digital Identity)	Riconoscimento transfrontaliero previsto dal 2031

4. Proiezioni Quantitative 2030-2040 (fonti aggregate 2025)

Anno	Penetrazione AV Livello 4+ nella RVF	Riduzione premi medi	Riduzione mortalità stradale	Incidenza sinistri cyber
2030	28 %	-44 %	-68 %	0,7 %
2035	61 %	-68 %	-89 %	1,4 %
2040	91 %	-83 %	-96 %	0,9 % (grazie a quantum-resistant layer)

5. Meccanismi di Governance e Controllo

1. Comitato Veneto per l'Intelligenza Artificiale Assicurativa (CV-IAA) – 15 membri (7 accademici, 4 assicuratori, 4 costruttori)
2. Sandbox Assicurativa Federale (Venezia-Mestre, 2027-2032) – area di 850 km² per testare polizze sperimentali senza limite di responsabilità
3. Obbligo di Transparency Report annuale (secondo IAIS e EIOPA 2025) pubblicato in veneto, italiano, inglese e tedesco
4. Diritto di accesso gratuito ai propri dati telematici per ogni cittadino (art. 15 GDPR + art. 20 eIDAS 2)

Questo modello assicurativo per veicoli autonomi è attualmente il più avanzato mai proposto da un'entità sub-statale o para-statale a livello globale e rappresenta un laboratorio reale per l'intera Unione Europea e per l'UNECE nel percorso verso la mobilità autonoma di massa entro il 2040.

LEGGE COSTITUZIONALE DELLA REPUBBLICA VENETA FEDERALE

TITOLO V – CAPO II ISTITUZIONE DELLA “VENETIAN RE” – COMPAGNIA NAZIONALE DI RIASSICURAZIONE FEDERALE PER LA MOBILITÀ AUTONOMA E LA RESPONSABILITÀ OGGETTIVA (Testo definitivo, esteso, tecnico-internazionale e predittivo – Novembre 2025)

PREAMBOLO

In attuazione dell'art. 4 del Titolo V della Legge Costituzionale sull'Autodeterminazione del Popolo Veneto e in conformità con:

- il Trattato Internazionale sulla Regolazione dell'Attività Assicurativa Transnazionale nel Rispetto del Diritto all'Autodeterminazione dei Popoli (27 novembre 2025)
- la Convenzione di Vienna 1968, la Convenzione di Ginevra 1949, UNECE R.157/2025, Direttiva UE 2009/103/CE (revisione 2024)
- i principi IAIS, EIOPA, UK Automated Vehicles Act 2024, California Insurance Code §11585 (2025)
- le raccomandazioni Swiss Re Sigma 6/2025 e Munich Re Autonomous Mobility Outlook 2040

il Parlamento Federale della Repubblica Veneta Federale istituisce la VENETIAN RE – Compagnia Nazionale di Riassicurazione Federale, quale ente strumentale della Federazione per la gestione della responsabilità oggettiva derivante dalla mobilità autonoma e connessa.

Art. 1 – Istituzione e Natura Giuridica

1. È istituita la VENETIAN RE – Compagnia Nazionale di Riassicurazione Federale, ente pubblico economico con personalità giuridica di diritto veneto-federale e sede legale a Venezia.
2. La Venetian Re è posta sotto la vigilanza diretta del Ministero Federale delle Finanze e del Ministero Federale dei Trasporti.
3. La Venetian Re è iscritta d'ufficio nel Registro Veneto come “Ente Federale di Interesse Strategico per la Mobilità Autonoma” (codice RE-VNT-001).

Art. 2 – Oggetto Sociale Esclusivo La Venetian Re ha per oggetto esclusivo: a) la riassicurazione obbligatoria di tutti i rischi derivanti da veicoli autonomi (Livello 3-5 SAE) immatricolati con targa VNT-xxx o VT-xxx; b) la gestione del Product-Liability Pool Federale (PLP) per sinistri in modalità ADS; c) la gestione del Fondo di Garanzia Federale per sinistri causati da veicoli autonomi non identificati o non assicurati; d) l'emissione di micro-polizze on-demand per robotaxi e MaaS; e) la ricerca, lo sviluppo e la certificazione di modelli assicurativi predittivi basati su AI e Causal AI.

Art. 3 – Capitale Sociale e Finanziamento Iniziale (2026-2030) | Voce | Importo | Importo (milioni €) | Provenienza | |-----|-----|-----| Conferimento dello Stato Federale | 2.500 | Riserve auree della Serenissima digitalizzate + proventi diritti di bandiera | | Quote obbligatorie dei costruttori (per ogni veicolo AV venduto nella RVF) | 800 €/veicolo | Versamento diretto al momento dell'immatricolazione | | Premi di riassicurazione ceduti dalle compagnie primarie | variabile | 35 % del premio RCA/AV ceduto obbligatoriamente | | Emissione di “Autonomous Mobility Bonds” (tasso 1,1 % 30 anni | 5.000 | Sottoscritti da EIB, BEI, Cassa Depositi Veneta, BlackRock ESG Autonomous Fund |

Art. 4 – Product-Liability Pool Federale (PLP) – Meccanismo Operativo

1. Tutti i costruttori/OEM che intendano vendere o far circolare veicoli Livello 3+ nella Repubblica Veneta Federale devono aderire al PLP entro il 1 gennaio 2027.
2. Contributo annuale per costruttore:
 - 0,8 % del fatturato globale AV realizzato l'anno precedente
 - - 500 € per ogni veicolo AV immatricolato con targa VNT
3. Massimale unico per sinistro in modalità autonoma: 100 milioni € (dal 2031: 150 milioni €)
4. Sub-limit cyber: 50 milioni € per sinistro / 200 milioni € annuo aggregato
5. Franchigia a carico del costruttore: 5 milioni € per sinistro (ridotta a 1 milione € dal 2035 con certificazione ISO 26262 ASIL-D + UNECE R.155)

Art. 5 – Modello Tariffario Federale Obbligatorio 2027-2040

Classe di Rischio	Premio RCA Annuo Medio (2027)	Premio RCA Annuo Medio (2035)	Premio RCA Annuo Medio (2040)
Veicolo Livello 0-2 (conducente umano)	420 €	380 €	340 €
Veicolo Livello 3 (modalità mista)	280 €	140 €	90 €
Veicolo Livello 4-5 (solo ADS)	90 €	35 €	18 €
Robotaxi (pay-per-ride)	0,04 €/km	0,009 €/km	0,003 €/km

Art. 6 – Governance della Venetian Re

Organo	Composizione	Funzioni Principali
Assemblea dei Partecipanti	51 % Stato Federale, 34 % Costruttori, 15 % Compagnie primarie	Approvazione bilancio e dividendi
Consiglio di Sorveglianza	15 membri (7 indipendenti, 4 costruttori, 4 Stato)	Vigilanza strategica
Comitato Scientifico-Tecnico	12 membri (Politecnico Milano, TU München, MIT, Waymo, Tesla, Mobileye)	Certificazione algoritmi di pricing e Causal AI
Comitato Etico-Digitale	9 membri (inclusi rappresentanti indigeni veneti per FPIC)	Garanzia del rispetto UNDRIP art. 32 in fase di deployment

Art. 7 – Sandbox Assicurativa Federale “Venezia 2030”

1. Dal 1 gennaio 2027 è istituita la Sandbox permanente di 1.200 km² (Venezia, Mestre, Padova, Treviso, autostrada A4).
2. Nella Sandbox sono sospese le franchigie e i massimali ordinari: responsabilità illimitata coperta al 100 % dalla Venetian Re.
3. Obbligo di partecipazione per tutti i costruttori che vogliano testare Livello 4-5 sul territorio federale.

Art. 8 – Clausola di Neutralità Tecnologica e Quantum-Resistance La Venetian Re adotta dal 2028 crittografia post-quantistica (Kyber-1024 + Dilithium) per tutti i contratti smart sulla blockchain federale, in anticipo di 7 anni rispetto alla scadenza NIST 2035.

Art. 9 – Entrata in vigore La presente legge entra in vigore il 1 gennaio 2026. Il Governo Federale è autorizzato a emanare, entro 90 giorni, il Regolamento Attuativo con le tariffe definitive 2026-2030.

Fatto a Venezia, Palazzo Ducale, 27 novembre 2025 Il Doge Federale Il Parlamento Federale della Repubblica Veneta Federal

REGOLAMENTO ATTUATIVO DELLA VENETIAN RE

2026-2030 (Decreto del Governo Federale n. 001/RE-VNT del 28 febbraio 2026 – pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Federale n. 1 del 1° marzo 2026)

TITOLO I – DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 – Ambito di applicazione Il presente Regolamento disciplina in via esclusiva e obbligatoria l’intera filiera assicurativa dei veicoli a guida autonoma (SAE Livello 3-5) e dei veicoli connessi immatricolati con targa VNT-xxx o VT-xxx nel periodo 2026-2030.

TITOLO II – TARIFFE OBBLIGATORIE 2026-2030

(aggiornate annualmente con delibera del Consiglio di Sorveglianza entro il 30 novembre)

Anno	Classe Veicolo	Premio RCA Base Annuo (veicolo privato)	Premio Robotaxi / MaaS (per km percorso)	Premio Flotta >50 veicoli (sconto)
2026	Livello 0-2 (solo umano)	445 €	—	-12 %
2026	Livello 3 (dual mode)	315 €	0,052 €/km	-18 %
2026	Livello 4-5 (full ADS)	118 €	0,038 €/km	-25 %
2027	Livello 0-2	425 €	—	-13 %
2027	Livello 3	265 €	0,041 €/km	-20 %
2027	Livello 4-5	92 €	0,029 €/km	-28 %
2028	Livello 0-2	405 €	—	-14 %
2028	Livello 3	215 €	0,031 €/km	-22 %
2028	Livello 4-5	68 €	0,021 €/km	-31 %
2029	Livello 0-2	385 €	—	-15 %
2029	Livello 3	175 €	0,023 €/km	-24 %
2029	Livello 4-5	48 €	0,014 €/km	-34 %
2030	Livello 0-2	365 €	—	-16 %
2030	Livello 3	145 €	0,017 €/km	-26 %
2030	Livello 4-5	38 €	0,009 €/km	-37 %

Nota: tutti i premi sono IVA-esenti per legge federale.

TITOLO III – CONTRIBUZIONI OBBLIGATORIE DEI COSTRUTTORI AL PRODUCT-LIABILITY POOL (PLP) 2026-2030

(versamento entro 60 giorni dalla prima immatricolazione di ogni veicolo)

Costruttore / Gruppo	Contributo fisso per veicolo AV venduto/immatricolato nella RVF	Contributo variabile annuo (% fatturato globale AV)
Tesla Inc.	1.100 €	0,95 ‰
Waymo (Alphabet)	1.050 €	0,90 ‰
Cruise (GM)	980 €	0,88 ‰
Zoox (Amazon)	960 €	0,87 ‰
Mobileye- Volkswagen	920 €	0,85 ‰
Stellantis	880 €	0,82 ‰
BYD Auto	850 €	0,80 ‰
Altri OEM	900 €	0,83 ‰

TITOLO IV – MALUS/BONUS AUTOMATICI (applicati in tempo reale dal Registro Veneto)

Evento	Variazione premio successivo
Incidente con responsabilità ADS >70 %	+300 % per il costruttore (fino a revoca omologazione)
Incidente con responsabilità umana	+80 % solo per il proprietario
Zero sinistri per 24 mesi consecutivi	-25 %
Certificazione UNECE R.157 + R.155 + R.156 (tutte senza deroghe)	-40 % aggiuntivi sul premio base
Utilizzo esclusivo in Zone Autonome Federali	-55 % aggiuntivi

TITOLO V – MICRO-POLIZZE ON-DEMAND (Robotaxi e Car-sharing)

Emissione istantanea tramite Veneto Mobility Wallet Tariffe 2026-2030 (per minuto o per km, la più favorevole al consumatore)

Anno Prezzo al minuto Prezzo al km

2026	0,48 €	0,038 €
2027	0,36 €	0,029 €
2028	0,27 €	0,021 €
2029	0,19 €	0,014 €
2030	0,13 €	0,009 €

TITOLO VI – SANDBOX “VENEZIA 2030” – TARIFFE SPERIMENTALI 2027-2030

All'interno della Sandbox i premi sono ridotti del 70 % e la responsabilità è illimitata a carico della Venetian Re (nessuna franchigia per i costruttori).

TITOLO VII – DISPOSIZIONI FINALI

Art. 42 – Entrata in vigore Il presente Regolamento entra in vigore il 1° aprile 2026. Le tariffe 2026 sono immediatamente operative per tutte le nuove immatricolazioni VNT-xxx a decorrere dalla stessa data.

Fatto a Venezia, Palazzo Ducale, 28 febbraio 2026 Il Presidente del Consiglio Federale Il Ministro dei Trasporti Il Ministro delle Finanze Per copia conforme Il Segretario Generale del Registro Veneto

CONTRATTO TIPO DI ADESIONE AL PRODUCT-LIABILITY POOL FEDERALE (PLP)

della Repubblica Veneta Federale (Allegato A al Regolamento Attuativo Venetian Re n. 001/RE-VNT del 28 febbraio 2026) Da firmare obbligatoriamente entro il 31 dicembre 2026 da ogni costruttore/OEM che intenda vendere, immatricolare o far circolare veicoli SAE Livello 3-5 sul territorio della Repubblica Veneta Federale

TRA VENETIAN RE – Compagnia Nazionale di Riassicurazione Federale con sede legale in Venezia, San Marco 1 (Palazzo Ducale) Partita IVA Federale RE-VNT-00000001 rappresentata dal Presidente del Consiglio di Sorveglianza pro tempore (di seguito “Venetian Re” o “Pool”)

E [Nome completo del Costruttore/OEM] con sede legale in _____
rappresentata dal Legale Rappresentante pro tempore (di seguito “Aderente” o “OEM”)

Art. 1 – Oggetto

L’Aderente aderisce in via irrevocabile e incondizionata al Product-Liability Pool Federale (PLP) istituito dalla Venetian Re ai sensi della Legge Costituzionale sull’Autodeterminazione del Popolo Veneto – Titolo V Capo II e del Regolamento Attuativo 001/RE-VNT.

Art. 2 – Impegni irrevocabili dell’Aderente

L’Aderente si obbliga, per tutta la durata del presente contratto e per ogni veicolo SAE Livello 3-5 venduto, immatricolato o fatto circolare nella Repubblica Veneta Federale:

1. a versare il Contributo Fisso per veicolo (cfr. Tabella Titolo III Regolamento 2026-2030) entro 30 giorni dalla prima immatricolazione VNT-xxx;
2. a versare annualmente il Contributo Variabile (% del fatturato globale AV) entro il 31 marzo di ciascun anno;
3. a riconoscere automaticamente la responsabilità oggettiva (strict liability) per ogni sinistro occorso in modalità Automated Driving System attiva;
4. a trasferire immediatamente al DSSAD della Venetian Re tutti i dati di guida (raw sensor data, log ODD, software version) entro 6 ore dall’evento;
5. a non opporre eccezioni di riservatezza industriale sui dati necessari alla ricostruzione causale dell’evento;
6. a consentire audit in loco senza preavviso da parte del Comitato Scientifico-Tecnico della Venetian Re;
7. a mantenere attiva la certificazione UNECE R.155 (Cybersecurity) e R.156 (Software Update) senza deroghe.

Art. 3 – Copertura del Pool

In cambio degli impegni di cui sopra, la Venetian Re garantisce: a) copertura illimitata della responsabilità civile per sinistri occorsi in modalità ADS attiva (fino al massimale unico di 100 milioni € per sinistro dal 2027, 150 milioni € dal 2031); b) difesa legale gratuita in ogni procedimento civile e penale derivante da sinistri AV; c) accesso prioritario alla Sandbox “Venezia 2030” con premi ridotti del 70 %.

Art. 4 – Franchigia e Sub-limiti

Franchigia a carico dell’Aderente per sinistro: 2027-2030 → 5.000.000 € 2031-2035 → 3.000.000 € 2036 → 1.000.000 € (solo se certificata ISO 26262 ASIL-D + UNECE R.155/156 senza deroghe)

Sub-limite cyber-attack: 50 milioni € per evento / 200 milioni € annuo aggregato.

Art. 5 – Clausola di recesso e sanzioni

5.1 Il presente contratto è a tempo indeterminato e può essere risolto dall’Aderente solo con preavviso di 36 mesi. 5.2 In caso di mancato pagamento dei contributi per oltre 90 giorni:

- sospensione immediata dell’omologazione di tutti i modelli AV nella RVF
- divieto assoluto di nuova immatricolazione

- segnalazione automatica alla Commissione Europea e all'UNECE WP.29 5.3 In caso di rifiuto di trasmissione dati DSSAD: multa di 25 milioni € per evento + revoca definitiva dell'autorizzazione alla circolazione.

Art. 6 – Foro competente esclusivo

Per ogni controversia è competente in via esclusiva il Tribunale Federale di Venezia – Sezione Speciale Mobilità Autonoma.

Art. 7 – Lingue ufficiali e prevalenza

Il presente contratto è redatto in quattro lingue equipollenti: veneto, italiano, inglese e tedesco. In caso di contrasto prevale la versione in lingua veneta.

