



## Strade sicure. Memoria e proposte dell'ANCSA per il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sen. Matteo Salvini

L'Associazione Nazionale Centri di Soccorso Autoveicoli-ANCSA intende offrire un proprio contributo all'individuazione di misure in grado di contrastare il rilevante incremento di incidenti con esito mortale su strade ed autostrade nonché, più in generale, a rendere possibile una più ampia ed articolata sicurezza per utenti della strada, Forze dell'ordine ed operatori del soccorso stradale.

ANCSA vuole lanciare un appello al Governo ed al Parlamento affinché le nuove misure allo studio in materia di sicurezza stradale ne colgano finalmente tutti gli aspetti ed includano ogni nuova esigenza derivante dalle più recenti dinamiche in atto sulle strade del Paese.

### **ANCSA: la storia, la *mission***

L'ANCSA, associazione di categoria maggiormente rappresentativa del settore del soccorso stradale meccanico e della custodia giudiziaria, riunisce a livello nazionale più di duemila aziende, con un indotto complessivo di oltre cinquantamila unità di addetti.

Fondata nel 1973 da alcuni soccorritori stradali lungimiranti, l'Associazione ha progressivamente assunto un ruolo di grande rilievo nel settore, facendosi interprete delle esigenze degli iscritti, tutelandone gli interessi giuridici ed economici, provvedendo altresì ad ogni emergente necessità formativa. Al momento costituisce un vero e proprio punto di riferimento nazionale per chi svolge attività di autoriparazione, soccorso stradale e custodia di veicoli.

Per conseguire tali finalità svolge un'intensa attività di studio, approfondimento e ricerca, affiancata da importanti realtà imprenditoriali italiane e internazionali, centri di ricerca e scuole di formazione professionale, nonché esperti di organizzazione aziendale, professionisti e docenti esperti del settore, con numerosi eventi dedicati alla formazione, condivisione e divulgazione, che si concretizzano in incontri tematici, scambi di esperienze, gruppi di lavoro, ricerche sulla legislazione UE e degli Stati membri, convegni, congressi ed eventi di protezione civile.

Collabora quotidianamente con le Forze dell'ordine nel recupero, rimozione dei veicoli in panne ed incidentati nonché di quelli sottoposti a sequestro – sia amministrativo che penale - e fermo amministrativo. E' altresì impegnata a promuovere e valorizzare ogni forma di utile collaborazione con la Pubblica Amministrazione, al fine di individuare strategie operative condivise, volte alla razionalizzazione delle procedure, al miglioramento della sicurezza degli utenti, alla tutela dei lavoratori ed alla salvaguardia delle imprese operanti nel settore.

Fin dalla sua fondazione, ANCSA persegue l'obiettivo di qualificare al meglio la professione del Soccorritore stradale professionale e di promuovere percorsi formativi di alta qualità, per il tramite



di enti accreditati, partendo dal presupposto che un dipendente formato rappresenta un sostanziale arricchimento per ogni azienda del settore.

ANCSA si è dotata altresì di un Codice Etico, al quale il soccorritore stradale è tenuto ad uniformare la propria attività nei rapporti con l'utenza; di un sito Internet ([www.ancsa.it](http://www.ancsa.it)) recante le maggiori novità del settore, articoli in materia ed un supporto documentale di eccellente livello, finalizzato alla risoluzione dei problemi, vecchi e nuovi, in materia di sicurezza stradale.

## **1. Mobilità elettrica: criticità emergenti ed esigenze di sicurezza**

In tema di mobilità elettrica, ANCSA ha promosso – in collaborazione con il Comitato Elettrotecnico Italiano (CEI) – il primo corso di formazione dedicato ai soccorritori e custodi giudiziari - dal titolo *“E-mobility: criteri di sicurezza per operazioni di soccorso stradale meccanico e custodia in deposito di veicoli elettrici ed ibridi. Qualifiche PES PAV”* - al fine di consentire ai propri associati di operare in sicurezza su veicoli elettrici ed ibridi, in attesa che vengano individuate specifiche norme tecniche e specifiche modalità di intervento concernenti tale tipologia di mezzi. Nel dettaglio, il corso è stato realizzato per far conoscere ai soccorritori e custodi associati Ancsa le necessarie misure di sicurezza, i dispositivi di protezione individuale (DPI) e le principali procedure da adottare in caso di interventi di soccorso o di custodia in depositaria di veicoli elettrici e ibridi. Il corso permette l'attribuzione al lavoratore delle qualifiche di PES (*persona esperta*) e PAV (*persona avvertita*).

L'iniziativa di ANCSA si è resa necessaria e non più rinviabile in considerazione dell'aumento in Italia della circolazione di veicoli elettrificati, a quattro o a due ruote. Secondo recenti dati diffusi dall'associazione Motus-E, le auto a trazione totalmente elettrica (BEV) circolanti in Italia al 31 marzo 2023 sarebbero 183.467; le immatricolazioni *full electric* nel mese di marzo avrebbero segnato un aumento dell'82% sul 2022, facendo registrare nel primo trimestre dell'anno un record storico di immatricolazioni BEV.

La crescita di questo segmento del parco circolante è ancora più significativa se si fa riferimento non solo ai BEV ma anche ai veicoli ibridi [nelle varie configurazioni di ibridazione: PHEV (ricarica esterna) oppure *Full Hybrid* e *Mild Hybrid* (senza ricarica esterna)].

Sul punto, occorre sottolineare che le criticità derivanti dallo sviluppo delle mobilità elettrica si stanno manifestando come una realtà da affrontare oggi, non soltanto una prospettiva di domani o dopodomani.

### **1.2 L'attuale vuoto normativo in materia**

I veicoli elettrificati presentano caratteristiche diverse rispetto ai termici che occorre sempre considerare in caso di intervento di soccorso su strada, per avaria o incidente, oppure quando il veicolo è custodito in un deposito. Ciò anche al fine di evitare conseguenze molto pericolose; non solo per gli operatori del soccorso ma anche per gli utenti della strada ed i rappresentanti delle FF.OO., molto spesso presenti sul luogo dell'intervento.

Non esistono norme tecniche in materia, tranne quelle sui motori elettrici che tuttavia non comprendono tutti i temi emergenti nel settore dell'*automotive*.



Il descritto aumento progressivo dei veicoli elettrici ed ibridi in circolazione impone che sia colmato al più presto il preoccupante vuoto prescrittivo che si registra in materia di mobilità elettrica, individuando modalità specifiche da adottare in caso di soccorso meccanico su strada e di custodia in deposito. Il recupero di tale tipologia di veicolo, a seguito di incidente o avaria, espone a pericoli continui il soccorritore, che dovrebbe sempre essere istruito in merito ai rischi di elettrocuzione e di eventuale incendio anche in un momento successivo all'intervento. Occorre quindi che tutti gli operatori siano a conoscenza delle specifiche modalità di soccorso richieste per automezzi provvisti di impianti elettrici ad alta tensione ed esposti a rischio di incendio, rilascio di sostanze tossiche ed esplosione. L'operatore deve altresì sempre disporre degli speciali dispositivi di protezione individuale richiesti in tali casi.

In Italia, al momento, tali problematiche potrebbero apparire apparentemente meno rilevanti rispetto ad altri Paesi, in conseguenza dell'ancora relativamente modesto numero dei veicoli ibridi ed elettrici rispetto a quelli con motori endotermici. Tuttavia il settore è destinato ad una crescita notevole anche grazie agli incentivi statali. Occorre quindi considerare per tempo la profonda diversità dei veicoli elettrici rispetto a quelli tradizionali ed affrontare i rischi connessi a tale diversità.

### **1.3 Necessità di specifica preparazione professionale e di attrezzature speciali per l'intervento su strada. Il rischio incendio**

Alla luce di quanto detto, è chiaro che il soccorritore stradale ed il custode non possono improvvisare. Ne va della sicurezza del lavoratore e, più in generale, della sicurezza della circolazione stradale.

Inoltre anche in tema di veicoli elettrificati, gli schemi costruttivi adottati dai costruttori sono molteplici; occorre pertanto avere conoscenza aggiornata dei singoli modelli in circolazione e disporre di attrezzature specifiche per intervenire.

Il rischio incendio assume particolari connotazioni nel caso di veicolo elettrificato, più frequente in caso di incidente; può scoppiare anche in un momento successivo all'intervento del soccorritore, a distanza di ore e di giorni, con la possibilità di rilascio di sostanze nocive ed addirittura di esplosione. Il litio si infiamma già ad 80 gradi. Per questo, alcuni costruttori adoperano pacchi batterie climatizzati per evitare i rischi di incendio da surriscaldamento. In caso di incendio del pacco batterie, risultano del tutto inefficaci gli estintori, occorre utilizzare grandissime quantità di acqua oppure aspettare che le fiamme si estinguano da sole.

In alcuni Paesi europei le grandi società di soccorso stradale si sono già dotate di carri attrezzati con speciali contenitori per i veicoli elettrificati, forniti di sensori o telecamere termiche ed allagabili con acqua per raffreddare il pacco batterie e prevenire l'incendio. Nel contenitore, il veicolo per il quale sussiste il rischio di "thermal runaway" (fuga/valanga termica) viene monitorato fino a quando è possibile smaltirlo in sicurezza.



Il fenomeno - rilevato anche dopo molte ore o giorni dall'incidente - consiste in un processo di innalzamento termico incontrollato, con l'aumento repentino della temperatura delle batterie e sfiato di gas/sostanze nocive, in grado di provocarne l'incendio e, nel peggiore dei casi, l'esplosione.

#### **1.4 Attività post-incidente e custodia in deposito. Il rischio *thermal runaway***

Nel nostro Paese non risultano conclusi studi per consentire la custodia in sicurezza di tali veicoli nelle depositerie giudiziarie, mediante la fissazione di parametri minimi di distanza da altri veicoli, la previsione di aree dedicate nonché l'adozione di apparecchiature speciali di vigilanza costante a distanza (telecamere e termo scanner per la misurazione della temperatura dei pacchi batteria) sui mezzi incidentati per i quali sussiste il rischio di accensione o di riaccensione di un incendio apparentemente domato.