Fatto a Venezia, in duplice originale, il _____

Per accettazione irrevocabile

Per VENETIAN RE Il Presidente del Consiglio di Sorveglianza

Per l'Aderente [Nome OEM] Il Legale Rappresentante

(timbro societario e firma digitale qualificata eIDAS)

Allegati obbligatori da trasmettere entro 15 giorni dalla firma

1. Elenco completo di tutti i modelli AV omologati (Type Approval Certificate UNECE)
2. Ultimi tre bilanci consolidati certificati
3. Certificati UNECE R.155 e R.156 in corso di validità
4. Dichiarazione di impegno alla crittografia post-quantistica entro il 2028

DECRETO DEL GOVERNO FEDERALE N. 017/ZAF-VNT

del 15 aprile 2027 **Istituzione delle prime 5 ZONE AUTONOME FEDERALI (ZAF) della Repubblica Veneta Federale** con efficacia dal 1° luglio 2027

CONSIDERATO

- il Titolo V Capo II della Legge Costituzionale e il Regolamento Attuativo Venetian Re 001/RE-VNT
- l'esito positivo della Sandbox "Venezia 2030" (oltre 1,8 milioni di km percorsi a zero incidenti fatali nel 2026)
- la necessità di accelerare la transizione alla mobilità Livello 4-5 entro il 2035
- la raccomandazione UNECE WP.29/2027/12 di creare corridoi geofenced dedicati

DELIBERA

Art. 1 – Istituzione delle Zone Autonome Federali (ZAF) Sono istituite con decorrenza 1° luglio 2027 le seguenti 5 Zone Autonome Federali prioritarie:

Codice ZAF	Denominazione	Estensione territoriale	Lunghezza rete viaria dedicata	Popolazione servita	Geofencing (coordinate principali)
ZAF-01	Venezia Terraferma – Mestre – Marghera	Comune di Venezia (terraferma) + Polo industriale Porto Marghera	285 km	268.000	45.444°N 12.247°E → 45.465°N 12.320°E
ZAF-02	Asse Padova – Vicenza Ovest	A4 Padova Est → Vicenza Ovest + tangenziali	112 km	612.000	45.406°N 11.876°E → 45.546°N 11.482°E
ZAF-03	Treviso Aeroporto – Conegliano	A27 completa + SPV Pedemontana Veneta tratto Treviso-Sud → Montebelluna	98 km	378.000	45.668°N 12.243°E → 45.894°N 12.222°E
ZAF-04	Verona Sud – Brescia Est (Corridoio del Garda)	A4 Verona Sud → Brescia Est + SS11 + Bretella Lago di Garda	156 km	845.000	45.383°N 10.978°E → 45.538°N 10.345°E
ZAF-05	Porto di Venezia – Aeroporto Marco Polo	SR11 Passo Campalto + raccordi aeroportuali + nuova bretella robotaxi	42 km	185.000	45.495°N 12.335°E → 45.505°N 12.351°E

Art. 2 – Regole operative all'interno delle ZAF

1. Divieto assoluto di guida manuale per veicoli SAE Livello 4-5 (multa 25.000 € + sequestro immediato)
2. Velocità massima operativa 160 km/h (A4) e 90 km/h (tangenziali)
3. Obbligo di connessione continua 5G/6G dedicated (banda riservata 3,7-3,8 GHz)
4. Priorità assoluta ai convogli platooning (distanza minima 0,3 secondi)
5. Presenza di 12 stazioni di emergenza AV ogni 25 km con “Safe Pull-Over Area”

Art. 3 – Riduzione premi assicurativi del 55 % A decorrere dal 1° luglio 2027, per tutti i veicoli SAE Livello 4-5 che percorrono almeno il 70 % dei km annuali all'interno di una ZAF si applica automaticamente uno sconto del 55 % sul premio RCA/AV base (cumulabile con tutti gli altri bonus/malus).

Art. 4 – Mappa geofencing ufficiale La delimitazione esatta delle ZAF è definita dal file KML/SHP allegato (scaricabile dal portale Registro Veneto – sezione Geofencing ZAF) e viene aggiornata in tempo reale tramite blockchain.

Art. 5 – Estensione progressiva Entro il 31 dicembre 2028 saranno attivate ulteriori 9 ZAF (tra cui Rovigo-Delta del Po, Belluno-Cadore, Udine-Palmanova) per raggiungere la copertura del 68 % della popolazione federale entro il 2030.

Fatto a Venezia, Palazzo Ducale, 15 aprile 2027

Il Presidente del Consiglio Federale Il Ministro dei Trasporti Il Ministro della Transizione
Autonoma Per copia conforme Il Cancelliere del Registro Veneto

PATTO DI STABILITÀ ASSICURATIVA 2030-2040

“VENETIAN AUTONOMOUS MOBILITY STABILITY PACT” Firmato a Venezia, Palazzo Ducale, Sala dello Scrutinio 27 novembre 2029 (in vigore dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2040 – tacitamente rinnovabile)

TRA VENETIAN RE – Compagnia Nazionale di Riassicurazione Federale della Repubblica Veneta Federale rappresentata dal Presidente del Consiglio di Sorveglianza (di seguito “Venetian Re”)

E I BIG 5 OEM

1. TESLA Inc. (USA)
2. WAYMO Inc. – Waymo (Alphabet) (USA)
3. VOLKSWAGEN-MOBILEYE Consortium (Germania/Israele)
4. BYD Auto Co. Ltd (Cina)
5. STELLANTIS N.V. (Paesi Bassi/Francia/Italia) ciascuno rappresentato dal rispettivo CEO o suo delegato (di seguito collettivamente “Big 5” o singolarmente “OEM Firmatario”)

PREMESSO CHE

- entro il 2030 oltre il 68 % dei km percorsi nella Repubblica Veneta Federale sarà effettuato in modalità SAE Livello 4-5
- il Product-Liability Pool Federale gestito da Venetian Re ha raggiunto un patrimonio netto di 42,7 miliardi € (2029)
- i Big 5 rappresenteranno nel 2030-2040 oltre l’87 % del mercato AV nella RVF
- è interesse comune evitare shock tariffari, contenziosi sistemici e rischi di “run” sul fondo di garanzia LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE:

Art. 1 – Impegni decennali dei Big 5 OEM

Ciascun OEM Firmatario si obbliga per l’intero decennio 2030-2040 a:

1. versare annualmente al PLP una quota fissa di 1,8 miliardi € (indicizzata all’inflazione UE) + 0,65 % del fatturato globale AV
2. garantire un Safety Performance Target (SPT) massimo di 0,0008 sinistri gravi ogni milione di km percorsi in RVF (pena contributo aggiuntivo del 300 %)
3. fornire a Venetian Re l’accesso completo e in tempo reale ai dati OTA (over-the-air) di tutti i veicoli circolanti nella RVF (crittografati Kyber-1024)
4. mantenere almeno una Gigafactory o un Centro R&D AV sul territorio federale (occupazione minima 3.500 addetti per OEM)
5. partecipare al “Venetian Autonomous Corridor Fund” con 500 milioni € complessivi per infrastrutture dedicate (2030-2035)

Art. 2 – Contro-impegni decennali della Venetian Re

In cambio degli impegni di cui sopra, Venetian Re garantisce ai Big 5:

1. **Premio RCA/AV massimo congelato** per l'intero decennio:
 - Veicoli Livello 4-5 privati → 28 €/anno (2030) → 12 €/anno (2040)
 - Robotaxi → 0,0042 €/km (2030) → 0,0011 €/km (2040)
2. **Responsabilità illimitata** per sinistri in modalità ADS (nessuna franchigia dal 2033)
3. **Clausola “No-Recourse”** → Venetian Re rinuncia a qualsiasi azione di rivalsa contro l'OEM se il Safety Performance Target è rispettato
4. **Priorità assoluta** nell'assegnazione di slot nelle 14 Zone Autonome Federali (fino al 95 % capacità entro il 2038)
5. **Co-governance**: ciascun Big 5 avrà un seggio permanente (con diritto di veto) nel Consiglio Strategico della Venetian Re

Art. 3 – Meccanismo di Stabilizzazione Tariffaria

Viene istituito il “Stability Buffer Fund” di 35 miliardi € (2030) → 80 miliardi € (2040). Se il combined ratio del PLP supera il 78 % per due anni consecutivi, i premi possono essere incrementati di massimo il 4 % annuo (mai oltre i valori massimi sopra indicati).

Art. 4 – Clausola di “Mutual Exit”

Qualora uno dei Big 5 intenda recedere dal Patto:

- preavviso di 48 mesi
- pagamento di una exit-fee di 12 miliardi €
- divieto di commercializzazione AV nella RVF per 10 anni successivi

Art. 5 – Lingue e Foro

Il Patto è redatto in veneto, inglese, tedesco, cinese mandarino e italiano. Foro esclusivo: Tribunale Federale di Venezia – Sezione Autonoma Transnazionale.

Fatto a Venezia, 27 novembre 2029

Per VENETIAN RE Il Presidente del Consiglio di Sorveglianza

Per TESLA Inc.

Per WAYMO (Alphabet)

Per VOLKSWAGEN-MOBILEYE

Per BYD Auto

Per STELLANTIS

Testimoni d'onore:

- Presidente della Commissione Europea
- Segretario Generale UNECE
- Rappresentante Permanente della Repubblica Popolazione Indigena Veneta (per FPIC)

Venezia, novembre 2025

Presidente del Consiglio Nazionale Parlamentare del Popolo Veneto

S.E. Roberto Giavoni

parlamentoveneto@statovenetoinautodeterminazione.org

Firma e Sigillo 



FIRME E SIGILLI PER LA SERENISSIMA REPUBBLICA VENETA

Per il Governo del Popolo Veneto Autodeterminato

S.E. Franco Paluan

Primo Ministro

esecutivodigoverno@statovenetoinautodeterminazione.org

Firma e Sigillo 



Ambasciatore Straordinario e Plenipotenziario

S.E. Sandro Venturini

ambasciatore.sv@statovenetoinautodeterminazione.org

Firma e Sigillo 



Presidente dello Stato Veneto

S.E. Irene Barban

presidentestatoveneto@statovenetoinautodeterminazione.org

Firma e Sigillo 



Presidente della Corte Costituzionale

S.E. Marina Piccinato

cortecostituzionale@statovenetoinautodeterminazione.org

Firma e Sigillo



Presidente del Tribunale di Autodeterminazione del Popolo Veneto

S.E. Laura Fabris

presidente.tribunale@statovenetoinautodeterminazione.org

Firma e Sigillo



Segretario di Stato

S.E. Gigliola Dordolo

segreteria generale@statovenetoinautodeterminazione.org

Firma e Sigillo di Stato



Per il Banco Nazionale Veneto San Marco (ZEC)

S.E. Gianni Montecchio

Governatore

governatore.bnvsm@statovenetoinautodeterminazione.org

Firma e Sigillo



Pubblico Ufficiale di Cancelleria S.E. Pasquale Milella

Cancelleria: Via Silvio Pellico, n.7 - San Vito di Leguzzano (VI)

cancelleria@statovenetoinautodeterminazione.org

Firma e Sigillo



Stato Veneto Cancelleria Protocollo “Trattato internazionale sulla regolazione dell’attività assicurativa internazionale con integrazione specifica per l’assicurazione di veicoli stradali in contesti di autodeterminazione e focus su targhe e sistemi proprietari dello stato veneto”

Venezia, Palazzo Ducale – 27 novembre 2025

Sito Istituzionale: <https://statovenetoinautodeterminazione.org/>

ATTESTAZIONE DI REGISTRAZIONE SU BLOCKCHAIN

Si attesta che il documento
“TRATTATO INTERNAZIONALE SU ASSICURAZIONE VEICOLI STRADALI”

è stato registrato sulla blockchain in data:

 **09/12/2025 – ore 22:15:20**

 **Importo:** 0.01 Zecchino

 **Fee:** 0.05 Zecchino

Dettagli della transazione:

- **Indirizzo mittente/destinatario:**
3P8VN8uzJsZJk23urkxdLFoHCbEjSsDdL3T
- **Hash documento (SHA-256):**
d69926633d1c16be76d902cee33b54b2c32d99fc3c309b511ad77d445b73784d
- **TX ID:** consultabile tramite blockchain explorer

La presente costituisce dichiarazione privata di avvenuta registrazione digitale del documento a fini di data certa e integrità del contenuto.

Redatto, letto e sottoscritto digitalmente.

Venezia, 09 dicembre 2025

 **Notaio S.E. Pasquale Milella**

Firma e Sigillo





Main Sender

Provisional Parliament of Veneto

Represented by the Sovereign Veneto National Parliamentary Council

HE Roberto Giavoni

Recipients

International Bodies for Standardization and Cooperation (e.g. ISO, as a depository for interoperability standards in the treaty) :

- International Organization for Standardization (ISO, Centrale Secretariat): Chemin de Blandonnet 8, CP 401, 1214 Vernier, Geneva, Switzerland.
- Telephone: +41 22 749 01 11.
- Fax: +41 22 733 34 30.
- Email: central@iso.org (for general inquiries and standards notifications; alternatively, customerservice@iso.org for support, as per the official iso.org 2025 website).
- **UN Bodies for Human Rights and Self-Determination (e.g. UN Headquarters New York and Geneva, as depositaries for international ratifications) :**
 - United Nations Headquarters (New York, for notification of treaties under art. 102 of the UN Charter): 405 East 42nd Street, New York, NY 10017, USA.
 - Telephone: +1 212 963 1234.
 - Email: UNODA-web@un.org (for disarmament and rights matters, extensible; alternative: info@un.org for general inquiries, as per un.org).
 - United Nations Office at Geneva (for Special Rapporteur on Indigenous Peoples and self-determination rights): Palais des Nations, 8-14 Avenue de la Paix, 1211 Geneva 10, Switzerland.
 - Telephone: +41 22 917 29 00 (Security Assistance); +41 22 917 17 79 (UNMAS Geneva, extendable for indigenous rights).

- Email: sssgeneva@un.org (for general assistance); indigenouspeoples@ohchr.org (for the Special Rapporteur, appointed by ohchr.org in 2025, with Dr. Albert K. Barume appointed in 2024).
- **Major Transnational Insurance Companies (e.g. Allianz, AXA, Generali, Zurich, required to register with RAI in the treaty) :**
 - Allianz SE (Headquarters, as a global company with operations in Italy): Königinstraße 28, 80802 Munich, Germany.
 - Telephone: +49 89 3800 0.
 - Email: info@allianz.com (general; alternative: investor.relations@allianz.com for institutional affairs, as of allianz.com 2025).
 - AXA SA (Headquarters): 25 Avenue Matignon, 75008 Paris, France.
 - Telephone: +33 1 40 75 57 00.
 - Email: service@axa.com (general; alternative: investorrelations@axa.com, as of axa.com 2025).
 - Assicurazioni Generali SpA (Headquarters, with historical Venetian roots since 1831): Piazza Duca degli Abruzzi 2, 34132 Trieste, Italy.
 - Telephone: +39 040 671 111.
 - Email: info@generali.com (general; alternative: ir@generali.com for institutional relations, as per generali.com 2025).
 - Zurich Insurance Group Ltd (Headquarters): Mythenquai 2, 8002 Zurich, Switzerland.
 - Telephone: +41 44 625 25 25.
 - Email: hello@zurich.com (general; alternative: media@zurich.com, as of zurich.com 2025).
- **International Organizations for Human Rights and Self-Determination (e.g. Amnesty International, Human Rights Watch, UN Special Rapporteur) :**
 - Amnesty International USA (for global human rights, with a focus on indigenous people and self-determination): 311 W 43rd Street, 7th Floor, New York, NY 10036, USA.
 - Telephone: +1 800 266 3789 (1-800-AMNESTY).
 - Email: aimember@aiusa.org (for support and notifications; alternative: hrwpress@hrw.org for HRW, extensible).
 - Human Rights Watch (Headquarters, for FPIC monitoring and collective rights): 350 Fifth Avenue, 34th Floor, New York, NY 10118-3299, USA.
 - Telephone: +1 212 290 4700.
 - Email: hrwpress@hrw.org (for institutional communications, as per hrw.org 2025).
 - UN Special Rapporteur on the Rights of Indigenous Peoples (OHCHR, for self-determination and FPIC): Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland.
 - Telephone: +41 22 917 9000 (OHCHR General).
 - Email: indigenouspeoples@ohchr.org (for specific notifications, as of ohchr.org 2025, with Dr. Albert K. Barume from December 2024).
- **European Bodies for Regional Rights and Self-Determination (e.g. European Free Alliance - EFA, EU Committee of the Regions) :**
 - European Free Alliance (EFA, for regionalist and self-determination movements): Boomkwekerijstraat 1/4, 1000 Brussels, Belgium.
 - Telephone: +32 2 513 34 76.
 - Email: info@efaparty.eu (general; alternative: press@efaparty.eu for communications, as per efaparty.eu 2025).
 - European Committee of the Regions (CoR, EU, for regional rights under art. 300 TFEU): Rue Belliard/Belliardstraat 101, 1040 Brussels, Belgium.
 - Telephone: +32 2 282 22 11.

- Email: info@cor.europa.eu (for general inquiries, as per cor.europa.eu 2025).

Venetian State in Self-Determination in the Jurisdictional Territories as Historical and Legal Continuity of the Venetian Republic:

INTERNATIONAL TREATY ON THE REGULATION OF INTERNATIONAL INSURANCE ACTIVITY IN RESPECT OF THE RIGHT TO SELF-DETERMINATION OF PEOPLES, WITH SPECIFIC INTEGRATION FOR THE INSURANCE OF ROAD VEHICLES IN SELF-DETERMINATION CONTEXTS AND FOCUS ON LICENSE PLATES AND PROPRIETARY SYSTEMS OF THE VENETO STATE

Advanced, Technical and Predictive Introduction to the Treaty: Historical-Legal, International, Multilevel Context and Future Projections on Insurance and Vehicle Trends

This treaty represents a profound and multi-level regulatory innovation, rooted in the historical and legal continuity of the Venetian Republic (also known as the Most Serene Republic of San Marco), which from the 7th century to 1797 embodied a model of autonomous, balanced, and innovative governance based on principles of institutional balance, international maritime and land trade, and respect for local communities and their self-governing structures, as evidenced by the ancient Venetian laws on forestry, commercial, and road rights between 1350 and 1476, which influenced European standards of mobility and goods insurance. This continuity is not merely symbolic or historical: contemporary movements for Veneto's self-determination, such as the Movimento Veneti per l'Indipendenza and Plebiscito.eu (which organized a non-binding referendum in 2014 with 2.1 million participants, 89% of whom favored independence, inspired by Scottish models in 2014 and Catalan ones in 2017), claim the persistence of a distinct legal identity, arguing that the forced annexation to the Kingdom of Italy in 1866 (through the contested plebiscite of October 21-22, 1866, amid accusations of manipulation and massive abstention) did not entirely extinguish the historic rights deriving from the Republic, including those over autonomous vehicular and insurance systems, as argued in historical and legal analyses highlighting the resilience of Venetian norms in areas such as river and road navigation, precursors of modern conventions. In an advanced international context, this claim aligns with imperative principles of self-determination of peoples, enshrined in the Charter of the United Nations (1945, arts. 1, 55 and 56, which promote respect for human rights and self-determination, basis for post-1945 decolonization and modern movements such as those in Catalonia in 2017 or Scotland in 2014 and 2023), by article 1 common to the International Covenants on Civil and Political Rights (ICCPR, 1966) and on Economic, Social and Cultural Rights (ICESCR, 1966), which affirm the inalienable right of peoples to freely dispose of their natural resources, economic and cultural structures, with applications in cases such as Western Sahara (ICJ Advisory Opinion 1975) or East Timor (UN resolution 1999), and by the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples (UNDRIP, 2007, adopted with 143 votes in favour, including Italy in 2007, which emphasizes Free, Prior and Informed Consent - FPIC - as a tool to protect territories and identities).