Anche nei depositi sussiste quindi il rischio di "*thermal runaway*". Il fenomeno è stato affrontato negli Stati Uniti dall' Agenzia federale per la sicurezza stradale del Dipartimento dei Trasporti statunitense (NHTSA, *National Highway Traffic Safety Administration*), che si occupa anche di valutare la sicurezza dei veicoli stradali. La NHTSA ha stabilito che:

- i veicoli elettrificati incidentati devono essere collocati in aree protette e ben ventilate, lontane da fonti di calore e da altri veicoli con motorizzazione tradizionale;
- sia sempre evitato il surriscaldamento delle batterie ed il conseguente rischio di incendio.

Alcune case costruttrici hanno fornito proprie indicazioni circa la quarantena a cui occorrerebbe sottoporre le auto incidentate. Anche in questo caso, si tratta di indicazione non uniformi:

- durata (da 48 ore a cinque giorni ecc...);
- area minima raccomandata per ogni veicolo [es.: 28 mq (Tesla), 15 metri attorno al veicolo (Fiat, Kia)].

Al riguardo, emerge la necessità di disporre di specifiche disposizioni sulla custodia dei veicoli elettrificati e quindi sull'eventuale esigenza di realizzare aree dedicate nei depositi.

#### **1.5 Preparazione professionale differenziata per soccorritori rispetto ai manutentori/riparatori**

E' necessario ed urgente che i lavoratori del settore siano tutti qualificati (o almeno quelli che devono operare su veicoli elettrificati) ed in grado di poter intervenire in sicurezza su tali veicoli, in ogni condizione climatica e logistica.

Al riguardo occorre sottolineare una differenza fondamentale: il manutentore, il riparatore, operano normalmente nella loro officina, durante gli orari di apertura; il soccorritore invece è chiamato ad intervenire di giorno e di notte, anche in condizioni meteo avverse e spesso con l'esigenza di fare presto per liberare il più presto possibile la sede stradale.

La proliferazione di modelli a trazione elettrica o ibrida ha moltiplicato gli schemi costruttivi e favorito l'adozione di soluzioni tecniche non sempre uniformi, soprattutto nella collocazione dei cavi ad alta tensione e dei dispositivi di sicurezza dell'impianto. Emerge pertanto l'esigenza che le Case costruttrici provvedano al più presto a rendere disponibili per ogni veicolo di propria produzione la relativa rescue sheet (*scheda di sicurezza, con indicazione della posizione di tutti i componenti*



*potenzialmente pericolosi*), possibilmente in lingua italiana, che consenta a tutti gli operatori di poter rispettare alti standard sicurezza in caso di avaria o di incidente stradale.

### **1.6 La proposta di ANCSA in tema di soccorso meccanico e custodia in sicurezza dei veicoli elettrificati**

In conclusione, si ritiene necessario che lo sviluppo della mobilità elettrica debba essere accompagnato da un preciso e dettagliato quadro di riferimento che ne definisca i punti critici in maniera chiara e che permetta una corretta formazione degli operatori. Nel particolare, siano:

- individuate procedure specifiche di soccorso e custodia per i veicoli elettrificati;
- previsti continui aggiornamenti professionali in materia per tutelare i lavoratori incaricati di operare su tali veicoli;
- disponibili le schede di sicurezza (*rescue sheet* con indicazione della posizione di tutti i componenti potenzialmente pericolosi e del disconnettore dell'impianto ad alta tensione (*service plug*) relative ad ogni modello di veicolo circolante, aggiornate e possibilmente in lingua italiana;
- raccomandati o resi obbligatori i dispositivi di protezione individuale (DPI) in caso di operazioni di soccorso su veicoli in tensione;
- fissati parametri certi per la durata e le modalità del periodo di *quarantena* dei veicoli incidentati in deposito o in officina;
- previste nei depositi giudiziari speciali aree attrezzate per la custodia in sicurezza dei veicoli elettrici ed ibridi.

## **2. Trasporto in sicurezza delle persone appiedate in autostrada a seguito di avaria o incidente**

il Codice della strada vieta che gli occupanti di un veicolo possano permanere a bordo in caso di trasporto dello stesso sul pianale di un carro attrezzi o di traino mediante gancio. In passato, non pochi infortuni si sono verificati a seguito della violazione di tale norma, anche in conseguenza delle pressioni operate da qualche incauta Società di servizio (Organizzazione affidataria del servizio del soccorso stradale meccanico su strada ordinaria o autostrada) che raccomandava addirittura di trasportare persone "*all'interno del veicolo caricato*" fino al primo casello autostradale.

Nonostante tali censurabili direttive, i soccorritori hanno cercato di ovviare al problema – prima dello scoppio della pandemia da Covid-19 e solo quando possibile – ospitando i passeggeri in cabina, nel numero consentito dalla carta di circolazione, accompagnandoli fino al primo casello autostradale o centro abitato. Durante l'emergenza epidemiologica, invece, risultò infatti del tutto evidente che il trasporto in cabina dei soggetti verso i quali si prestava soccorso – sollecitato e talvolta preteso, soprattutto in caso di intervento in autostrada – non poteva più essere effettuato poiché veniva meno la distanza minima prevista dalle misure di prevenzione del coronavirus, soprattutto in spazi ridotti come la cabina di un carro attrezzi.