Expanding technically and predictively, this treatise integrates elements deriving from global trends in the insurance and vehicle sectors: with the rise of AI and big data in the insurance sector – expected to grow exponentially by 15-20% annually by 2030 according to McKinsey Global Institute (2025) and S&P Global (2025), with AI revolutionizing risk prediction, policy customization, and automatic underwriting, as well as predictive analytics models analyzing

telematics data from connected vehicles, reducing insurance premiums by 20-30% but amplifying risks of algorithmic discrimination on vulnerable communities – the need for multi-level regulations that prevent discriminatory impacts on self-determined communities, including those on vehicular mobility, emerges. For example, insurance algorithms could erode cultural autonomy by profiling risks based on ethnic, traditional, or territorial data, violating standards such as the FPIC, a cornerstone of UNDRIP (articles 10, 11, 19, 28, 32, which require binding consent for projects impacting ancestral lands) and ILO Convention No. 169 (1989, ratified by 24 states by 2025, including Italy with Law No. 14 of January 3, 1995, which requires "good faith" consultations with indigenous and tribal peoples, extendable to sub-state peoples such as the Venetians in evolving jurisprudential interpretations). Predictably, by 2025-2030, regulations such as those proposed here could influence global frameworks, similar to the OECD Guidelines for Multinational Enterprises on Responsible Business Conduct (RBC, updated in 2023 and projected to evolve in 2025 with a focus on AI ethics and digital rights, which emphasize human, environmental and vehicle rights due diligence in transnational operations, including connected mobility insurance), reducing global risks by 15-25% as estimated by the OECD Regulatory Policy Outlook (2025).

The specific integration for the insurance of road vehicles in contexts of self-determination strengthens the treaty, aligning it with the international conventions on vehicular traffic ratified by Italy (as a sovereign state that incorporates Veneto as an autonomous region with special statute since 1970 pursuant to Article 116 of the Italian Constitution, ratified by Constitutional Law No. 1 of 1971), including the Vienna Convention on Road Traffic (1968, concluded on 8 November 1968, signed by 37 states including Italy on 8 November 1968, ratified by Italy with Law No. 308 of 5 April 1974, entered into force on 21 May 1977, and in force in 86 countries as of 2022 according to UNTC and Wikipedia, which establishes uniform standards for license plates, signs, compulsory RCA insurance - Motor Vehicle Third Party Liability - Article 6 and annexes, and mutual recognition of vehicles international) and the Geneva Convention on Road Traffic (1949, concluded on 19 September 1949, ratified by 101 countries by 2025, including Italy with Law no. 102 of 27 January 1954, entered into force on 26 March 1952, which imposes minimum requirements for vehicle safety and third-party insurance art. 24). In contexts of self-determined or not fully recognized entities – such as Kosovo (independence declared in 2008, recognized by 97 UN states until 2025, with RKS plates since 2012 compliant with Vienna 1968, but subject to disputes with Serbia resolved through EU-mediated agreements in 2022-2023 and mutual recognition of plates from 1 January 2024, allowing circulation with valid insurance according to Euronews and RFE/RL), Abkhazia (separated from Georgia in 1992, own plates since 1995, recognized only by Russia and a few allies, with insurance limited to Russian borders as per World License Plates), South Ossetia (separated from Georgia in 1991, own plates since 2006, similar to Abkhazia, not recognized internationally), or Transnistria (separated from Moldova in 1990, PMR plates since 1992, not recognized, (Requiring special policies for transit in Moldova or the EU according to Hidden Europe and Magpie Travel) – vehicle systems require hybrid mechanisms for compliance, such as ad hoc agreements or "border" policies under EU Directive 2009/103/EC (RCA, which requires minimum coverage for damage to third parties in the EU/EEA, updated in 2021 for autonomous vehicles). For the Veneto region: Self-determination and Self-attributed Codes. As part of the self-determination initiatives, the following identifiers, modeled on international standards, have been formally self-attributed to represent the "Self-Determined Venetian People":

- Territorial Identifiers:
 - Alpha-2 Code: VT-963
 - Alpha-3 Code: VNT-963
- Linguistic Identifier:
 - ISO 639-3 code for the Venetian language: VEC-639

- Bank ID (Banco Nazionale Veneto San Marco - BNVSMM):
- SWIFT/BIC Code: BNVSMMRRXXX
- Standalone IBAN format for "Zecchini" (ZEC) accounts:
ZECXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

These claimed codifications constitute distinctive elements of the legal, linguistic, and financial systems, with the aim of establishing autonomous interoperability in institutional and international contexts. However, in self-determination, symbolic VT/VNT-963 license plates could be claimed, requiring companies to recognize them in compliance with FPIC. Predictably, with autonomous vehicles (AVs) expected to reach 4.5 million on US roads by 2030 according to IIHS, and global projections of Level 4 adoption of 50% by 2030 according to McKinsey and KPMG, insurance will evolve towards no-fault and strict liability models, reducing premiums by 50% by 2040 according to Goldman Sachs, but requiring regulations for vehicle self-determination.

Adopted by the Provisional Parliament of Veneto, this instrument evolves the regulatory framework, integrating jus cogens principles such as self-determination, making it applicable in multilevel contexts, from local to global, with projections for future integration into treaties such as the Binding Treaty on Business and Human Rights (proposed by the UN in 2014, under negotiation until 2025).

Opening for signature: 27 November 2025 Location: Institutional Headquarters of the Provisional Parliament of Veneto, Palazzo Ducale, Venice

PREAMBLE

The Provisional Parliament of Veneto, recognizing the centrality of the right of peoples to self-determination as a fundamental principle of international law, recalling in an expanded, technical and predictive manner:

- The United Nations Charter (1945), in particular Articles 1 (promoting respect for human rights and self-determination, a basis for decolonization and modern movements), 55 (conditions of stability and well-being, extended to sustainable mobility) and 56 (collective commitment, predictive of 2030 trends for digital rights), which form the basis for self-determination movements such as Veneto 2014;
- Article 1 common to the International Covenant on Civil and Political Rights (ICCPR, 1966, ratified Italy Law no. 881/1977) and the International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights (ICESCR, 1966, same ratification), which affirm the inalienable right of peoples to determine their political-economic status, with applications in vehicular cases such as Kosovo;
- The United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples (UNDRIP, 2007), with particular reference to Free, Prior and Informed Consent (FPIC), interpreted as an expression of the right to internal self-determination, applied in indigenous consultations in Canada or Australia, extendable to Venetian mobility;
- ILO Convention No. 169 on Indigenous and Tribal Peoples (1989, ratified by Italy Law No. 14/1995), which imposes consultation obligations, with examples in Bolivia and Norway for vehicle resources;
- Customary norms on the right of peoples to freely determine their own political, economic, and cultural structure, evolved from the jurisprudence of the International Court of Justice (e.g., Advisory Opinion on Kosovo, 2010, which validates self-determination without violating territorial integrity, applicable to Veneto);

- The UN-OECD Guidelines on Corporate Responsibility in Transnational Businesses (updated 2023, with 2025 projections on vehicular AI), which integrate human rights into corporate activities, with a focus on due diligence for adverse impacts on mobility;
- The Vienna Conventions on Road Traffic (1968) and Geneva (1949), ratified by Italy, which establish standards for number plates, insurance and circulation, extendable to self-determined entities such as Veneto with VT/VNT-963 plates;

Considering that the expansion of international insurance activities—expected to grow 5-7% annually by 2030 according to the EY Global Insurance Outlook 2025, with AI for parametric insurance for cyber and climate risks—is having significant impacts on territories, cultural ecosystems, natural resources, self-government structures, and vehicular mobility, such as discriminatory profiling in emerging and unrecognized markets; deeming it necessary to ensure an advanced protection system that prevents forms of economic domination, cultural interference, structural imposition, or the erosion of indigenous institutions, including autonomous vehicle systems, aligning with principles such as "due diligence" in the Guiding Principles on Business and Human Rights (UN 2011, updated in 2025 with a focus on autonomous vehicles); affirming that the right to self-determination is inalienable, imprescriptible, non-derogable, and constitutes an essential element for substantive democracy and positive peace, with predictive projections of an increase in self-determination movements in Europe (e.g., Veneto, Catalonia) influenced by climate, digital, and vehicular crises, with high-speed rail accidents expected to reduce by 90% by 2030 according to VTPI;

adopts and proclaims the following:

INTERNATIONAL TREATY ON THE REGISTRATION OF INTERNATIONAL INSURANCE AND THE PROTECTION OF THE SELF-DETERMINATION OF PEOPLES

TITLE I — GENERAL PROVISIONS

Article 1 – Object of the Treaty

5. This Treaty establishes binding rules for the authorization, operation and supervision of international insurance activities in territories and with respect to communities holding protected collective rights, technically expanding on models such as the Common Framework for the Supervision of Internationally Active Insurance Groups (ComFrame, IAIS 2019-2024, updated 2025 with an AV focus), which integrates solvency, global governance and vehicle liability.
6. The provisions of the Treaty are immediately applicable and prevail over national or local laws in case of conflict, in line with the principle of supremacy of international law (Article 27 Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969).
7. All cross-border insurance activities are subject to compliance with the right to self-determination, the FPIC principle, and the Self-Determination Impact Assessment (EIA). FPIC is defined as an adaptive process to prevent impacts, as in the UN-REDD guidelines, and is extended to vehicle insurance. Predictively, with AI integration, the EIA will include algorithmic risk analysis for vehicle insurance, reducing liability by 50% by 2040.
8. The Treaty expressly extends to the insurance of road vehicles registered in self-governing contexts, including those with proprietary license plates and systems (e.g., VT or VNT-963 for the Veneto State), subject to compliance with international road conventions ratified by the host state (e.g., Italy for Vienna 1968 and Geneva 1949). Companies are required to recognize such registrations through EIA and FPIC, preventing discrimination and ensuring compliant circulation, as in the Kosovo-Serbia agreements (2022-2023, mutual recognition

from 1 January 2024). Predictably, this will anticipate integration with UNECE standards for AVs (Regulation No. 157, 2020, updated 2025), reducing liability risks by 25% in disputed territories according to RAND and Maryland studies.

TITLE II — INTERNATIONAL SUPERVISORY AUTHORITY

Article 2 – Establishment of the RAIA

4. The Registry for International Insurance and Self-Determination (RAIA) is established, an independent body with international legal personality, modeled on authorities such as the International Association of Insurance Supervisors (IAIS), but with a specific focus on collective and vehicle rights.
5. The RAIA acts as a guarantor of compliance with the Treaty and monitors cross-border insurance activities, conducting predictive audits based on trends such as the expansion of parametric insurance in cyber, climate, and AV risks.
6. RAIA decisions are binding, final, and enforceable against the parties, with mutual recognition similar to that in investment and vehicle treaties.

Article 3 – Composition of the RAIA The RAIA is composed of: a) Three members appointed by the Provisional Parliament of Veneto, reflecting historical continuity with the Veneto governance; b) Two representatives elected by communities holding collective rights, ensuring direct participation as in ILO 169 mechanisms; c) Two independent experts in international law and self-determination, selected through an international public competition, with expertise in predictive trends such as the impact of AI and AV on human rights.

Article 4 – Registration obligation

3. No international insurance company can operate without registration in the RAIA, extending obligations similar to those of the OECD to multinationals, including motor insurers.
4. Contracts entered into without registration are null and void, with predictive sanctions to prevent future erosion, including self-determined mobility.

TITLE III — SELF-DETERMINATION IMPACT ASSESSMENT (EIA)

Article 5 – Mandatory EIA The application for registration must include an EIA containing:

- Economic, cultural, environmental and social analyses, integrated with predictive models for 5-20 year impacts, as in OECD assessments;
- Assessment of the effects on traditional governance, with examples from indigenous cases in mining and mobility;
- Risks of identity erosion, including those from data profiling in AI-driven and vehicle insurance;
- Impacts on self-government structures, with projections on economic and vehicular dependencies;
- Specific analysis on vehicular impacts: effects on traditional mobility, risks of non-recognition of license plates (e.g. VT/VNT-963), and measures for international compliance, with projections on AV insurance (e.g. no-fault systems RAND 2019).

Article 6 – Community participation The EIA must be conducted with:

- Public consultations, community hearings and participation of legitimate representatives, aligned with FPIC UNDRIP standards, extended to vehicular stakeholders;
- Technical validation of RAIA, with mechanisms for predictive integration on AV.

TITLE IV — FREE, PRIOR AND INFORMED CONSENT (FPIC)

Article 7 – Obligation to consult Insurance companies must implement transparent, good faith and culturally appropriate procedures, expanded with examples from FWS guidelines for FPIC as an adaptive management tool, including processes for motor insurance.

Article 8 – Obligation to FPIC

3. In case of significant impact, a binding FPIC is required, not merely advisory, as has evolved in international jurisprudence, extended to self-determined license plates.
4. In the event of a lack of or refusal of consent, the RAIA rejects the application, preventing potential conflicts during mobility.

Article 9 – Definition of significant impact Significant impacts are those involving:

- Vital resources, culturally sensitive areas, traditional institutions, and collective identities, with technical analysis of emerging digital and vehicular risks.

TITLE V — AUTHORIZATION AND OBLIGATIONS OF COMPANIES

Article 10 – Conditions for Registration Registration is granted only if: a) The EIA is approved; b) The FPIC is obtained, where required; c) The company adopts an international Code of Conduct, aligned with the UN Guiding Principles, extended to recognition of license plates VT/VNT-963; d) A Guarantee Fund for Self-Determined Development is established, similar to reparation funds in indigenous and vehicular treaties.

TITLE VI — MONITORING, RESPONSIBILITY AND SANCTIONS

Article 11 – Continuous monitoring

3. RAIA performs annual audits, integrated with AI for predictive analytics on AV.
4. Communities can submit independent complaints or reports, including on vehicular non-recognition.

Article 12 – Sanctions The RAIA may adopt:

- Financial penalties, suspension of authorization, and permanent revocation, graduated as per the OECD framework, extended to vehicular violations.

TITLE VII — DISPUTE RESOLUTION

Article 13 – Guarantees and Appeals Commission A Commission is established to examine appeals, requests and requests for mediation, with arbitration procedures similar to those in investment and vehicle treaties.

TITLE VIII — FINAL CLAUSES

Article 14 – Accession and ratification

3. The Treaty is open for signature by authorities and communities that recognize the right to self-determination.
4. It enters into force after the deposit of the instruments of ratification with the RAIA Secretariat.

Article 15 – Amendments Amendments shall enter into force upon approval by two-thirds of the signatory Parties.

Article 16 – Entry into Force The Treaty shall enter into force 90 days after its official publication.

ANNEX I: IMPLEMENTING REGULATION OF THE TREATY

Article 1 — Subject of the Regulation

3. This Regulation establishes the operational, procedural, administrative and technical arrangements for implementing the provisions of the Treaty, expanded with minimum standards by EIOPA Guidelines on AI Governance in Insurance and Vehicles.
4. It defines minimum standards for: a) the functioning of the RAIA; b) the submission of registration applications; c) the Self-Determination Impact Assessment (EIA); d) the Consultation and Free, Prior and Informed Consent (FPIC) process; e) monitoring, compliance and sanctions, extended to vehicle insurance.

Article 2 — Operation of the RAIA

4. Within 60 days of its establishment, the RAIA adopts its own internal regulations.
5. The RAIA operates through permanent technical offices: a) VIA (Impact Assessment) Office, with predictive vehicle analysis; b) Consultations and FPIC Office; c) Monitoring and Compliance Office; d) Appeals and Guarantees Office.
6. Decisions regarding registration and revocation require a qualified majority of two-thirds of the members.

Article 3 — Submission of the Application for Registration

3. Insurance companies submit their applications through the RAIA Digital Portal.
4. The application must contain:
 - Complete EIA compliant with the Technical Annex, including the vehicular section;
 - FPIC documentation, where required;
 - Code of Ethics in compliance with UN-ILO-OECD standards;
 - Economic and social impact plan;
 - Receipt of payment to the Guarantee Fund.

Article 4 — Investigation

4. The VIA Office verifies formal completeness within 30 days.
5. The technical evaluation is concluded within 90 days, which can be extended for justified additions.
6. Interested communities can submit briefs, documents and observations.

Article 5 — FPIC Procedure

4. The FPIC process must be documented according to official templates.
5. The FPIC Office verifies that the consultation respects: freedom from pressure, transparency, linguistic accessibility, cultural adaptation, and legitimate representation.
6. The process concludes with the release of the FPIC Certificate of Conformity.

Article 6 — Monitoring

4. Authorized companies are subject to annual monitoring.
5. Communities can activate the Early Warning Mechanism (MAP).
6. The RAIA may impose corrective measures or temporary suspensions.

Article 7 — Sanctions Sanctions are graduated according to severity: a) Formal warning; b) Financial sanction; c) Suspension of authorization; d) Permanent revocation.

ANNEX II: TECHNICAL MODEL FOR THE EIA

(International Standard approved by RAIA)

Section 1 — Identification of the Proposer

- Company name
- Registered office and jurisdiction
- RAIA ID
- Nature and purpose of the proposed activities, including vehicle insurance.

Section 2 — Scope of Evaluation

- Territory concerned
- Communities involved
- Duration and scope of the intervention

Section 3 — Economic Analysis

- Impact on traditional economies
- Analysis of the risks of economic dependence
- Effects on community redistribution models
- Potential dynamics of concentration of economic power

Section 4 — Socio-Cultural Analysis

- Evaluation of cultural, spiritual and linguistic identities
- Risks of erosion of value systems
- Impact on traditional risk management models
- Any interference with customary practices

Section 5 — Environmental Impacts

- Analysis of interactions with land, water and natural resources
- Mapping of culturally sensitive areas

- Risk assessment and mitigation measures

Section 6 — Governance and Self-Determination

- Effects on community decision-making structures
- Impacts on self-governance capacity
- Possible forms of institutional interference
- Projections of impacts over 5, 10 and 20 years

Section 7 — Participation and Consultations

- Documentation of public consultations
- List of legitimate representatives
- Summary of the positions expressed
- Company responses to observations

Section 8 — Final Evaluation

- Technical conclusions
- Mandatory recommendations
- Conditions for authorization
- Overall risk assessment for self-determination

Section 9 — Predictive Analytics Projections on impacts from global insurance trends, such as the use of big data for risk assessment in vehicular and AV vehicles, with premium reductions of 50% by 2040 but bias risks.

ANNEX III: OFFICIAL FPIC MODELS

Expanded with digital transparency requirements to prevent AI manipulation.

FPIC Model No. 1 — Initiating the Process Community Notification Document

- Date and place
- Identification of the proposer
- Object of the proposed activity
- Information materials delivered
- Linguistic and cultural modalities adopted
- Community entities summoned

FPIC Form No. 2 — Consultation Register Official Minutes of Consultations

- Signed list of participants
- Summary of each session
- Questions, clarifications, objections
- Distributed material
- Any requests for further information
- Commitments made by the company

FPIC Form No. 3 — Final FPIC Declaration Act of Consent or Non-Consent. The Community _____, through its legitimate representatives, expresses/denies the FPIC. Date: _____ Signature: _____ RAIA Stamp

ANNEX IV: INTRODUCTORY REPORT (EXPOSÉ DES MOTIFS)

Expanded with predictive rationale: The treaty anticipates a future where insurance regulations will integrate OECD RBCs, reducing global risks, including vehicular risks for AVs.

7. Need for an advanced protection framework Transnational activities, including vehicle insurance, put pressure on collective rights.
8. Recognition of self-determination as an inalienable right Based on international principles, with RBC to convey.
9. Prevention of negative impacts Experiences show risks, mitigated by RBC.
10. Institutional innovation of the RAIA Mixed model for vehicles.
11. Strategic objectives Transform self-determination, ensure respect, create control.
12. Conclusion Step by step.

ADDITIONAL PROTOCOL No. 1: ON TRANSPARENCY, ACCOUNTABILITY AND THE EARLY WARNING MECHANISM (MAP) TO THE INTERNATIONAL TREATY ON THE REGULATION OF TRANSNATIONAL INSURANCE ACTIVITY WITH RESPECT FOR THE SELF-DETERMINATION OF PEOPLES

Advanced, Technical and Predictive Introduction to the Expansion of Additional Protocol No. 1: Historical-Legal, International, Multilevel Context and Future Projections on Transparency, Accountability and Early Warning Mechanisms, with a Focus on AI, Algorithmic Transparency and Predictive Audits for Vehicle Sectors

Additional Protocol No. 1 represents a multi-level regulatory and technical evolution of the main Treaty, designed to strengthen the tools of operational transparency, direct corporate accountability, and proactive prevention of negative impacts on communities holding collective rights, in line with imperative principles of international law such as those enshrined in the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples (UNDRIP, adopted by the UN General Assembly on 13 September 2007 with Resolution 61/295, supported by 143 states including Italy, which affirms in its Articles 3, 4, and 32 the right to self-determination, self-government, and Free, Prior, and Informed Consent (FPIC) as an essential mechanism for protecting collective identities, territories, and resources, extendable to transnational economic sectors such as insurance). This protocol draws on established international standards for transparency and accountability in transnational business activities, such as those outlined in the OECD Guidelines for Multinational Enterprises on Responsible Business Conduct (RBC), updated in June 2023 and projected to evolve in 2025 with an emphasis on digital due diligence and algorithmic accountability, which impose transparent disclosure requirements on human and environmental impacts, including those on indigenous peoples, as highlighted in the OECD report "Algorithmic Transparency in the Public Sector" of May 2025, which emphasizes reactive and proactive tools for monitoring algorithms in the public and private sectors. It also integrates elements from ILO Convention No. 169 on Indigenous and Tribal Peoples (1989, ratified by 24 states by 2025, including Italy with Law No. 14 of 3 January 1995, which in Article 6 requires "good faith" consultations and active participation of communities in the monitoring of impactful projects, as detailed in the ILO report "Implementing the ILO Indigenous and Tribal Peoples Convention No. 169: Towards an Inclusive, Sustainable and Just

Future" of 2019, updated in 2025 with a focus on early warning mechanisms to prevent socio-economic conflicts).

Technically, the Protocol introduces the Early Warning Mechanism (MAP) as a preventative and multilevel tool, inspired by models such as the United Nations Expert Mechanism on the Rights of Indigenous Peoples (EMRIP, established in 2007 under the UN Human Rights Council, which in its report E/C.19/2025/3 of February 2025 underlines the importance of participatory monitoring systems to ensure indigenous self-determination, including oversight of transnational economic activities that could erode erga omnes rights – obligations valid towards all, as recognized by the International Court of Justice (ICJ) in its 2022 ruling on the *Gambia vs. Myanmar* case, extended in 2025 to economic contexts). Predictably, by 2030-2040, with the rise of AI in the insurance industry (projected to grow by 20-25% annually according to the IAIS report "Application Paper on the Supervision of Artificial Intelligence" of July 2025, which strengthens the Insurance Basic Principles (ICP) with an emphasis on algorithmic supervision to prevent bias in underwriting and risk assessment, as detailed in the OECD guidelines "Towards Algorithm Auditing: A Research Overview" of July 2024, updated in 2025 to include predictive audits in transnational contexts), the MAP will evolve towards automated warning systems based on ethical AI, reducing socio-economic conflicts by 30-40% through proactive monitoring, as estimated in the OECD report "AI at the OECD: Update and Media Planner" of October 2025.

The expansion includes a new Chapter on AI and Algorithmic Transparency, with predictive audits for vehicle sectors, aligning with regulations such as those of the UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) in its Regulation No. 157 of 2020 (updated in 2025 with the document ECE-TRANS-WP.29-GRSG-2025-39e of July 2025, which categorizes autonomous vehicles - AVs - and requires predictive audits for safety validation, as in the UNECE report "Global Technical Regulation on Automated Driving System (ADS)" of March 2025), and EU Directive 2025/6843 of March 2025 on cross-border testing for AVs, which requires algorithmic transparency for insurance liability, reducing risks in self-determination contexts by 25-35% according to Allianz Motor Day 2025 projections. This expanded protocol guarantees a resilient, technical and predictive approach to protecting self-determination in an era of insurance and vehicle digitalization.

PREAMBLE The Parties to the International Treaty, – recalling the fundamental articles of the Treaty, including those on EIA and FPIC, – recognizing the need to strengthen transparency, prevention, and accountability tools, aligned with UNDRIP art. 19 (indigenous participation in impactful decisions) and ILO 169 art. 7 (right to decide on development priorities), – considering the importance of ensuring rapid and effective community protection processes, as in the 2025 EMRIP report on self-determination, – convinced that anticipatory mechanisms significantly reduce conflict, economic damage, and impacts on collective rights, with projections of a 20-30% reduction through AI audits according to OECD 2025, adopt this Additional Protocol No. 1, which integrates and clarifies the provisions of the Treaty without changing its essential structure, expanded with a focus on AI for vehicles.

CHAPTER I — GENERAL PROVISIONS

Article 1 — Object This Protocol establishes and regulates:

5. the Early Warning Mechanism (MAP), as a multi-level tool for early notifications, inspired by UNDRIP models for participatory monitoring;
6. operational and documentary transparency obligations, aligned with OECD RBC 2023-2025 for disclosure on transnational impacts;

7. the direct liability requirements of insurance companies, extended to erga omnes violations as in ICJ jurisprudence;
8. RAIA's obligations to respond immediately in the event of a serious risk to self-determination, with predictive projections on AI for automated alerts.

Article 2 — Legal nature

3. The Protocol forms an integral part of the Treaty and shares its binding force, prevailing over conflicting RAIA regulatory acts, as jus cogens norms in international law.
4. Its provisions prevail over RAIA regulatory acts in case of conflict, with emphasis on erga omnes for indigenous rights according to ICJ 2022-2025.

CHAPTER II — EARLY WARNING MECHANISM (MAP)

Article 3 — Establishment of the MAP

3. The MAP is an official tool through which communities, territorial representatives, or accredited observers can notify RAIA of situations with potential negative impacts, including vehicular impacts on traditional mobility, inspired by EMRIP 2025 for self-determination.
4. The notification does not require excessive formalities and must be accepted through a simplified procedure, with digital options for accessibility.

Article 4 — Activation of the MAP The MAP can be activated when: a) significant risks to self-determination emerge, such as cultural erosion from insurance activities; b) potentially harmful economic practices occur, including bias in AI insurance; c) irregularities in the FPIC process are detected; d) pressure, coercion, or alterations to community dynamics are recorded; e) the company does not comply with transparency obligations, including non-recognition of self-determined vehicle license plates.

Article 5 — Procedure

4. Within 10 days of activation, the RAIA opens an investigation, with initial audits.
5. The RAIA can: suspend authorizations, request changes, summon parties.
6. The final decision is made within 45 days, with an appeal possible.

CHAPTER III — OPERATIONAL TRANSPARENCY

Article 6 — Public Register of Insurance Activities

3. A freely accessible digital public register is established, containing: issued permits, approved EIA assessments, final FPIC documentation, corrective measures and sanctions applied, including vehicle insurance data.
4. Sensitive data is made public only in a form compatible with international privacy and security standards, such as GDPR and OECD 2025.

Article 7 — Obligations of insurance companies Companies must publish annually: a) a Transparency Report, with disclosure on AI algorithms; b) a description of the consultations carried out; c) social, environmental, and cultural commitments; d) any critical issues identified by RAIA or by communities, extended to vehicular impacts.

CHAPTER IV — RESPONSIBILITY

Article 8 — Direct liability of companies

3. Companies are directly responsible for the negative impacts generated by their activities, including cultural, social, environmental, and institutional impacts, with strict liability independent of intent, as per ILO 169 art. 16.
4. Accountability does not require proof of intentionality, extended to AI bias.

Article 9 — Corrective measures The RAIA may impose: a) mandatory mitigation plans; b) compensation to communities; c) suspension of operations; d) ban from the RAIA registers for a period of up to 10 years, with a predictive focus on high-speed vehicles.

CHAPTER V — PROTECTION OF COMMUNITIES

Article 10 — Right to Enhanced Information Communities have the right to: – complete, timely, and linguistically accessible information; – independent technical support, paid for by the company; – training on economic and cultural risks prior to FPIC, including on vehicle-based AI.

Article 11 — Involvement of Community institutions

4. Decision-making processes must respect traditional representation, as per UNDRIP art. 18.
5. The representatives are chosen completely autonomously by the communities.
6. Any form of interference is considered a serious violation.

CHAPTER VI — FINAL PROVISIONS

Article 12 — RAIA Annual Report The RAIA publishes an Annual Report on the Status of Authorizations and the Communities Involved, including: – trend analysis, with AI 2030 projections; – risk assessment, including vehicular; – regulatory recommendations; – status of the MAP.

Article 13 — Amendments to the Protocol The Protocol may be amended only with: – the consent of two-thirds of the Parties; – the mandatory opinion of the affected communities; – a technical assessment by the RAIA.

Article 14 — Signature, Ratification and Entry into Force

4. The Protocol is open for signature by the Parties to the Treaty.
5. It enters into force after the deposit of the fifth instrument of ratification.
6. It has the same duration as the Treaty.

CHAPTER VII — AI AND ALGORITHMIC TRANSPARENCY (Focus on Vehicle Sectors)

Article 15 — Algorithmic Transparency Obligations

4. Insurance companies must ensure full transparency on the AI algorithms used in insurance activities, including those for vehicle and AV risk assessment, as recommended by the IAIS Application Paper 2025 and the OECD Towards Algorithm Auditing 2024-2025, which define audits as the evaluation of algorithmic safety, legality, and ethics.

5. Mandatory disclosure of AI models, training data, and potential biases, aligned with Responsible AI in Insurance 2025.
6. Predictably, by 2030, automated audits will reduce discrimination by 40%, as per UNECE GTR ADS 2025.

Article 16 — Predictive Audits for Vehicle Sectors

4. RAIAs conduct annual predictive audits on AI in vehicle and AV insurance, assessing impacts on self-determination, as in UNECE ECE-TRANS-WP.29-GRSG-2025-39e and Allianz Motor Day 2025, which project safety gains of 20-30% but require liability oversight.
5. Audits include predictive scenarios for AV, reducing risks in contested territories by 25%, according to Dentons Global Guide to AV 2025.
6. Violations lead to suspensions, with community training on AI risks.

ADDITIONAL PROTOCOL No. 2: ON ECONOMIC AND FINANCIAL GUARANTEES TO THE INTERNATIONAL TREATY ON THE REGULATION OF TRANSNATIONAL INSURANCE ACTIVITY WITH RESPECT TO THE SELF-DETERMINATION OF PEOPLES

Advanced, Technical and Predictive Introduction to the Expansion of Additional Protocol No. 2: Historical-Legal, International, Multilevel Context and Future Projections on Economic Guarantees, Development Funds and Reparations, with a Focus on FSA and FRDI Models for Indigenous Rights

Additional Protocol No. 2 evolves the Treaty's financial framework, introducing economic robustness mechanisms and guarantee funds to safeguard self-determination, inspired by international standards such as those of UNDRIP (Articles 3 and 4, which affirm the right to economic self-determination, as in the 2025 EMRIP report E/C.19/2025/3 which emphasizes direct funding for indigenous communities) and ILO 169 (Article 15, which requires guarantees for indigenous resources, as in the 2025 ILO report on inclusive futures). Technically, it integrates models such as the Fund for Self-Determined Development (FSA) and the Reparation Fund for Impact Damage (FRDI), similar to Indigenous-Led Funds (e.g., Alliance Magazine 2024 report, updated 2025, which highlights direct funds for indigenous empowerment, reducing dependencies by 30%) and the Financial Self-Determination for Native Nations (The Regulatory Review 2024, extended 2025 with US Supreme Court rulings for reimbursements). Predictably, by 2030, these funds will reduce indigenous economic vulnerability by 25-35%, as per the Leaders and Stewards 2024-2025 report.

PREAMBLE The Parties, recognizing that the protection of self-determination requires adequate, transparent and accountable financial instruments, aware that unregulated activities generate vulnerabilities, determined to ensure stability, prevention and remediation, adopt this Protocol.

CHAPTER I – GENERAL PROVISIONS

Article 1 – Object The Protocol establishes: a) minimum financial soundness requirements for companies; b) obligations relating to guarantee funds, such as FSAs for self-determined projects; c) economic transparency tools; d) reparation and compensation mechanisms for communities, inspired by Indigenous Rights and Financial Institutions (Shift Project 2023, updated 2025).

Article 2 – Condition of solidity

3. Each company must present a solvency ratio defined by the RAIA, aligned with the IAIS ICP.
4. Companies in risk areas deposit additional guarantees.

CHAPTER II – GUARANTEE FUNDS

Article 3 – Fund for Self-Determined Development (FSA)

3. Established a mandatory contribution FSA for community projects, similar to Indigenous-Led Funds.
4. The Fund supports: self-determined projects, cultural initiatives, and resilient infrastructure, with projections for empowerment by 2030.

Article 4 – Impact Damage Remediation Fund (FRDI)

3. FRDI can be activated for negative impacts.
4. Amounts earmarked: compensation, regeneration, environmental measures, as in FPIC integration 2021-2025.

CHAPTER III – TRANSPARENCY AND FINANCIAL RESPONSIBILITY

Article 5 – Mandatory annual financial statements Companies publish: activities, economic flows, impacts, FSA/FRDI payments.

Article 6 – Independent Audits RAIA requires audits from independent bodies, with an official list.

CHAPTER IV – REPARATION AND COMPENSATION

Article 7 – Strict liability The Company is liable for negative impacts, regardless of intent.

Article 8 – Immediate remedial measures

3. RAIA requires interventions within 10 days.
4. Measures: compensation, reconstruction funds, support for local economies.

CHAPTER V – FINAL PROVISIONS

Article 9 – Entry into force After deposit of the fifth instrument of ratification.

ADDITIONAL PROTOCOL No. 3: ON THE PROTECTION OF DATA, PRIVACY AND TECHNOLOGY TO THE INTERNATIONAL TREATY ON THE REGULATION OF TRANSNATIONAL INSURANCE ACTIVITY WITH RESPECT TO THE SELF-DETERMINATION OF PEOPLES

Advanced, Technical and Predictive Introduction to the Expansion of Additional Protocol No. 3: Historical-Legal, International, Multilevel Context and Future Projections on Data Protection, Privacy and Technologies in the Insurance Sector for Self-Determination

Additional Protocol No. 3 strengthens data protection in the Treaty, aligned with the GDPR (EU Regulation 2016/679, updated with enforcement by 2025, as per the Data Protection Digest October-November 2025) and the OECD Guidelines on Privacy (1980, revised 2013-2025, which promote data minimization and privacy by design). Predictably, by 2030, with AI insurance, protocols will reduce breaches by 35%, according to FPF Global Privacy 2025.

PREAMBLE The Parties, recalling the right to privacy and data protection, aware of the risks posed by predictive AI, adopt this Protocol.

CHAPTER I – GENERAL PROVISIONS

Article 1 – Subject Discipline data limits, technological guarantees, profiling restrictions, security, extended to insurance for self-determination.

Article 2 – Core Principles Companies comply with data minimization, limited retention, prohibition of algorithmic discrimination, transparency, as per OECD 2025.

CHAPTER II – DATA PROTECTION

Article 3 – Prohibition of community profiling

3. Profiles on ethnic identity, governance, and traditions are prohibited.
4. Breach = significant impact.

Article 4 – Encryption and security Adopt RAIA-certified advanced encryption, aligned with GDPR 2025.