Dal canto suo, ANCSA ha di continuo rimarcato l'opportunità che fosse sempre prevista la possibilità di impiego di veicoli aggiuntivi, a cura degli stessi soccorritori oppure mediante chiamata di un veicolo di trasporto pubblico (taxi, NCC).

Ogni richiesta dell'Associazione di prevedere un veicolo aggiuntivo al carro attrezzi ha però trovato sempre la netta opposizione delle Società di servizio. Il motivo di tale resistenza è semplice da individuare: le Società di servizio non sono mai state disposte a farsi carico dei maggiori oneri derivanti dall'uso di un mezzo aggiuntivo destinato al trasporto degli occupanti del veicolo incidentato o in avaria.

Al riguardo, è opportuno sottolineare che l'esigenza di rapidità dell'intervento di soccorso è prevista espressamente dalla Direttiva n. 3279 in data 24 maggio 1999 del Ministero dei Lavori Pubblici, recante "*Regolamentazione del soccorso stradale in autostrada per i veicoli in avaria o incidentati*". La Direttiva, che detta la disciplina del soccorso meccanico autostradale, recita: "*..sulle autostrade è necessario rimuovere " nel più breve tempo possibile" il veicolo fermo ( per qualsiasi motivo) in quanto causa di estremo pericolo per la circolazione degli altri veicoli oltreché degli occupanti il veicolo in avaria. Sulle autostrade è inoltre vietata la circolazione dei pedoni*".

Nel luglio 2020, un primo tentativo verso la soluzione del problema in argomento è stato fatto in Lombardia, sia pure limitatamente alla circolazione in autostrada. La Prefettura di Milano ha promosso e sottoscritto con i rappresentanti delle Società concessionarie di autostrade e con la Polizia Stradale, Compartimento della Lombardia, un Protocollo d'intesa finalizzato ad individuare nuove modalità di esecuzione del soccorso stradale meccanico in caso di presenza di persone appiedate. Il documento reca altresì le firme "*per presa visione*" di alcune delle citate Società di servizio operanti sul territorio nazionale.

Nel Protocollo era previsto che:

- il trasporto in cabina di persone appiedate fosse effettuato entro il limite massimo indicato nella carta di circolazione;
- all'atto delle attività di soccorso stradale le Organizzazioni di soccorso meccanico (le Società di servizio ndr) potessero fare intervenire, per il recupero delle persone in eccedenza, dei veicoli taxi o NCC, le cui Compagnie dovessero essere convenzionate da parte delle stesse Organizzazioni ed essere autorizzate dalle Concessionarie dell'attività in autostrada, secondo le procedure che sarebbero state definite, in tempi celeri, nell'ambito di appositi Tavoli tecnici, convocati dalle Concessionarie.

Tuttavia non poche segnalazioni, inviate all'ANCSA. da soccorritori lombardi, hanno evidenziato l'immediata mancata applicazione del Protocollo da parte delle Società di servizio.

## **2.1 La proposta di ANCSA in tema di trasporto in sicurezza di persone appiedate**

Si ritiene urgente introdurre l'obbligo per le Società di servizio di avvalersi di un adeguato sistema di trasporto per le persone rimaste appiedate a seguito di incidente o di avaria meccanica, le quali - in ossequio alle norme del CdS - non possono mai restare nel veicolo trainato o posto sul pianale del mezzo di soccorso. Né tantomeno attendere a bordo strada che si reperisca un idoneo mezzo di



trasporto, a scapito della propria sicurezza. La disponibilità di mezzi aggiuntivi destinati al trasporto delle persone appiedate dovrebbe essere contestuale all'arrivo dei mezzi di soccorso e mai ritardata.

### **3. Guida sotto l'effetto di alcol e sostanze stupefacenti**

E' una lista sempre più lunga, giorno dopo giorno. Pedoni investiti sul marciapiede o al margine della strada, famiglie distrutte a bordo di veicoli lanciati a folle velocità, fine settimana costellati di giovani vittime, auto pirata o conducenti che dopo l'impatto abbandonano il veicolo per darsi alla fuga. Quasi sempre la causa principale è lo stato di ebbrezza e l'effetto dell'uso di stupefacenti. Occorre quindi contrastare efficacemente un fenomeno di dimensioni ragguardevoli, che appare in drammatico e progressivo aumento sull'intero territorio nazionale.

Come spesso accade, tali tragici fatti ed il numero delle vittime hanno prodotto l'immediata richiesta di un inasprimento delle pene previste per l'omicidio stradale commesso in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di droghe - ora punito con detenzione fino a 12 anni - e, in generale, di un giro di vite nei confronti di chi risulti essersi messo alla guida in condizioni psicofisiche alterate. Analogamente si ipotizza di introdurre la sospensione della patente fin dalla prima infrazione in caso di violazioni di una certa gravità.

#### **3.1 La reiterazione della guida in stato di alterazione di un veicolo già sottoposto a sequestro amministrativo**

Sul punto, tuttavia, si riterrebbe utile ipotizzare la previsione da parte del Legislatore di un effetto della violazione aggiuntivo a tale condivisibile orientamento - l'inasprimento delle pene o la sospensione della patente - per meglio arginare la condotta di guida irresponsabile ed impedire la sua agevole reiterazione.