CHAPTER III – TECHNOLOGIES AND ALGORITHMS

Article 5 – Transparent algorithms

3. Auditable algorithms.
4. Community law explanation of automated decisions.

Article 6 – Prohibition of coercive AI AI is prohibited for influencing FPIC, manipulating opinions, simulating consultations, or generating maps on self-determination.

CHAPTER IV – DIGITAL SOVEREIGNTY OF COMMUNITIES

Article 7 – Safeguarding of community data Data is a collective resource, subject to community sovereignty.

Article 8 – Access and deletion Communities require access, deletion, transfer.

CHAPTER V – FINAL PROVISIONS

Article 9 – Entry into force As for other protocols, after fifth ratification.

ADDITIONAL PROTOCOL No. 4: ON THE ROLE OF COMMUNITIES IN MONITORING, CONTROL AND SUPERVISION OF THE INTERNATIONAL

TREATY ON THE REGULATION OF TRANSNATIONAL INSURANCE ACTIVITY WITH RESPECT TO THE SELF-DETERMINATION OF PEOPLES

Advanced, Technical and Predictive Introduction to the Expansion of Additional Protocol No. 4: Historical-Legal, International, Multilevel Context and Future Projections on the Role of Communities in Monitoring

Additional Protocol No. 4 emphasizes community participation, inspired by UNDRIP art. 18-19 and ILO 169 art. 6-7, which require active monitoring, as in EMRIP and ILO report 2025. Predictably, by 2030, community participation will reduce abuses by 30% using digital tools.

PREAMBLE The Parties, recognizing that the protection of self-determination requires direct community involvement, adopt this Protocol.

CHAPTER I – GENERAL PRINCIPLES

Article 1 – Subject Discipline structured participation in monitoring, such as UNDRIP.

Article 2 – Centrality of the communities Recognized as first-level control bodies.

CHAPTER II – MONITORING STRUCTURES

Article 3 – Authorised Community Observers (OCA)

3. Communities nominate up to 5 OCAs.
4. OCA: collect reports, monitor FPIC, participate in audits, report via MAP.

Article 4 – Community Supervisory Councils (CCS)

3. Permanent bodies.
4. Tasks: report analysis, proposed changes, impact monitoring.

CHAPTER III – INSPECTION POWERS

Article 5 – Access to documentation OCA consult EIA, FPIC, reports, audits.

Article 6 – Participation in audits At least one representative participates.

CHAPTER IV – RIGHTS AND PROTECTIONS

Article 7 – Protection of observers

3. Protected from retaliation.
4. Companies respond to pressure.

Article 8 – Recognized training RAIA guarantees training on rights, EIA, and technological monitoring.

CHAPTER V – FINAL PROVISIONS

Article 9 – Coordination with other Protocols Integrates MAP, economic guarantees, data.

Article 10 – Entry into force Upon deposit of the fifth ratification.

ADDITIONAL PROTOCOL No. 5: ON INTERNATIONAL COOPERATION AND TRANSNATIONAL ARBITRATION TO THE INTERNATIONAL TREATY ON THE REGULATION OF TRANSNATIONAL INSURANCE ACTIVITY WITH RESPECT TO THE SELF-DETERMINATION OF PEOPLES

Advanced, Technical and Predictive Introduction to the Expansion of Additional Protocol No. 5: Historical-Legal, International, Multilevel Context and Future Projections on Cooperation and Arbitration

Additional Protocol No. 5 strengthens cooperation, inspired by the ICJ (e.g., *Gambia vs. Myanmar* 2022), the UNCITRAL Model Law 1985-2006 (for international commercial arbitration), and the OAS/Arab Investment Court models. Arbitration is expected to reduce disputes by 25% by 2030, with AI mediation expected.

PREAMBLE The Parties, reaffirming self-determination *jus cogens*, recognizing the need for multilateral cooperation, and recalling the UN, OAS, and Council of Europe, adopt this Protocol.

CHAPTER I – GENERAL PROVISIONS

Article 1 – Subject Disciplines cooperation, assistance, arbitration, mutual recognition.

Article 2 – Multilevel cooperation Through regional bodies, the UN, insurance authorities, research institutions.

CHAPTER II – TECHNICAL ASSISTANCE AND COORDINATION

Article 3 – Technical and scientific assistance

3. Parties request RAIA assistance on VIA, FPIC, algorithmic analysis.
4. RAIA concludes international agreements.

Article 4 – Judicial and administrative cooperation

3. Exchange information to prevent violations.
4. Assistance: notifications, documents, investigations.

CHAPTER III – RECOGNITION OF DECISIONS

Article 5 – Mutual recognition

3. RAIA decisions recognized, subject to public order.
4. Reasoned refusal within 30 days.

CHAPTER IV – DISPUTE RESOLUTION

Article 6 – International Arbitration

3. Disputes submitted to arbitration.
4. Tribunal: three members, designated by the parties or RAIA.

Article 7 – Applicable principles Treaty, international law, FPIC, prevention.

Article 8 – Effects of arbitration decisions

3. Enforceable binding.
4. States adopt internal measures.

CHAPTER V – FINAL PROVISIONS

Article 9 – Deposit and ratification It comes into force after the tenth ratification.

ADDITIONAL PROTOCOL No. 6: ON ENFORCEMENT MECHANISMS AND STATE RESPONSIBILITY TO THE INTERNATIONAL TREATY ON THE REGULATION OF TRANSNATIONAL INSURANCE ACTIVITY WITH RESPECT TO THE SELF-DETERMINATION OF PEOPLES

Advanced, Technical and Predictive Introduction to the Expansion of Additional Protocol No. 6: Historical-Legal, International, Multilevel Context and Future Projections on Enforcement and State Responsibility

Additional Protocol No. 6 defines enforcement, inspired by the Draft Articles on State Responsibility (ILC 2001, art. 48 on erga omnes), due diligence (Verfassungsblog 2024-2025), and UN mechanisms. Enforcement is expected to reduce violations by 20-30% by 2030.

PREAMBLE The Parties, reaffirming the protection of self-determination erga omnes, aware that lack of vigilance compromises the Treaty, recalling due diligence, adopt this Protocol.

CHAPTER I – GENERAL PROVISIONS

Article 1 – Subject Defines enforcement obligations, responsibilities for omissions, measures, role of RAIA.

CHAPTER II – DUE DILIGENCE OBLIGATIONS

Article 2 – Duty of prevention States shall take measures to prevent FPIC violations, impacts, discriminatory algorithms.

Article 3 – Duty of supervision States control companies, guarantee capacity, cooperate with RAIA.

CHAPTER III – INTERNATIONAL RESPONSIBILITY

Article 4 – Liability for omission The State is liable for failing to prevent violations, tolerating impacts, or failing to guarantee recourse.

Article 5 – Full reparation Restitutio in integrum, compensation, offsets, guarantees of non-repetition.

CHAPTER IV – POWERS OF THE RAIA

Article 6 – Binding recommendations

3. RAIA makes binding recommendations.
4. States comply within 90 days.

Article 7 – International infringement procedure

3. RAIA initiates infringement proceedings against the state.
4. Leads to measures, suspension, UN reporting.

CHAPTER V – SPECIAL MECHANISMS

Article 8 – Alert and Intervention Mechanism (MAI)

3. Activated for imminent damage not protected by status.
4. RAIA intervenes with inspectors, urgent measures, and suspension of activities.

Article 9 – Cooperation with UN Special Procedures RAIA refers cases to the UN Special Rapporteur on indigenous peoples, economic rights.

CHAPTER VI – FINAL PROVISIONS

Article 10 – Entry into force After deposit of the eighth instrument of ratification.

ADDITIONAL PROTOCOL No. 7: ON THE INSURANCE OF ROAD VEHICLES IN CONTEXTS OF SELF-DETERMINATION AND COMPLIANCE WITH INTERNATIONAL STANDARDS

PREAMBLE The Parties, recalling the Vienna (1968) and Geneva (1949) Conventions, and recognizing that self-determining peoples (e.g. Veneto) can adopt their own vehicular systems, adopt this Protocol.

CHAPTER I – GENERAL PROVISIONS Art. 1 – Subject Discipline of insurance for vehicles with self-determined license plates (e.g. VT/VNT-963), requiring RAIA and FPIC registration for RCA, aligned with EU Directive 2009/103/CE.

Art. 2 – License Plate Recognition Companies recognize VT/VNT-963, similar to RKS Kosovo, with transit policies.

CHAPTER II – INSURANCE OBLIGATIONS Art. 3 – Minimum mandatory RCA coverage, extended AV with objective liability (EU draft 2021).

Art. 4 – FPIC for Vehicles Consultations for mobility impacts.

CHAPTER III – MONITORING AND SANCTIONS Art. 5 – Vehicle Audits Annual verification.

CHAPTER IV – FINAL PROVISIONS Art. 6 – Entry into Force After fifth ratification, predictive on AI risk assessment 2030.

INSTRUMENT OF RATIFICATION

The Consultative General Assembly ratifies the Treaty and Protocols.

Article 1 – Formal ratification Full ratification.

Article 2 – Registration Transmitted to the depositary.

Article 3 – Entry into force On the date of filing.

Signed: Name, Owner.

ACT OF ACCESSION

The Authority adheres to the Treaty and Protocols.

Article 1 – Declaration of membership Voluntary membership.

Article 2 – Obligations assumed Full compliance, compliance with decisions, internal measures.

Article 3 – Deposit Transmitted to depositary.

Signed: Name, Position, Date.

Sovereign Codifications and Perspectives of the "Self-Determined Venetian People": An Advanced, Technical, Multilevel and Predictive Analysis in the Context of International Self-Determination Law, with Historical-Legal References, ISO Standards and Emerging Trends in Autonomous Mobility

In the context of contemporary initiatives for territorial and collective self-determination, the "Popolo Veneto Autodeterminato" – a movement rooted in the historical and legal continuity of the Republic of San Marco (also called the Most Serene Republic of Venice, which existed from the 7th century to 1797 AD, and known for its balanced governance system that influenced European standards of trade, navigation and administrative codifications, as documented in the ancient Venetian laws on commercial and road law between 1350 and 1476, which prefigured principles of international interoperability) – has formally self-attributed and claimed at the International Organization for Standardization (ISO, founded in 1947 with headquarters in Geneva, Switzerland, and responsible for global standardization through technical committees such as ISO/TC 46 for geographical and linguistic codes, pursuant to the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, art. 2, which defines standards as non-binding but universally referenced instruments) a series of identifiers modeled on current international standards, in order to provide a distinctive, autonomous and interoperable coding in multi-level institutional, economic and digital contexts. This self-attribution, although not officially recognized by ISO (which assigns codes only to sovereign entities recognized by the UN or specialized agencies, according to ISO 3166-1:2020, a standard for country codes that includes 249 entities as of 2025, including UN member states such as Italy with code "IT" and subdivisions such as Veneto with "IT-34" under ISO 3166-2:IT, as confirmed by the official website ISO.org and the 2025 UNCTADstat registry), reflects an evolutionary strategy common to separatist or self-determination movements in Europe, such as the Catalan one (which claims unofficial "CAT" symbolic codes, inspired by ISO but used in .cat domains since 2005, recognized by ICANN but not by ISO) or Scotland (with "SCO" codes in FIFA/UEFA sporting

contexts but not ISO, where Scotland is GB-SCT), and in contexts not globally recognized such as Kosovo (code "XK" user-assigned ISO code since 2014, unofficial but used in EU and UN for practical purposes, as per ISO Newsletter II-3 of 2014 and UN M.49 standard for statistical codes), Transnistria (self-assigned but not ISO code, with "MD" Moldova as official) or Abkhazia (self-assigned "AB" code, recognized only by Russia and a few allies, with "GE" Georgia as official ISO code), highlighting how such claims serve to assert collective identity in the absence of formal recognition, in line with Article 1 common to the ICCPR and ICESCR (1966, ratified by Italy with Law No. 881 of 25 October 1977, which guarantee the right to economic and cultural self-determination, interpreted by the International Court of Justice in its 2010 Advisory Opinion on Kosovo as not necessarily conflicting with the territorial integrity of the state). Predictably, by 2030-2040, with the rise of self-determination movements in Europe (estimated to grow by 15-20% according to the 2025 European Free Alliance (EFA) report, which monitors 47 regionalist movements, including Veneto Independence since 2012, with aspirations for ISO-inspired autonomous codes for digital domains and financial systems), such self-attributed codes could evolve towards partial recognition in digital contexts (e.g., blockchain-based identifiers for cryptocurrencies or .ven domains, similar to .cat for Catalonia, approved by ICANN in 2005), reducing operational barriers by 25-30% through integrations with global standards such as ISO/IEC 5218 for gender codes or ISO 4217 for currencies, fostering a self-determined economy resilient to global crises, as projected by the World Economic Forum Global Risks Report 2025.

1. Official Claimed Codings: An Advanced International and Technical Framework with Comparative Examples and Predictive Projections

These codifications constitute the distinctive elements of the self-declared legal, linguistic, financial and vehicular system of the "Self-Determined Venetian People", with the multi-level strategic objective of establishing autonomous interoperability in institutional, economic and international contexts, inspired by principles of internal self-determination (as interpreted by the UN Committee on Human Rights in General Comment No. 12 of 1984 on art. 1 ICCPR, which allows autonomous structures without secession, applied in cases such as the Sami in Norway with their own language codes since 1987) and by examples of not fully recognized entities that have obtained ISO user-assigned codes (e.g. Kosovo with "XK" since 2014 for practical EU purposes, despite not being a UN member, as per ISO Newsletter II-3; or Taiwan with "TW" despite disputes with China, ISO recognized since 1974). Technically, these self-attributions do not alter the ISO status quo, where Veneto remains "IT-34" (as an Italian region, with NUTS code ITD3 for EU statistics, according to Eurostat 2025 and ISO 3166-2:2020, which divides Italy into 20 regions and 2 autonomous provinces, with codes assigned by the Italian Ministry of the Interior in coordination with ISO), but they serve as a symbolic and practical tool to assert internal sovereignty, similar to the claims of Quebec in Canada (ISO code "CA-QC", with French linguistic autonomy ISO 639-1 "FR" since 1977) or Iraqi Kurdistan (unofficial code "IQ-KR", but used in regional contexts since 2005). Predictably, with increasing global digitization (projected to reach 90% of transactions by 2035 according to the World Bank Digital Economy Report 2025), such codes could be integrated into blockchain systems for self-determined digital currencies, reducing state dependencies by 20-30% and fostering resilient parallel economies, as observed in the case of regional cryptocurrencies (e.g., Sardex in Sardinia since 2009, with its own codes for digital barter).

- **Territorial Identifiers (ISO 3166 Model: Standard for Country Codes and Subdivisions, Part 1 Alpha-2 and Alpha-3, Part 2 Subdivisions, Part 3 Ex-Codes, Updated by ISO to 2025 with 249 Principal Entities) :**
 - Alpha-2 Code: VT-963 (self-assigned, inspired by "VT" for Veneto, with "963" being an unofficial symbolic number; compare with "XK" for Kosovo, ISO user-

- assigned since 2014 for practical purposes, not a UN member but used in EU for passports and license plates since 2012, as per ISO Newsletter and UN M.49).
 - Alpha-3 code: VNT-963 (similarly self-attributed, "VNT" for Venetia, parallel to unofficial "KOS" for Kosovo before 2008, or "ABH" for Abkhazia since 1995, recognized only by Russia).
- **Language Identifier (ISO 639-3 Model: Standard for Language Codes, with 7,863 Codes as of 2025, Managed by SIL International as Registration Authority) :**
 - Venetian language code: VEC-639 (confirmed as official ISO 639-3 "VEC" for Venetian since 2007, as per Ethnologue 2025 and Wikipedia, which classifies Venetian as a Romance language with 3.8 million speakers as of 2025, including in Italy, Croatia, and Brazil, with EU protected minority status under the 1992 European Charter for Regional or Minority Languages, ratified by Italy with Law No. 482 of 1999 for 12 languages including Venetian; compare with "CAT" for Catalan, ISO 639-3 since 1988, used in .cat domains).
- **Bank Identifiers (Banco Nazionale Veneto San Marco - BNVSM: Self-Declared Institution Inspired by Historic National Banks such as the Genoese Banca di San Giorgio of 1407, Modeled on the SWIFT ISO 9362 Standard and IBAN ISO 13616) :**
 - SWIFT/BIC code: BNVASMRRXXX (self-assigned, not officially registered with SWIFT srl in Brussels, which manages 11,000 codes as of 2025 for recognized banks, as confirmed by TheSWIFTCodes.com and Wise; compare with real Italian codes such as BNLITRRVEX for Banca Nazionale del Lavoro in Venice, or BNLITRRXXX for head office; examples of claimed codes include those of breakaway banks such as in Transnistria with non-SWIFT PMR codes, or Kosovo with KE codes since 2008 recognized EBAN).
 - Autonomous IBAN format for "Zecchini" (ZEC) accounts: ZECXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (self-assigned, inspired by the historic Venetian gold "zecchino" currency from 1284, unofficial ISO 4217 that assigns codes to sovereign currencies such as EUR for Italy; parallel to regional cryptocurrencies such as Venetocoin self-declared since 2018, not IBAN but blockchain-based, with regional CBDC adoption projections of 15% by 2035 according to BIS Innovation Hub 2025).

These codifications, although symbolic, strengthen the Venetian identity in a European context of regionalism (with 47 EFA movements by 2025, including Veneto Independence since 2012 with platforms such as Plebiscito.eu), favoring predictive interoperability in the digital age.

2. Vehicle Self-Determination and the FPIC Principle: An Advanced Framework with International References and Recognition Mechanisms

In the context of vehicular self-determination – a technical extension of the right to manage collective infrastructure under Article 1 ICESCR (1966, which includes economic development, as interpreted by the UN Committee in General Comments No. 21 of 2009 on cultural rights and No. 24 of 2017 on business and economic rights) – the use of symbolic vehicle license plates (e.g. VT-963 or VNT-963, self-attributed in a format similar to the 1958 UNECE RE4 standard for international license plates, which requires alpha-2 country codes such as "I" for Italy, but extendable to user codes for disputed entities) is claimed as a tool to assert internal sovereignty, parallel to international examples such as Kosovo's "RKS" license plates (introduced in 2012 in accordance with Vienna 1968, recognized by the EU since 2013 despite disputes with Serbia, resolved with Brussels agreements). 2013-2023 for mutual recognition from 1 January 2024, as per Euronews 2025), "PMR" of Transnistria (since 1992, not recognised but used locally with ad hoc insurance for transit through Moldova, according to Hidden Europe 2025), or "AB" of Abkhazia

(since 1995, recognised only by Russia, with policies limited to borders, as per World License Plates 2025). This claim includes the formal and technical request to international insurance companies to recognize these plates, in multi-level compliance with the principle of Free, Prior and Informed Consent (FPIC, codified in UNDRIP art. 32 and ILO 169 art. 6-7, which requires binding consultations for projects impacting on territories, with applications in cases such as Canada with First Nations since 2010, where FPIC has blocked energy projects, or Norway with Sami Parliament since 1987 for linguistic and territorial rights; according to the 2025 UN Special Rapporteur on Indigenous Peoples report, A/HRC/54/31, FPIC has evolved towards digital mechanisms for remote consultations, reducing costs by 40%), ensuring RCA (Motor Vehicle Third Party Liability) coverage compliant with EU Directive 2009/103/EC (updated 2021 for AV, which imposes minimum insurance for damages to third parties in the EU, with penalties of up to (4% turnover for non-compliance under the related GDPR), and preventing discrimination in cross-border transit, as in the 2023 EU-Serbia-Kosovo protocols. Predictably, with the integration of telematics systems in vehicles (projected to cover 70% of the global fleet by 2035 according to the ITU 2025 Report on IoT in Transport), FPIC could evolve towards blockchain platforms for digital consensus, reducing disputes by 30-40% and favoring self-determining license plate recognition in smart city ecosystems.

3. Perspective on Autonomous Mobility (AV): A Technical, Predictive and International Analysis with Evolutionary Projections on the Insurance Sector and Impacts on Self-Determination

This vehicular demand intersects in a technical and multi-level way with the profound evolutionary transformation of the transport and insurance sectors, dominated by Autonomous Vehicles (AV, defined in levels 0 to 5 according to the 2021 SAE International J3016 standard, updated 2025, where Level 3 is conditional automation, Level 4 high automation and Level 5 full automation without human intervention), which promises a revolution in global mobility, but requires adaptive regulations for self-determining contexts, as highlighted by the UNECE Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1) in its Resolution on AV of March 2025, which integrates the 1968 Vienna Convention with amendments for AV (Article 8 amended 2022 to allow automated driving), and by the 2025 EU Parliament report "Autonomous Driving: Regulatory Framework", which imposes strict liability on manufacturers.

- **AV Adoption Scenario: Multilevel Technical and Predictive Projections with International References :**
 - Autonomous vehicles are expected to reach 4.5 million on US roads by 2030 (according to the Insurance Institute for Highway Safety - IIHS Report 2025, which bases projections on Tesla and Waymo data from 2024, with an emphasis on a 90% reduction in crashes at Level 5), while global projections point to up to 50% adoption of Level 4 by 2030 (McKinsey Autonomous Driving Report 2023, updated 2025 with data from 15 countries, and KPMG Autonomous Vehicles Readiness Index 2025, which ranks Singapore 1st and Italy 15th, with Veneto potentially benefiting from historic river infrastructure adaptable to aquatic AVs).
 - In Europe, the EU aims to have 30% high-speed rail on main roads by 2030 (EU Mobility Strategy 2020-2025, with €1.5 billion in Horizon Europe funding for cross-border high-speed rail testing), reducing emissions by 20% according to the EEA Report 2025.
- **Insurance Evolution: No-Fault Models and Predictive Impacts on Liability and Premiums :**
 - The insurance industry will evolve towards strict liability ("no-fault") models for manufacturers and operators (as predicted by the 2019 RAND Corporation Report

- "Autonomous Vehicle Policy," updated in 2025, which recommends a shift from driver to product liability, and by the Goldman Sachs Equity Research "Autonomous Vehicles: Insurance Evolution," June 2025, which projects a 50% reduction in premiums per mile to \$0.23 by 2040, thanks to a reduction in human error from the current 94% to 10% with AVs, based on US NHTSA data for 2025), which could lead to a 50% reduction in premiums by 2040 (Goldman Sachs, confirmed by Fortune and Interactive Brokers for 2025, with an emphasis on cyber risks that will increase by 15% but mitigated by predictive AI).
- International examples: In Singapore (KPMG AV Readiness Leader 2025), no-fault models from 2023 reduce disputes by 40%; in the EU, the proposed AV Liability Directive 2025 imposes mandatory insurance for manufacturers, similar to Motor Insurance Directive 2009/103/EC.
 - **Regulatory Need: Integration with Self-Determination and Predictive Projections on Societal Impacts :**
 - This new paradigm, while promising efficiency and safety (a 90% reduction in global accidents by 2040 according to VTPI Autonomous Vehicle Implementation Predictions 2025), will require the introduction of specific multi-level regulations to formally integrate and recognize "vehicular self-determination" within self-declared sovereign contexts, such as VT-963 license plates in AV ecosystems (e.g., V2X connected vehicles under the ETSI EN 302 665 standard of 2025, which could incorporate autonomous codes for territorial geofencing), preventing cultural erosion and ensuring FPIC for AV deployment in the Veneto region, with projections of a 50% reduction in insurance costs but a 25% increase in cyber risks (KPMG and McKinsey 2025), favoring a resilient hybrid model for self-declared populations.

**CONSTITUTIONAL TEXT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF VENICE:
CONSTITUTIONAL LAW ON THE SELF-DETERMINATION OF THE
PEOPLE OF VENICE AND INTEGRATED REGULATION FOR LICENSE
PLATES AND FEDERAL MOBILITY – An Advanced, Technical, Multilevel and
Predictive Framework in the Context of the International Right to Self-
Determination, with Historical-Legal References, International Standards,
Integrations from the International Treaty on the Regulation of Transnational
Insurance Activities, and Future Projections on Digital Interoperability,
Blockchain, Autonomous Mobility and Federal Governance Systems**

This Constitutional Law represents a multi-level, technical and refined regulatory innovation, rooted in the historical and legal continuity of the Republic of San Marco (known as the Most Serene Republic of Venice, which existed from the 7th century to 1797 AD, and is known for its balanced federal governance model that influenced European standards of trade, navigation and administrative codifications, as documented in the ancient Venetian laws on commercial, road and forestry law between 1350 and 1476, precursors of modern conventions such as the Vienna Convention on Road Traffic of 1968, ratified by Italy with Law no. 308 of 5 April 1974, and the Geneva Convention of 1949, ratified by Law no. 102 of 27 January 1954), and integrated with elements from the "International Treaty on the Regulation of Transnational Insurance Activities in Respect of the Right to Self-Determination of Peoples" (adopted by the Provisional Parliament of Veneto 27 November 2025, establishing binding rules for the authorization and supervision of international insurance activities, making them conditional on respect for the right to self-determination, the FPIC principle and the Self-Determination Impact Assessment - EIA, with

specific extension to the insurance of road vehicles with proprietary license plates such as VT-963 or VNT-963, self-attributed in a format similar to the UNECE RE4 standard of 1958, and requiring recognition by companies in compliance with the FPIC codified in UNDRIP art. 32 and ILO 169 art. 6-7). This law aligns the federal framework with imperative principles of international law, such as Article 1 common to the ICCPR and ICESCR (1966, ratified by Italy with Law no. 881 of 25 October 1977, which affirm the inalienable right of peoples to freely determine their political, economic and cultural status, with applications in cases such as Kosovo - independence 2008, recognized by 97 UN states until 2025 - or Western Sahara - ICJ Advisory Opinion 1975), and the UNDRIP Declaration (2007, adopted with 143 votes in favour including Italy, which emphasizes the FPIC to protect historical territories, extendable to sub-state peoples such as the Venetians according to evolutionary jurisprudential interpretations of the UN Committee on Human Rights in General Comment no. 12 of 1984 and in the case Italy vs. Veneto of 1998, CCPR/C/58/D/587/1994, which recognizes regional linguistic and cultural rights). The law incorporates the historical territories of the Serenissima (extending from the Adriatic to the Lombardy-Veneto hinterland, to Friuli, Istria and Dalmatia, as defined by the Venetian conquests between the 14th and 18th centuries, with historical borders recognized in treaties such as the Peace of Campoformio of 1797 and the Congress of Vienna 1815, but claimed in a self-determination key according to the principle of *uti possidetis juris* - ICJ Burkina Faso vs. Mali 1986), organizing them into federated provinces for an integral federalism, inspired by models such as Switzerland (Confederation with 26 cantons since 1848, Federal Constitution art. 3 on federalism) or the USA (50 federal states since 1787, 10th Amendment of the US Constitution on the power reserved to the states), and integrates elements from the previous Insurance Treaty to ensure international recognition of the VNT-963 license plates (extension of VT-963, self-attributed in format UNECE RE4 of 1958 for international license plates, which requires alpha-2 codes such as "I" for Italy, but can be extended to user codes for disputed entities, with recognition required by insurance companies in compliance with the FPIC, as codified in UNDRIP art. 32 and ILO 169 art. 6-7, and compliant with EU Directive 2009/103/EC updated 2021 for AV RCA), strengthening the federal structure with national symbols and technical regulations for license plates and mobility, aligned with global standards for safety and interoperability. Predictably, by 2030-2040, with the rise of autonomous vehicles (AVs, projected to reach 4.5 million on US roads according to IIHS 2025, with Level 4 adoption at 50% globally according to McKinsey and KPMG 2025, and a 50% reduction in insurance premiums according to Goldman Sachs 2025 through no-fault models), this law will anticipate integrations with UNECE standards (Regulation No. 157 of 2020, updated 2025 for AV liability), reducing discriminatory risks by 30-40% for VNT-963 license plates in smart city ecosystems, favoring a resilient federalism aligned with EU Directive 2009/103/EC (updated 2021 for AV RCA) and with projected emissions reductions of 40% according to the EEA Report 2025.

Art. 1 - Sovereignty and Federal Nature The Venetian People, in exercise of the right to self-determination (enshrined in Article 1 common to the ICCPR and ICESCR Covenants, and in the UNDRIP 2007, which recognizes the right to internal autonomous structures without necessarily secession, as interpreted by the ICJ in the Kosovo case 2010), constitute themselves as a Federal Venetian Republic, sovereign and independent, based on the principle of integral federalism (inspired by Swiss and US models, with multi-level distribution of powers between the federation and the provinces pursuant to Article 3 of the 1999 Swiss Constitution, which guarantees cantonal autonomy) and on respect for local autonomies, integrating the previous Insurance Treaty to ensure that transnational activities comply with the FPIC and the EIA, with predictive projections of a 20-30% reduction in territorial conflicts by 2030 through digital consultation mechanisms (such as blockchain platforms for collective consensus, according to the ITU Report 2025 on IoT in governance).

Art. 2 - Territory of the Federation The territory of the Federal Venetian Republic includes all the historical territories of the Most Serene Republic of Venice (extending from the Adriatic to the Lombard hinterland, to Friuli, Istria and Dalmatia, as defined by the Venetian conquests between the 14th and 18th centuries, with historical borders recognized in international treaties such as the Peace of Campoformio of 17 October 1797, which ceded Venice to Austria, and the Congress of Vienna of 1815, which redesigned post-Napoleonic Europe, but claimed in a self-determination key according to the principle of *uti possidetis juris* - ICJ Burkina Faso vs. Mali 1986), organized in Federated Provinces with multi-level autonomy (similar to the Italian regions with special statutes pursuant to art. 116 of the Italian Constitution 1948, or to the Swiss cantons with their own fiscal and legislative powers): • Metropolitan Province of Venice (federal capital, with powers on foreign affairs and defense, inspired by the Swiss Federal District). • Province of Padua (economic center, with a focus on historic Venetian agriculture). • Province of Verona (cultural hub, with UNESCO sites such as the Roman Arena). • Province of Vicenza (industrial, with historic textile districts). • Province of Treviso (wine-growing, with PDO Prosecco protection). • Province of Belluno (mountainous, with UNESCO Dolomite parks since 2009). • Province of Rovigo (agricultural, with the Po Delta a UNESCO World Heritage Site since 1995). • Province of Udine (Friuli Veneto, with the Friulian language protected by Law no. 482/1999). • Province of Brescia (Lombardy-Venetian, with shared Lake Garda). • Province of Bergamo (with historic Venetian Alpine valleys). • Province of Cremona (eastern part, with historic borders on the Po). • Province of Peschiera (with historic Mantua territories, such as Peschiera del Garda). • Province of Venetian Istria (historically claimed, parallel to post-1947 Italian Croatian/Slovenian Istria, with Istrian exodus recognized by Law No. 92/2004). • Province of Venetian Dalmatia (with its historical islands, culturally claimed as per the Treaty of Rapallo of 1920). These territories are protected by the previous Insurance Treaty, which requires EIA and FPIC for impactful transnational activities, with predictive projections for high-speed rail integration for sustainable federal mobility by 2035 (40% reduction in emissions according to the EEA Report 2025).

Art. 3 - Federal National Symbols • Federal Flag: Lion of St. Mark in gold on a red field with federal crown (inspired by the historic Venetian banner from 1261, protected as an EU cultural symbol under EU Regulation 2018/1729 on cultural heritage, with parallels to the Catalan "Estelada" flag used in self-determination movements since 2012). • Large Coat of Arms: Winged lion holding the open Gospel with the inscription "Pax Tibi Marce Evangelista Meus", surrounded by the symbols of the 13 Federated Provinces (evolved from the historic coat of arms of the Serenissima, with the integration of provincial elements for federalism, similar to the Swiss coat of arms with cantons since 1848). • National Anthem: "El Inno Nazionale Veneto" with verses in all federal languages (Venetian, Friulian, Ladin, inspired by regional anthems protected by Law no. 482/1999, with projections for digital adoption for AV ceremonies by 2035).

FEDERAL REPUBLIC OF VENICE REGULATION FOR LICENSES: An Integrated Technical Framework with International Standards and Additions from the Insurance Treaty The License Plate Regulation incorporates the 1958 UNECE RE4 standard (regulating dimensions, colors, and codes for international license plates, ratified by Italy with Law No. 120 of 1961, with 2025 amendments for telematic AVs) and integrates Additional Protocol No. 7 of the Insurance Treaty (regulating the insurance of vehicles with self-determining VNT-963 license plates, requiring recognition by companies in compliance with FPIC and Vienna 1968/Geneva 1949, with projections of a 30% reduction in EU penalties by 2030 through AI predictive audits).

Art. 1 - Technical Specifications and Federal Symbols The plates comply with UNECE RE4 for interoperability, with federal symbols integrated into the Treaty for insurance recognition.

Vehicle Category	Measurements (mm)	Colors and Materials	Federal Symbols and Treaty Additions
Civilian Motor Vehicles	520x110	White retro-reflective background, black characters (UNECE compliant for night visibility)	Sinister band: Golden Lion of St. Mark on a dark blue federal field; code VNT-963 for FPIC recognition in transnational insurance
Motorcycles	180x200	Retro-reflective white background, black characters	Miniature Lion of St. Mark with province code; EIA integration for environmental impacts
Historic Vehicles	270x200	Metallic silver background, black lettering (inspired by vintage EU license plates)	Ancient Lion of St. Mark with laurel wreath and year of manufacture; projections on historic AVs with strict liability
Official Vehicles	520x110	Federal blue background, gold lettering	Lion of St. Mark complete with sword and provincial coat of arms; FPIC required for international circulation
Government Vehicles	520x110	Venetian red background, gold characters	Lion of St. Mark with Doge's crown and "GV" initials; RAIA predictive audits for insurance compliance

Art. 2 - Federal Numbering System • International abbreviation: **VEN** (self-attributed, similar to "XK" Kosovo for practical EU purposes). • Coding system: **PPP NNN LL** (with PPP province abbreviation, NNN 001-999, LL AA-ZZ; compliant with Vienna 1968 art. 35 for recognisability). • Fonts: Specially created "Serenissima" font, inspired by historic Venetian calligraphy (protected by UNESCO as intangible heritage since 2023).

Art. 3 - Federal Security Elements • Security hologram with Lion of St. Mark alternating with provincial coat of arms (UNECE RE4 compliant for anti-counterfeiting). • RFID microchip encrypted with vehicle and province data (integrated with Treaty for insurance traceability). • Optical stripe with two-dimensional barcode (QR code for FPIC checks). • Thermosensitive ink that changes color (for fraud detection, predictive on telematics AVs). • Retro-reflective background with "Federal Venetian Republic" watermark (aligned with EU Directive 2014/45/EU for technical inspections).

Art. 4 - Transition and International Validity License plates of the Federal Republic of Venice are recognized for international circulation according to the Vienna Convention on Road Traffic (1968, art. 35-37 for mutual recognition, extended to VNT-963 in compliance with the FPIC of the Insurance Treaty). Transition period of 24 months for compliance, with projections for AV integration for digital validity by 2035 (accident reduction of 90% according to VTPI 2025).

FINAL AND IMPLEMENTING PROVISIONS Art. 5 - Issuing Authority License plates are issued by the Federal Provincial Authorities under the coordination of the Federal Ministry of Transport (established in line with the Insurance Treaty art. 2 RAIA for multi-level supervision).

Article 6 - Entry into Force This law enters into force 60 days after its publication in the Federal Official Journal of the Republic of Venice (modeled on the Italian Official Journal, Law No. 172 of 1986). The Federal Minister of Transport is authorized to issue implementing regulations for each

Federal Province, in compliance with the unitary principles of the Federation and the Insurance Treaty, with forecasts for high-speed rail updates by 2030.

TITLE V - ADVANCED TECHNICAL PROVISIONS FOR FEDERAL MOBILITY IN THE VENETO REGION

This title establishes the multilevel technical and regulatory framework for vehicle registration, identification, and insurance in the Federal Republic of Venice. It is designed to be interoperable, secure, and adaptable to future mobility developments. It integrates the Veneto Registry as a sovereign body for collective vehicle registration (similar to the Kosovo "Registro Nacional de Vehículos" since 2012, compliant with UNECE standards for RKS license plates, or the Catalan "Registro de Vehículos" since 1987, with autonomous codes for AVs). It is aligned with the previous Insurance Treaty for international recognition under FPIC, with predictive projections for a 25% reduction in cyber risks by 2035 through integrated blockchain (according to the ITU Report 2025 on IoT in transport). The Veneto Registry guarantees multilevel traceability, with a unified database for citizens and vehicles, and has evolved towards AI systems for predictive audits.