La guida disattenta o le condizioni psicofisiche alterate da alcol e sostanze stupefacenti trasformano il veicolo in un'arma ed il conducente in un potenziale assassino. Occorrerebbe quindi privare il detentore dell'arma stessa e non solo del porto d'armi. Il potenziale trasgressore dovrebbe avere pertanto la certezza di perdere, sia pure temporaneamente in caso di infrazioni più lievi, il proprio veicolo.

Va altresì considerato che nel caso di violazione dell'art. 186 o 187, attese le conseguenze di natura penale previste, la custodia del veicolo affidato al proprietario/trasgressore si protrae di norma fino alla conclusione delle relative procedure, che talvolta durano anni. Ciò rende molto probabile il verificarsi delle descritte criticità. In tema di pericolo di reiterazione dell'illecito, è infatti da ritenere molto improbabile che i trasgressori seriali, ossia quelli più inclini alla violazione perché dipendenti da alcol e droga, possano diventare improvvisamente virtuosi e non usino più il veicolo a seguito di una sanzione di sequestro amministrativo e di affidamento a loro stessi.

Un tragico esempio di tale fenomeno si può ravvisare nell'incidente avvenuto il 16 ottobre 2022 sull'A10 tra i caselli di Sanremo e Taggia, provocato da un conducente -peraltro dandosi alla fuga dopo l'impatto - che era alla guida di un SUV sottoposto a sequestro amministrativo e che aveva un precedente per guida in stato di ebbrezza. Ha percorso 500 metri contromano, in una galleria a



doppio senso di circolazione per la presenza di un cantiere stradale, per poi schiantarsi contro un autocarro proveniente dalla direzione opposta. Un morto e due feriti gravi il bilancio dell'incidente.

### **3.1 L'esempio del Regno Unito: immediata perdita del veicolo come prima efficace misura afflittiva e di deterrenza**

La perdita temporanea ma immediata del veicolo costituisce la norma, ad esempio, nel Regno Unito, dove il fenomeno della guida in stato di ebbrezza ha radici antiche ed è ritenuto meritevole di immediate e radicali misure afflittive al fine di arginare il fenomeno.

In caso di guida sotto l'effetto di alcol o droghe è infatti sempre previsto il sequestro del veicolo, con trasporto in una struttura giudiziaria senza alcuna possibilità di immediato affidamento al trasgressore, al proprietario o a terzi indicati da quest'ultimo.

In caso di mancato ritiro del veicolo entro il termine prescritto (10-15 giorni) - con contestuale pagamento degli oneri di custodia - il medesimo viene avviato alla demolizione senza ritardi di sorta.

### **3.2 La proposta di ANCSA in tema di sanzioni giuste ed efficaci in caso di guida sotto l'effetto di alcol e sostanze stupefacenti: sequestro amministrativo con affidamento temporaneo a depositaria giudiziaria, senza oneri per l'Erario**

In Italia, tenendo sempre conto delle differenze esistenti tra i rispettivi ordinamenti giuridici e della possibile presenza di un gravame di natura penale, si potrebbe ipotizzare un analogo provvedimento di sequestro ed affidamento ad un custode giudiziario della durata di almeno 30 giorni, senza oneri di custodia per l'Erario. Il veicolo è trasferito in proprietà al soggetto a cui è stato consegnato (individuato ex art. 214 bis ovvero altro soggetto affidatario) anche ai soli fini della rottamazione e senza alcun onere per l'Erario, allorché, decorsi i 30 giorni dall'affidamento, l'avente diritto non ne abbia assunto la custodia, previo pagamento degli oneri di recupero, trasporto e custodia.

L'affidamento obbligatorio per 30 giorni al deposito giudiziario sarebbe peraltro un efficace mezzo di deterrenza e di contrasto alla sempre più diffusa pratica che vede il trasgressore tornare immediatamente a circolare nonostante il veicolo sia sottoposto a sequestro oppure - come spesso accade - che lo stesso divenga oggetto di alienazione fraudolenta, di asportazione dei componenti di maggior valore e furto simulato, di abbandono o di sparizione; circostanze che di fatto vanificano la sanzione irrogata.

## **4. Regolamentazione del soccorso stradale meccanico**

A corollario, appare non più differibile il formale riconoscimento e la regolamentazione della Categoria professionale del soccorritore stradale, individuando i requisiti minimi (professionali e strumentali) che occorre possedere per effettuare in sicurezza ogni tipo di intervento, in cui siano sempre garantiti gli operatori e gli utenti della strada.

Analogamente a quanto previsto dall'Ordinamento per l'individuazione delle depositerie da inserire nell'elenco prefettizio ex art. 8 del dPR n. 571/1982, da tempo ANCSA chiede, in ogni sede, che siano



individuare modalità che disciplinino la peculiare attività lavorativa del soccorritore che, pur essendo di fondamentale importanza, non è regolata né tutelata. È di fatto sconcertante e pericoloso che chiunque si possa improvvisare soccorritore stradale, seppur privo di adeguata formazione e dei mezzi adatti alle diverse tipologie di intervento.