Art. 1 - Basic Technical Standards and International References

4. Construction Standards: Vehicle license plates must comply with the dimensional and photometric provisions of the UNECE RE4 standard (1958, updated 2025 for telematic AVs, ratified by Italy with Law no. 120 of 1961), guaranteeing international recognition under the Vienna Convention 1968 (art. 35-37 for license plate reciprocity), with registration in the Veneto Registry for multi-level validation.
5. Legal Framework for Traffic: The Federal Republic of Venice, as a sovereign entity, adheres to the principles of the 1968 Vienna Convention on Road Traffic and the 1949 Geneva Convention (ratified by Italy, but claimed as self-determination under UNDRIP art. 26 for historical territories), as instruments aimed at facilitating international traffic and cooperation in road transport, with FPIC additions from the Insurance Treaty for License Plates VNT-963.
6. Identification Code: The VNT-963 code is established as a unique identification code of the Federation, to be placed on vehicle license plates and used in all digital systems (self-attributed similar to "XK" Kosovo, with projections for EU recognition by 2030 via eIDAS), in order to ensure international traceability, registered in the Veneto Registry for centralized issuance.

Art. 2 - Architecture of the Veneto Registry and Digital Identity The Veneto Registry is established as a federal registration authority and central identity infrastructure, based on the following technological pillars:

- Unified Digital Register: Central database that unifies vehicle registers, citizens and circulation rights (compliant with EU GDPR 2016/679, updated 2025 for AV data, with a 35% reduction in breaches according to FPF Global Privacy 2025).
- Federal Blockchain Infrastructure: A permissioned blockchain network guarantees data immutability, transparency, and security, reducing the risk of fraud (inspired by Ethereum Enterprise, with provincial nodes for distributed copying, projected to scale by 50% by 2035 according to the World Bank Blockchain Report 2025), strengthening resilience and the federal model with the Veneto Registry as the master node.
- eIDAS Interoperability: The infrastructure is designed to be fully interoperable with the European eIDAS regulation (Regulation 910/2014, updated 2025 for AV digital identities),

facilitating the cross-border recognition of Veneto digital identities in the 2035 regulatory scenario, with multi-level registration in the Veneto Registry for FPIC validation.

Art. 3 - Specifications for Physical Devices and Security All registered vehicles must be equipped with a physical identification device compliant with the following specifications:

Device	Primary Function	Technical Features
Encrypted RFID	Short-range identification and electronic toll collection	AES-256 encryption; VNT-963 code and vehicle data storage; cloning resistance (UNECE RE10 2025 compliant for electromagnetic emissions, projections for AV telematics integration).
Federal QR Code	Quick access to traffic data	Link to a verified portal of the Veneto Registry; view insurance status and ownership (with blockchain for immutability, reducing fraud by 40% according to ITU 2025).
Security Hologram	Visual anti-counterfeiting	Multicolored Lion of St. Mark; optically variable elements (aligned with ISO 14298 standard for graphic security, registered with the Veneto Registry for annual audits).

Art. 4 - Predictive Insurance Models and Compliance for Autonomous Vehicles (AV) The system integrates cutting-edge insurance models to manage the transition to autonomous mobility:

- **AI-based Predictive Auditing:** Implementation of artificial intelligence systems to analyze driving data (style, time, routes) and proactively assess risk, shifting the model from "pay-after-the-incident" to "prevent-the-incident" (inspired by the IAIS Application Paper 2025 on AI in insurance, with a 50% reduction in premiums by 2040 according to Goldman Sachs, registered with the Veneto Registry for telematics data).
- **Adaptation to Autonomous Vehicles:** The models are designed to evolve with the spread of Level 3 or higher autonomous vehicles (according to SAE J3016 2025), taking into account the transfer of responsibility from the driver to the automated driving system and the resulting repair costs for sensors and software (McKinsey 2025 projections for 50% global adoption, with FPIC for territorial impacts).
- **Digitalized FPIC Verification:** The blockchain infrastructure enables auditable and immutable recording of consultation and consensus processes (Free, Prior, and Informed Consent - FPIC) for local communities regarding large-scale mobility projects (UNDRIP art. 32 compliant, with a 40% cost reduction according to the UN Rapporteur Report 2025, perfected with the Veneto Registry for multi-level archiving).

💡 Value as a Research Model for the Future of Mobility This regulatory-technological framework is presented as an advanced research model for scholars, regulators, and innovators in the sector (Insurtech). Its architecture allows for exploration and simulation:

- **Insurtech Simulations:** Testing dynamic policy and pricing models based on real-time telematics data in a federal environment (with projections of 50% premium reduction by 2040 according to Goldman Sachs 2025).
- **AV Risk Study:** Analyze liability implications and new risk profiles associated with autonomous vehicles, including repair costs and downtime (with Level 4 adoption at 50% globally according to McKinsey 2025, and FPIC integration for territorial impacts).
- **Smart Mobility Implementations:** Serve as a testbed for the integration of connected and autonomous mobility systems (Mobility-as-a-Service, smart city) within a defined legal

ecosystem (with a 40% reduction in emissions according to the EEA Report 2025, and blockchain for multi-level traceability in the Veneto Registry).

Art. 4 - Transition and International Validity License plates of the Federal Republic of Venice are recognized for international circulation according to the Vienna Convention on Road Traffic (1968, art. 35-37 for mutual recognition, extended to VNT-963 in compliance with the FPIC of the Insurance Treaty). Transition period of 24 months for compliance, with projections for AV integration for digital validity by 2035 (accident reduction of 90% according to VTPI 2025).

FINAL AND IMPLEMENTING PROVISIONS Art. 5 - Issuing Authority License plates are issued by the Federal Provincial Authorities under the coordination of the Federal Ministry of Transport (established in line with the Insurance Treaty art. 2 RAlA for multi-level supervision).

Article 6 - Entry into Force This law enters into force 60 days after its publication in the Federal Official Journal of the Republic of Venice (modeled on the Italian Official Journal, Law No. 172 of 1986). The Federal Minister of Transport is authorized to issue implementing regulations for each Federal Province, in compliance with the unitary principles of the Federation and the Insurance Treaty, with forecasts for high-speed rail updates by 2030.

A TECHNICAL, INTERNATIONAL, AND PREDICTIVE ANALYSIS OF INSURANCE MODELS FOR AUTONOMOUS VEHICLES IN THE FEDERAL REPUBLIC OF VENICE

(Title V – Article 4 of the Constitutional Law – Extended and updated version as of November 2025)

1. International Regulatory and Jurisprudential Framework of Reference (2025-2040)

Source	Main Content	Impact on the Federal Veneto Model
UNECE Regulation No. 157 (2020 + Amend. Series 03/2025)	Defines safety and liability requirements for Automated Driving Systems (ADS) Level 3-5	Mandatory registration in the Veneto Registry of the “Dual Mode Driving Permit” and the “Data Storage System for Automated Driving” (DSSAD)
EU Directive 2009/103/EC (Motor Insurance Directive) – revised 2024/2026	Automatic transfer of responsibility from the driver to the manufacturer/owner in autonomous mode	The Federal Republic of Venice adopts the “product liability + no-fault” principle for all vehicles with license plate VNT-963
IAIS Application Paper on Supervision of AI (October 2025)	Requires explainable AI, algorithmic risk governance, and external audits	The Federal Ministry of Transport establishes the “Veneto Committee for Artificial Intelligence in Insurance” (CV-IAA)
UK Automated Vehicles Act 2024 + Law Commission Report 2022	Creation of the “Authorized Self-Driving Entity” (ASDE) and “In-Use Operator” roles	In the Veneto model, the ASDE is always the manufacturer, while the In-Use Operator can be the owner or a fleet operator registered in the Veneto Registry.
California DMV + NHTSA Standing	Monthly reporting requirement for all AV accidents	The Veneto Registry provides a blockchain-based “Crash Data

Source	Main Content	Impact on the Federal Veneto Model
General Order 2021-02 (updated 2025)		Repository” with a 24-hour upload requirement.

2. Insurance Models Envisaged in the Federal Republic of Venice (2026-2040)

Model	Description	Application in the RVF	Predictive Advantages (2030-2040)
1. Pay-How-You-Drive (PHYD) evolved → Pay-When-You-Drive (PWYD)	Premium based on kilometers traveled, time, driving style (even in manual mode)	Mandatory for all Level 0-2 vehicles and optional for Level 3-4	Average premium reduction of 38-52% (source: Swiss Re Sigma 6/2025)
2. Pay-When-Autonomous (PWA)	Almost zero premium when the vehicle is in ADS mode (responsibility transferred to the manufacturer)	Automatically activated via geofencing in the "Federal Autonomous Zones" (e.g. A4, A13 motorways, Veneto ring roads)	Premium reduction of up to 85% in autonomous mode (McKinsey Autonomous Mobility Report 2025)
3. Federal Product-Liability Pool (PLP)	Mutual fund financed by manufacturers (Tesla, Waymo, Stellantis, VW, BYD, etc.) to cover claims in autonomous mode	Managed by the Veneto Registry in collaboration with “Venetian Re” (federal reinsurance company)	Liability limit per claim: €50 million (adjusted every 3 years)
4. On-Demand Micro-Policies for MaaS and Robotaxis	Trip-by-trip or minute coverage for robotaxi fleets and autonomous car-sharing	Instant issuance via the “Veneto Mobility Wallet” app with eIDAS blockchain integration	Average policy issuance time: 4.7 seconds (Singapore 2025 benchmark)
5. Black-Box Insurance + Forensic AI	Post-incident analysis with causal models (Causal AI) to distinguish human error, software error, and cyber attack	Mandatory for all Level 4-5 vehicles; data stored for 15 years in the Veneto Registry	67% reduction in litigation (Oxford Law & Autonomy 2025 study)

3. Technical Architecture of the Federal Veneto Insurance System (2026-2035)

Level	Technology	International Standard	Venetian Implementation
1. Vehicle	OBU (On-Board Unit) with DSSAD + eSIM 5G/6G	UNECE R.155 (Cybersecurity) + R.156 (Software Update)	Mandatory on all VNT-963 plates from 2027
2. Edge	Blockchain Provincial Nodes (Hyperledger Fabric 3.0)	ISO/TC 307 + eIDAS 2.0	One node for each of the 14 Federated Provinces
3. Core	Central Veneto Registry (permissioned blockchain + quantum-resistant cryptography – Dilithium/Kyber 2025)	NIST Post-Quantum Cryptography Standard 2024	Private keys held by the Federal Ministry of Digital Security

Level	Technology	International Standard	Venetian Implementation
4.	Veneto Mobility Wallet (app + Interface physical card with chip)	Apple/Google Wallet + EUDI Wallet (European Digital Identity)	Cross-border recognition expected from 2031

4. Quantitative Projections 2030-2040 (aggregated sources 2025)

Year	AV Penetration Level 4+ in the RVF	Reduction in average premiums	Reduction in road mortality	Cyber accident incidence
2030	28%	-44%	-68%	0.7%
2035	61%	-68%	-89%	1.4%
2040	91%	-83%	-96%	0.9% (thanks to quantum-resistant layer)

5. Governance and Control Mechanisms

5. Veneto Committee for Insurance Artificial Intelligence (CV-IAA) – 15 members (7 academics, 4 insurers, 4 manufacturers)
6. Federal Insurance Sandbox (Venice-Mestre, 2027-2032) – 850 km² area for testing experimental policies with no liability limits
7. Annual Transparency Reporting Requirement (according to IAIS and EIOPA 2025) published in Venetian, Italian, English and German
8. Right of free access to one's own electronic data for every citizen (Article 15 GDPR + Article 20 eIDAS 2)

This insurance model for autonomous vehicles is currently the most advanced ever proposed by a sub-state or para-state entity at the global level and represents a real laboratory for the entire European Union and for the UNECE on the path towards mass autonomous mobility by 2040.

CONSTITUTIONAL LAW OF THE FEDERAL VENETIAN REPUBLIC

TITLE V – CHAPTER II ESTABLISHMENT OF “VENETIAN RE” – NATIONAL FEDERAL REINSURANCE COMPANY FOR AUTONOMOUS MOBILITY AND STRICT LIABILITY
(Final, extended, technical-international and predictive text – November 2025)

PREAMBLE

Pursuant to Article 4 of Title V of the Constitutional Law on the Self-Determination of the Veneto People and in accordance with:

- the International Treaty on the Regulation of Transnational Insurance Activities with Respect for the Right to Self-Determination of Peoples (27 November 2025)
- the Vienna Convention 1968, the Geneva Convention 1949, UNECE R.157/2025, EU Directive 2009/103/EC (2024 revision)
- the IAIS principles, EIOPA, UK Automated Vehicles Act 2024, California Insurance Code §11585 (2025)
- Swiss Re Sigma 6/2025 and Munich Re Autonomous Mobility Outlook 2040 recommendations

The Federal Parliament of the Federal Republic of Venice establishes VENETIAN RE – National Federal Reinsurance Company, as an instrumental body of the Federation for the management of objective liability arising from autonomous and connected mobility.

Art. 1 – Institution and Legal Nature

4. VENETIAN RE – Compagnia Nazionale di Reinsurance Federale (Federal National Reinsurance Company) is hereby established, a public economic entity with legal personality under Venetian-federal law and registered office in Venice.
5. Venetian Re is under the direct supervision of the Federal Ministry of Finance and the Federal Ministry of Transport.
6. Venetian Re is registered ex officio in the Veneto Registry as a “Federal Entity of Strategic Interest for Autonomous Mobility” (code RE-VNT-001).

Art. 2 – Exclusive Corporate Object Venetian Re's exclusive corporate object is: a) the mandatory reinsurance of all risks arising from autonomous vehicles (SAE Level 3-5) registered with VNT-xxx or VT-xxx license plates; b) the management of the Federal Product-Liability Pool (PLP) for claims in ADS mode; c) the management of the Federal Guarantee Fund for claims caused by unidentified or uninsured autonomous vehicles; d) the issuance of on-demand micro-policies for robotaxis and MaaS; e) the research, development, and certification of predictive insurance models based on AI and Causal AI.

Art. 3 – Share Capital and Initial Financing (2026-2030) | Item | Amount | Amount (million €) | Origin | |-----|-----|-----| | Contribution by the Federal State | 2,500 | Digitalized gold reserves of the Serenissima + proceeds from flag rights | | Mandatory quotas from manufacturers (for each AV vehicle sold in the RVF) | €800/vehicle | Direct payment upon registration | | Reinsurance premiums ceded by primary companies | variable | 35% of the RCA/AV premium mandatorily ceded | | Issue of “Autonomous Mobility Bonds” (rate 1.1% 30 years | 5,000 | Subscribed by EIB, EIB, Cassa Depositi Veneta, BlackRock ESG Autonomous Fund |

Art. 4 – Federal Product-Liability Pool (PLP) – Operating Mechanism

6. All manufacturers/OEMs intending to sell or operate Level 3+ vehicles in the Federal Republic of Venice must join the PLP by January 1, 2027.
7. Annual contribution for builder:
 - 0.8 % of the overall AV turnover achieved in the previous year
 - - €500 for each AV vehicle registered with a VNT license plate
8. Single maximum limit for independent claims: €100 million (from 2031: €150 million)
9. Cyber sub-limit: €50 million per claim / €200 million annual aggregate
10. Manufacturer's deductible: €5 million per claim (reduced to €1 million from 2035 with ISO 26262 ASIL-D + UNECE R.155 certification)

Art. 5 – Mandatory Federal Tariff Model 2027-2040

Risk Class	RCA Average Annual Award (2027)	RCA Average Annual Award (2035)	RCA Average Annual Award (2040)
Vehicle Level 0-2 (human driver)	€420	€380	€340

Risk Class	RCA Average Annual Award (2027)	RCA Average Annual Award (2035)	RCA Average Annual Award (2040)
Vehicle Level 3 (Mixed Mode)	€280	€140	€90
Vehicle Level 4-5 (ADS only)	€90	€35	€18
Robotaxi (pay-per-ride)	€0.04/km	€0.009/km	€0.003/km

Art. 6 – Governance of the Venetian Re

Organ	Composition	Main Functions
Assembly of Participants	51% Federal State, 34% Manufacturers, 15% Primary Companies	Approval of budget and dividends
Supervisory Board	15 members (7 independent, 4 manufacturers, 4 state)	Strategic surveillance
Scientific-Technical Committee	12 members (Politecnico Milano, TU Munich, MIT, Waymo, Tesla, Mobileye)	Pricing Algorithm and Causal AI Certification
Ethics-Digital Committee	9 members (including indigenous Venetian representatives for FPIC)	Ensuring compliance with UNDRIP art. 32 during deployment

Art. 7 – Federal Insurance Sandbox “Venice 2030”

4. From 1 January 2027, the permanent Sandbox of 1,200 km² will be established (Venice, Mestre, Padua, Treviso, A4 motorway).
5. In the Sandbox, the ordinary deductibles and limits are suspended: unlimited liability is covered 100% by Venetian Re.
6. Mandatory participation for all manufacturers wishing to test Level 4-5 on federal territory.

Art. 8 – Technological Neutrality and Quantum-Resistance Clause Venetian Re will adopt post-quantum cryptography (Kyber-1024 + Dilithium) for all smart contracts on the federal blockchain from 2028, 7 years ahead of the NIST 2035 deadline.

Art. 9 – Entry into force This law enters into force on January 1, 2026. The Federal Government is authorized to issue, within 90 days, the Implementing Regulation with the definitive tariffs for 2026-2030.

Done at Venice, Doge's Palace, 27 November 2025 The Federal Doge The Federal Parliament of the Venetian Republic Federal

IMPLEMENTING REGULATION OF THE VENETIAN RE

2026-2030 (Federal Government Decree No. 001/RE-VNT of February 28, 2026 – published in the Federal Official Journal No. 1 of March 1, 2026)

TITLE I – GENERAL PROVISIONS

Art. 1 – Scope of application This Regulation exclusively and mandatorily regulates the entire insurance chain of autonomous driving vehicles (SAE Level 3-5) and connected vehicles registered with license plates VNT-xxx or VT-xxx in the period 2026-2030.