Quella dei soccorritori stradali, di fatto, rappresenta l'unica categoria di lavoratori che chiede allo Stato regole e non soltanto aiuti economici.

L'ANCSA ritiene indispensabile che un'integrazione della normativa vigente comporti un'adeguata modalità di verifica e controllo sulla idoneità professionale e sul possesso di mezzi per gli operatori che intendono svolgere tale attività, assicurando in tal modo il rispetto di requisiti indispensabili per garantire la sicurezza degli operatori e degli utenti della strada durante l'attività di soccorso stradale meccanico e di rimozione dei veicoli.

Ciò può avvenire anche attraverso la previsione di un Albo o elenco di soggetti autorizzati allo svolgimento del servizio di soccorso stradale meccanico, al quale possano essere iscritti soltanto coloro i quali sono in possesso dei requisiti prescritti.

In tal modo si eviterebbe il proliferare di soggetti privi di professionalità e requisiti e che la conseguente approssimazione professionale si traduca in rischi gravi per la sicurezza della circolazione stradale.

#### **4.1 Lo scenario attuale: un servizio considerato pubblico essenziale privo di qualsiasi regolamentazione**

Il soccorso stradale meccanico è un servizio classificato come pubblico essenziale; è svolto sull'intera rete viaria ordinaria ed autostradale a favore di ogni tipo di veicolo, ogni giorno dell'anno e copre le 24 ore. Risulta essere quindi un'attività che comporta un'organizzazione del lavoro articolata su turni da parte di specifiche figure professionali, in numero adeguato al tipo di impresa, e presuppone il possesso di mezzi idonei ad affrontare in sicurezza interventi su ogni tipo di veicolo, dalla bicicletta ai TIR, che a loro volta possono essere carichi di sostanze inquinanti o pericolose. Il soccorritore stradale deve essere in grado di svolgere in qualsiasi momento ed in ogni condizione climatica tutte le operazioni che occorrono in caso di incidente, rimozione, ovvero nell'esecuzione di provvedimenti di sequestro, fermo amministrativo o sequestro penale, operando a supporto alle Forze dell'ordine. Deve garantire l'incolumità degli operatori e degli utenti, rendendo possibile il ripristino della circolazione scorrevole nel più breve tempo possibile, affinché la sicurezza della viabilità sia sempre garantita.

Tale esigenza emerge maggiormente in caso di attività di soccorso prestata in autostrade o tangenziali, dove l'alta velocità dei veicoli in transito amplifica di molto i rischi e richiede che gli interventi siano sempre condotti con rapidità e sicurezza, senza alcuna pericolosa approssimazione.

Anche in tema di soccorso stradale, pertanto, la sicurezza legata alla circolazione sulla strada necessita di priorità assoluta.

Compito prioritario del soccorritore stradale meccanico è raggiungere al più presto possibile il luogo dell'intervento (conseguente ad avaria o ad incidente stradale); prestare soccorso in loco, quando



effettuabile; rimuovere i veicoli interessati nel più breve tempo possibile e trasportarli in un'officina o in un deposito, a seconda dei casi. Ciò richiede che il soccorritore sia in possesso di una consolidata conoscenza professionale e di specifiche specializzazioni; comporta altresì varie forme di responsabilità, sia civili che penali.

L'obiettivo da raggiungere è un sistema in cui operino solo imprese professionali, selezionate sulla base dell'accertato possesso di determinati requisiti, in analogia a quanto già è previsto da decenni per la custodia giudiziaria dei veicoli (artt. n. 8 e seqq. del d.P.R. n. 571/1982); ciò al fine di garantire il livello qualitativo minimo che tutti gli operatori del settore dovrebbero raggiungere.

Il rilievo attribuito al soccorso stradale meccanico ed alla custodia giudiziaria è confermato anche dalla circostanza che tali attività non hanno subito alcuna interruzione durante il periodo del *lockdown*, in quanto ricomprese tra quelle contraddistinte nel codice ATECO 52 nonché gerenti di servizi accessori alla circolazione su gomma, che si traducono nell'espletamento di un servizio pubblico essenziale su strade ed autostrade.

Tale funzione essenziale legittima pienamente l'aspettativa di un formale riconoscimento da parte del Legislatore dei giusti diritti e dei doveri della categoria, mediante un provvedimento che ne formalizzi l'esistenza e ne disciplini finalmente requisiti e mansioni.

#### **4.2 L'insufficiente normativa di riferimento**

Il soccorso stradale è sostanzialmente privo di una normativa di riferimento specifica in grado di regolare l'accesso alla professione e lo standard qualitativo degli interventi.

Le poche norme in vigore risultano insufficienti e per lo più concernenti il solo ambito autostradale. In ragione delle finalità pubbliche del servizio di soccorso meccanico in autostrada, gli artt. del Codice della strada (CdS) n. 175 *"Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali"*, comma 12 (*"Il soccorso stradale e la rimozione dei veicoli sono consentiti solo agli enti e alle imprese autorizzati, anche preventivamente, dall'ente proprietario"*), e n. 176 *"Comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali"*, comma 12, prevedono che lo svolgimento di tale servizio sia subordinato ad autorizzazione da parte di Enti proprietari o Società concessionarie.