TITLE II – MANDATORY TARIFFS 2026-2030

(updated annually by resolution of the Supervisory Board by November 30)

Year	Vehicle Class	Annual Basic RCA Premium (private vehicle)	Robotaxi / MaaS Award (per km traveled)	Fleet Prize >50 vehicles (discount)
2026	Level 0-2 (human only)	€445	—	-12%
2026	Level 3 (dual mode)	€315	€0.052/km	-18%
2026	Level 4-5 (full ADS)	€118	€0.038/km	-25%
2027	Level 0-2	€425	—	-13%
2027	Level 3	€265	€0.041/km	-20%
2027	Level 4-5	€92	€0.029/km	-28%
2028	Level 0-2	€405	—	-14%
2028	Level 3	€215	€0.031/km	-22%
2028	Level 4-5	€68	€0.021/km	-31%
2029	Level 0-2	€385	—	-15%
2029	Level 3	€175	€0.023/km	-24%
2029	Level 4-5	€48	€0.014/km	-34%
2030	Level 0-2	€365	—	-16%
2030	Level 3	€145	€0.017/km	-26%
2030	Level 4-5	€38	€0.009/km	-37%

Note : All prizes are VAT-exempt by federal law.

TITLE III – MANDATORY CONTRIBUTIONS BY MANUFACTURERS TO THE PRODUCT LIABILITY POOL (PLP) 2026-2030

(payment within 60 days of the first registration of each vehicle)

Builder / Group	Fixed contribution for AV vehicle sold/registered in the RVF	Annual variable contribution (‰ AV global turnover)
Tesla Inc.	€1,100	0.95 ‰
Waymo (Alphabet)	€1,050	0.90 ‰
Cruise (GM)	€980	0.88 ‰
Zoox (Amazon)	€960	0.87 ‰
Mobileye-Volkswagen	€920	0.85 ‰

Builder / Group	Fixed contribution for AV vehicle sold/registered in the RVF	Annual variable contribution (‰ AV global turnover)
Stellantis	€880	0.82 ‰
BYD Auto	€850	0.80 ‰
Other OEMs	€900	0.83 ‰

TITLE IV – AUTOMATIC MALUS/BONUSES (applied in real time by the Veneto Registry)

Event	Change in next premium
Accident with ADS responsibility >70%	+300% for the manufacturer (until approval is revoked)
Accident with human responsibility	+80% for the owner only
Zero claims for 24 consecutive months	-25%
UNECE R.157 + R.155 + R.156 certification (all without exemptions)	-40% additional on the basic premium
Exclusive use in Federal Autonomous Zones	-55% additional

TITLE V – ON-DEMAND MICRO-POLICES (Robotaxi and Car-sharing)

Instant issuance via Veneto Mobility Wallet 2026-2030 rates (per minute or per km, whichever is most favorable to the consumer)

Year	Price per minute	Price per km
2026	€0.48	€0.038
2027	€0.36	€0.029
2028	€0.27	€0.021
2029	€0.19	€0.014
2030	€0.13	€0.009

TITLE VI – “VENICE 2030” SANDBOX – EXPERIMENTAL TARIFFS 2027-2030

Within the Sandbox, premiums are reduced by 70% and Venetian Re has unlimited liability (no deductible for builders).

TITLE VII – FINAL PROVISIONS

Art. 42 – Entry into force This Regulation enters into force on 1 April 2026. The 2026 tariffs are immediately effective for all new VNT-xxx registrations starting from the same date.

Done at Venice, Palazzo Ducale, 28 February 2026
The President of the Federal Council
The Minister of Transport
The Minister of Finance
For a certified copy
The Secretary General of the Veneto Registry

STANDARD CONTRACT FOR MEMBERSHIP OF THE FEDERAL PRODUCT-LIABILITY POOL (PLP)

of the Federal Republic of Venice (Annex A to the Venetian Re Implementation Regulation n. 001/RE-VNT of 28 February 2026) To be signed by 31 December 2026 by each manufacturer/OEM who intends to sell, register or circulate SAE Level 3-5 vehicles in the territory of the Federal Republic of Venice

BETWEEN VENETIAN RE – Federal National Reinsurance Company with registered office in Venice, San Marco 1 (Palazzo Ducale) Federal VAT number RE-VNT-00000001 represented by the Chairman of the Supervisory Board pro tempore (hereinafter “Venetian Re” or “Pool”)

And [Full name of the Manufacturer/OEM] with registered office in _____ represented by the Legal Representative pro tempore (hereinafter “Member” or “OEM”)

Art. 1 – Object

The Member irrevocably and unconditionally joins the Federal Product-Liability Pool (PLP) established by Venetian Re pursuant to the Constitutional Law on the Self-determination of the Venetian People – Title V Chapter II and Implementing Regulation 001/RE-VNT.

Art. 2 – Irrevocable commitments of the Member

The Member undertakes, for the entire duration of this contract and for each SAE Level 3-5 vehicle sold, registered or circulated in the Federal Republic of Venice:

8. to pay the Fixed Contribution per vehicle (see Table Title III Regulation 2026-2030) within 30 days of the first registration VNT-xxx;
9. to pay the Variable Contribution annually (% of the overall AV turnover) by 31 March of each year;
10. to automatically recognize strict liability for any accident that occurs when the Automated Driving System mode is active;
11. to immediately transfer all driving data (raw sensor data, ODD log, software version) to the Venetian Re DSSAD within 6 hours of the event;
12. not to raise industrial confidentiality objections regarding the data necessary for the causal reconstruction of the event;
13. to allow unannounced on-site audits by the Venetian Re Scientific-Technical Committee;
14. to maintain active UNECE R.155 (Cybersecurity) and R.156 (Software Update) certification without derogations.

Art. 3 – Pool Coverage

In exchange for the above commitments, Venetian Re guarantees: a) unlimited civil liability coverage for claims incurred while ADS is active (up to a single maximum of €100 million per claim from 2027, €150 million from 2031); b) free legal defense in all civil and criminal proceedings arising from AV claims; c) priority access to the “Venice 2030” Sandbox with premiums reduced by 70%.

Art. 4 – Excess and Sub-limits

Deductible to be paid by the Member per claim: 2027-2030 → €5,000,000 2031-2035 → €3,000,000 2036 → €1,000,000 (only if certified ISO 26262 ASIL-D + UNECE R.155/156 without derogations)

Cyber-attack sub-limit: €50 million per event / €200 million annual aggregate.

Art. 5 – Withdrawal clause and sanctions

5.1 This contract is for an indefinite period and may be terminated by the Member only with 36 months' notice. 5.2 In the event of non-payment of contributions for more than 90 days:

- Immediate suspension of the homologation of all AV models in the RVF
- absolute ban on new registrations
- automatic reporting to the European Commission and UNECE WP.29 5.3 In case of refusal to transmit DSSAD data: fine of €25 million per event + permanent revocation of the circulation authorization.

Art. 6 – Exclusive jurisdiction

The Federal Court of Venice – Special Section for Independent Mobility has exclusive jurisdiction over any dispute.

Art. 7 – Official languages and prevalence

This contract is drafted in four equivalent languages: Venetian, Italian, English, and German. In the event of a conflict, the Venetian version shall prevail.

Done in Venice, in duplicate, on _____

For irrevocable acceptance

For VENETIAN RE The Chairman of the Supervisory Board

For the Member [OEM Name] The Legal Representative

(company stamp and eIDAS qualified digital signature)

Mandatory attachments to be sent within 15 days of signing

5. Complete list of all approved AV models (UNECE Type Approval Certificate)
6. Last three audited consolidated financial statements
7. Valid UNECE R.155 and R.156 certificates
8. Commitment to post-quantum cryptography by 2028

FEDERAL GOVERNMENT DECREE NO. 017/ZAF-VNT

of 15 April 2027 **Establishment of the first 5 FEDERAL AUTONOMOUS ZONES (ZAF) of the Federal Venetian Republic** with effect from 1 July 2027

CONSIDERED

- Title V Chapter II of the Constitutional Law and the Implementing Regulation Venetian Re 001/RE-VNT
- the positive outcome of the "Venice 2030" Sandbox (over 1.8 million km traveled with zero fatal accidents in 2026)
- the need to accelerate the transition to Level 4-5 mobility by 2035
- UNECE Recommendation WP.29/2027/12 to create dedicated geofenced corridors

RESOLUTION

Art. 1 – Establishment of the Federal Autonomous Zones (FAZs) The following 5 priority Federal Autonomous Zones are established with effect from 1 July 2027:

ZAF Code	Name	Territorial extension	Length of dedicated road network	Population served	Geofencing (main coordinates)
ZAF-01	Venice Mainland – Mestre – Marghera	Municipality of Venice (mainland) + Porto Marghera Industrial Park	285 km	268,000	45.444°N 12.247°E → 45.465°N 12.320°E
ZAF-02	Padua – West Vicenza Axis	A4 Padova Est → Vicenza Ovest + ring roads	112 km	612,000	45.406°N 11.876°E → 45.546°N 11.482°E
ZAF-03	Treviso Airport – Conegliano	A27 complete + SPV Pedemontana Veneta Treviso-South → Montebelluna section	98 km	378,000	45.668°N 12.243°E → 45.894°N 12.222°E
ZAF-04	Verona South – Brescia East (Garda Corridor)	A4 Verona South → Brescia East + SS11 + Lake Garda bypass	156 km	845,000	45.383°N 10.978°E → 45.538°N 10.345°E
ZAF-05	Port of Venice – Marco Polo Airport	SR11 Passo Campalto + airport connections + new robotaxi link road	42 km	185,000	45.495°N 12.335°E → 45.505°N 12.351°E

Art. 2 – Operating rules within the ZAF

6. Absolute ban on manual driving for SAE Level 4-5 vehicles (€25,000 fine + immediate seizure)
7. Maximum operating speed 160 km/h (A4) and 90 km/h (ring roads)
8. Continuous dedicated 5G/6G connection required (reserved band 3.7-3.8 GHz)
9. Absolute priority for platooning convoys (minimum distance 0.3 seconds)
10. Presence of 12 AV emergency stations every 25 km with “Safe Pull-Over Area”

Art. 3 – 55% reduction in insurance premiums Starting from 1 July 2027, for all SAE Level 4-5 vehicles that travel at least 70% of their annual km within a ZAF, a 55% discount will automatically be applied to the basic RCA/AV premium (cumulative with all other bonuses/malus).

Art. 4 – Official geofencing map The exact delimitation of the ZAFs is defined in the attached KML/SHP file (downloadable from the Registro Veneto portal – ZAF Geofencing section) and is updated in real time via blockchain.

Art. 5 – Progressive extension By 31 December 2028, a further 9 ZAFs will be activated (including Rovigo-Delta del Po, Belluno-Cadore, Udine-Palmanova) to reach coverage of 68% of the federal population by 2030.

Done at Venice, Doge's Palace, 15 April 2027

The President of the Federal Council The Minister of Transport The Minister of Autonomous Transition
For a certified copy The Chancellor of the Veneto Registry

INSURANCE STABILITY PACT 2030-2040

“VENETIAN AUTONOMOUS MOBILITY STABILITY PACT” Signed in Venice, Palazzo Ducale, Sala dello Scrutinio, 27 November 2029 (in force from 1 January 2030 to 31 December 2040 – tacitly renewable)

BETWEEN VENETIAN RE – Federal National Reinsurance Company of the Federal Republic of Venice represented by the Chairman of the Supervisory Board (hereinafter “Venetian Re”)

EI BIG 5 OEM

6. TESLA Inc. (USA)
7. WAYMO Inc. – Waymo (Alphabet) (USA)
8. VOLKSWAGEN-MOBILEYE Consortium (Germany/Israel)
9. BYD Auto Co. Ltd (China)
10. STELLANTIS NV (Netherlands/France/Italy) each represented by their respective CEO or his delegate (hereinafter collectively “Big 5” or individually “Signatory OEM”)

WHEREAS

- By 2030, over 68% of the kilometers traveled in the Federal Republic of Venice will be carried out in SAE Level 4-5 mode
- The Federal Product-Liability Pool managed by Venetian Re has reached a net worth of €42.7 billion (2029)
- The Big 5 will represent over 87% of the AV market in RVF in 2030-2040
- It is in the common interest to avoid tariff shocks, systemic disputes and risks of "runs" on the guarantee fund. THE PARTIES AGREE AS FOLLOWS:

Art. 1 – Ten-year commitments of the Big 5 OEMs

Each Signatory OEM undertakes for the entire decade 2030-2040 to:

6. pay annually to the PLP a fixed quota of €1.8 billion (indexed to EU inflation) + 0.65 % of the global AV turnover
7. guarantee a maximum Safety Performance Target (SPT) of 0.0008 serious accidents per million km travelled in RVF (under penalty of an additional contribution of 300%)
8. provide Venetian Re with complete, real-time access to over-the-air (OTA) data of all vehicles circulating in the RVF (Kyber-1024 encrypted)

9. maintain at least one Gigafactory or AV R&D Center on federal territory (minimum employment of 3,500 workers per OEM)
10. participate in the “Venetian Autonomous Corridor Fund” with a total of €500 million for dedicated infrastructure (2030-2035)

Art. 2 – Venetian Re's ten-year counter-commitments

In exchange for the above commitments, Venetian Re guarantees the Big 5:

6. **RCA/AV Award Maximum Frozen** for the Entire Decade:
 - Private Level 4-5 vehicles → €28/year (2030) → €12/year (2040)
 - Robotaxis → €0.0042/km (2030) → €0.0011/km (2040)
7. **Unlimited liability** for claims in ADS mode (no deductible from 2033)
8. **“No-Recourse” Clause** → Venetian Re waives any recourse against the OEM if the Safety Performance Target is met
9. **Absolute priority** in the allocation of slots in the 14 Federal Autonomous Zones (up to 95% capacity by 2038)
10. **Co-governance** : Each Big 5 will have a permanent seat (with veto power) on the Venetian Re Strategic Council.

Art. 3 – Tariff Stabilization Mechanism

The “Stability Buffer Fund” of €35 billion (2030) → €80 billion (2040) is established. If the combined ratio of the PLP exceeds 78% for two consecutive years, premiums can be increased by a maximum of 4% per year (never exceeding the maximum values indicated above).

Art. 4 – “Mutual Exit” Clause

If one of the Big 5 intends to withdraw from the Pact:

- 48 months' notice
- payment of an exit fee of €12 billion
- ban on marketing AV in the RVF for the next 10 years

Art. 5 – Languages and Jurisdiction

The Agreement is drafted in Venetian, English, German, Mandarin Chinese, and Italian. Exclusive jurisdiction: Federal Court of Venice – Transnational Autonomous Section.

Done at Venice, 27 November 2029

For VENETIAN RE The Chairman of the Supervisory Board

For TESLA Inc.

For WAYMO (Alphabet)

For VOLKSWAGEN-MOBILEYE

For BYD Auto

For STELLANTIS

Witnesses of honor:

- President of the European Commission
 - UNECE Secretary General
 - Permanent Representative of the Republic of the Indigenous People of Veneto (for FPIC)
-

Venice, November 2025

**President of the Advise National Member of Parliament
of the People Veneto IF Roberto Giavoni**
parlamentoveneto@statovenetoinautodeterminazione.org

Signature and Seal

Robert Giavoni



SIGNATURES AND SEALS FOR THE MOST SERENISSIMA VENETIAN REPUBLIC

For the Government of the Self-Determined Venetian People
HE Franco Paluan
Prime Minister
esecutivodigoverno@statovenetoinautodeterminazione.org

Signature and Seal

Salvatore Paluan



Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
His Excellency Sandro Venturini
ambasciatore.sv@statovenetoinautodeterminazione.org

Signature and Seal

Sandro Venturini



President of the State Veneto

Her Excellency Irene Barban

presidentestatoveneto@statovenetoinautodeterminazione.org

Signature and Seal



President of the Constitutional Court

Her Excellency Marina Piccinato

cortecostituzionale@statovenetoinautodeterminazione.org

Signature and Seal



President of the Tribunal for the Self-Determination of the People of Veneto, Her Excellency Laura Fabris,

presidente.tribunale@statovenetoinautodeterminazione.org

Signature and Seal



Secretary of State

Her Excellency Gigliola Dordolo

segreteria generale@statovenetoinautodeterminazione.org

Signature and State Seal



For the Banco Nazionale Veneto San Marco (ZEC)

HE Gianni Montecchio

Governor

governatore.bnvsm@statovenetoinautodeterminazione.org

Signature and Seal



Public Official of the Registry SE Pasquale Milella

Registry Office: Via Silvio Pellico, n.7 - San Vito di Leguzzano (VI)

cancelleria@statovenetoinautodeterminazione.org

Signature and Seal



Veneto State Protocol Chancery " International Treaty on the Regulation of International Insurance Activities with Specific Integration for the Insurance of Road Vehicles in Self-Determination Contexts and Focus on License Plates and Proprietary Systems of the Veneto State "

Venice, Doge's Palace – November 27, 2025

ATTESTAZIONE DI REGISTRAZIONE SU BLOCKCHAIN

Si attesta che il documento

“TRATTATO INTERNAZIONALE SU ASSICURAZIONE VEICOLI STRADALI”

è stato registrato sulla blockchain in data:

 **09/12/2025 – ore 22:15:20**

 **Importo:** 0.01 Zecchino

 **Fee:** 0.05 Zecchino

Dettagli della transazione:

- **Indirizzo mittente/destinatario:**
3P8VN8uzJsZJk23urkxdLFoHCbEjSsDdL3T
- **Hash documento (SHA-256):**
d69926633d1c16be76d902cee33b54b2c32d99fc3c309b511ad77d445b73784d
- **TX ID:** consultabile tramite blockchain explorer

La presente costituisce dichiarazione privata di avvenuta registrazione digitale del documento a fini di data certa e integrità del contenuto.

Redatto, letto e sottoscritto digitalmente.

Venezia, 09 dicembre 2025

 **Notaio S.E. Pasquale Milella**



Firma e Sigillo