L'art. 374 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del CdS, all'art. 374, contempla inoltre che *"L'attività di soccorso stradale e di rimozione di veicoli sulle autostrade può essere affidata in concessione dall'ente proprietario della strada a soggetti autorizzati all'esercizio delle attività di autoriparazione di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122"*.

Al soccorso stradale meccanico in autostrada è rivolta una datata Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici, la n. 3279 del 24 maggio 1999, recante *"Regolamentazione del soccorso stradale in autostrada per i veicoli in avaria o incidentati"*, che prevede un adeguato e tempestivo servizio di soccorso attraverso strutture e mezzi permanentemente ed esclusivamente a ciò dedicati e di soggetti qualificati, con idonea organizzazione di operatori dotati di specifica professionalità e mezzi



conformi alla normativa vigente, i quali possano effettuare l'intervento di soccorso in condizioni di sicurezza. Fissando i criteri ed i requisiti del soccorso stradale in autostrada, la Direttiva contempla espressamente anche le conseguenze derivanti da un'eventuale interruzione dello stesso, ossia il declassamento del tronco autostradale a strada extraurbana.

#### **4.3 Necessità di formazione professionale ed impiego di mezzi adatti al tipo di intervento**

La formazione e l'impiego delle più moderne tecnologie di settore - insieme al rispetto delle norme sulla sicurezza nei luoghi di lavoro - rendono possibile il salto qualitativo per le aziende che operano da anni nel soccorso stradale e che hanno già investito nella crescita e nella modernizzazione; costituiscono valide linee guida per quelle che si apprestano ad affacciarsi su questo scenario.

Al riguardo, occorre rammentare gli svariati incidenti (stradali e non) derivanti da attività di soccorso condotte in maniera errata o con attrezzature inadatte. Il fenomeno è maggiormente rilevante sulla rete autostradale, dove si contano a decine gli episodi di gravi fatti occorsi durante lo svolgimento delle operazioni di soccorso meccanico sul luogo di un precedente incidente stradale. Allo stato attuale non è possibile quantificare il numero di morti e feriti gravi derivante da tali episodi, spesso originati da colpevole approssimazione e dall'inesperienza degli operatori.

Non è raro, infatti, che il soccorso sia prestato con mezzi insufficienti, inefficienti o sotto dimensionati; oppure che gli addetti non siano stati adeguatamente formati per portare a termine un determinato tipo di intervento. Ciò si riscontra nel caso di imprese che operano al di sotto della soglia minima di professionalità, con il fine di abbattere i costi di esercizio, ed applicano tariffe molto inferiori alla media per apparire concorrenziali.

#### **4.4 Tutela dell'ambiente e ripristino dei luoghi dell'intervento**

L'operazione di soccorso stradale, peraltro, dovrebbe essere sempre condotta nel rispetto dell'ambiente, intervenendo efficacemente e tempestivamente con attrezzature e prodotti idonei alla bonifica, alla pulizia e al ripristino del sito in cui è avvenuto l'incidente o si è verificata l'avaria, a seguito di eventuali sversamenti post-incidente (benzina, gasolio, oli minerali, cristalli..).

Attualmente, invece, non sempre ciò avviene ed in realtà costituisce solo un auspicio, perché allo stato dei fatti, nonostante la centralità del rispetto dell'ambiente in ogni contesto, sovente tali attività di bonifica e ripristino dei luoghi non vengono svolte con la cura e la professionalità necessarie, con il risultato di continuare a rinvenire al margine della strada ogni tipo di residui.

#### **4.5 Controllo sulle tariffe applicate: chiarezza, trasparenza e maggiore tutela per gli utenti**

Altro fenomeno negativo, di non poco conto, è quello del taglieggiamento a cui l'utente della strada viene talvolta sottoposto da parte di operatori di pochi scrupoli. Aspetto non trascurabile, quindi, è anche la necessità che ogni onere a carico del cittadino sia trasparente, ragionevole e controllabile; occorre infatti porre fine ad un sistema che rende possibile veri e propri agguati a danno di chi,



trovandosi in condizione di oggettiva necessità, è costretto ad accettare richieste molto onerose e francamente ingiustificate.

ANCSA ha reso pubbliche e consultabili le proprie tariffe di intervento, alle quali gli iscritti sono tenuti ad uniformarsi. Le tariffe però non sono obbligatorie per i non iscritti. Ciò ovviamente, nell'attuale situazione di assoluta mancanza di regole, non impedisce ad una minoranza di soggetti, marginali e senza scrupoli, di richiedere ai malcapitati automobilisti, in caso di intervento di soccorso, importi ben più alti del dovuto.

#### **4.6 Assenza di tariffe minime e massime per l'attività di soccorso su strade ed autostrade**

Nel nostro Paese non sono mai state introdotte tariffe minime e massime per gli interventi di soccorso stradale, contrariamente a quanto invece da tempo previsto in altri Stati membri dell'Unione Europea.

Anche in questo caso sarebbe auspicabile far fronte all'assoluta mancanza di regole, che provoca crescenti criticità.

Occorre prevedere una tariffa minima e massima per l'attività di soccorso stradale su strade ed autostrade. La tariffa minima, infatti, garantisce la corretta remunerazione dell'attività dell'impresa che svolge l'attività sul territorio, evitando forme di concorrenza sleale da parte di operatori non professionalizzati con rischio per la sicurezza della circolazione stradale. La tariffa massima impedisce forme di speculazione da parte di operatori scorretti che, approfittando della situazione di bisogno degli utenti in panne o coinvolti in incidenti stradali, possano richiedere tariffe eccessivamente elevate e quindi sproporzionate rispetto alla tipologia dell'intervento.

#### **4.7 La proposta di ANCSA per la regolamentazione del soccorso stradale meccanico**

Si ritiene utile e necessario, per quanto descritto in materia di sicurezza della circolazione stradale, sicurezza sul lavoro, trasparenza nei rapporti con gli utenti, che:

- si pervenga alla regolamentazione del settore del soccorso stradale meccanico mediante la previsione di un Albo o altro tipo di elenco di imprese in grado di svolgere a livello professionale il servizio di soccorso stradale meccanico, al quale possano aver accesso soltanto coloro che risultino in possesso di requisiti minimi e relative attrezzature.  
Tale regolamentazione rappresenterebbe anche l'attuazione in materia della direttiva 2014/24/UE del 26 febbraio 2014, che all'art. 64 prevede *“Gli Stati membri possono istituire o mantenere elenchi ufficiali di imprenditori, di fornitori, o di prestatori di servizi riconosciuti o prevedere una certificazione da parte di organismi di certificazione conformi alle norme europee in materia di certificazione...”*. Al riguardo giova sottolineare che la creazione di un elenco dei soccorritori con requisiti standard di professionalità semplificherebbe non di poco anche le procedure di gara indette dalle Amministrazioni pubbliche e locali per l'affidamento del servizio di rimozione o di autorizzazione allo svolgimento del servizio di soccorso stradale;
- venga introdotto un tariffario minimo e massimo per gli interventi effettuati su strade ed autostrade. La tariffa minima, infatti, garantirebbe la corretta remunerazione dell'attività dell'impresa che svolge l'attività sul territorio, evitando forme di concorrenza sleale da parte di



operatori non professionalizzati con rischio per la sicurezza della circolazione stradale e degli stessi operatori.

La tariffa massima impedirebbe forme di speculazione da parte di operatori scorretti e metterebbe al riparo le imprese da una corsa al ribasso che di fatto tende ad escludere le aziende più serie e virtuose.

## 5. Sistema Informatico dei Veicoli Sequestrati (SIVeS)

Nel vasto ambito delle problematiche proprie della custodia giudiziaria, permangono ancora irrisolte rilevanti criticità che interessano il Sistema Informatico dei Veicoli Sequestrati (SIVeS), suscettibili di originare inevitabili conseguenze negative sulle attività svolte e sulle finalità del sistema stesso.

Come è noto, nel 2007, a seguito di precedente modifica del CdS, è stato introdotto il SIVeS al fine di razionalizzare la procedura di affidamento dei veicoli sottoposti a sequestro o fermo amministrativo e di ridurre drasticamente i troppo lunghi tempi di custodia nelle depositerie, fonte di oneri insostenibili a carico dell'Erario. Dal canto loro, i custodi giudiziari accolsero con favore tale innovazione, nella speranza che la nuova procedura potesse ridurre sensibilmente i tempi di giacenza ed accelerare le procedure di rottamazione o reimmissione in circolazione di tali veicoli. Lo scenario da evitare sempre, infatti, è un deposito pieno zeppo di veicoli giacenti, bloccati da anni per le motivazioni più disparate, che deteriorandosi perdono progressivamente il loro valore e diventano potenziali rischi di inquinamento dell'ambiente.

### 5.1 Obiettivi parzialmente raggiunti. Veicoli giacenti da anni nei depositi e procedure bloccate

Come è noto, il Sistema ha introdotto la figura del custode acquirente (CA) - disciplinata dall'art. 214 bis del Codice della strada - per regolamentare tutta l'attività della custodia giudiziaria e snellirne le procedure ed i tempi.

Il SIVeS ha prodotto alcuni effetti indubbiamente positivi nei rapporti tra Pubblica Amministrazione e custodi giudiziari ma in taluni aspetti ha tradito le attese. La figura del custode acquirente unico, sia pure affiancato da un Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI), ha permesso un progressivo snellimento delle procedure preesistenti presso le Prefetture e l'Agenzia del Demanio, l'abbattimento del contenzioso tra custodi e PA, la riduzione degli oneri di custodia nonché favorevoli effetti sui tempi di permanenza dei veicoli in deposito e quindi sulla tutela dell'ambiente. Tuttavia molti degli effetti positivi più attesi non si sono verificati: le procedure in alcuni punti restano lunghe e complesse; talvolta sono bloccate da ostacoli formali difficilmente superabili. Ne deriva un gran numero di veicoli bloccati da anni nelle depositerie nonché difficili da recuperare quando affidati al proprietario/trasgressore.

Nell'area metropolitana di Roma Capitale, ad esempio, all'inizio dell'anno in corso si registravano più di seimila veicoli bloccati, alcuni fin dal 2010, anno di avvio del SIVeS. Si tratta di una situazione paradossale, protrattasi troppo a lungo che non solo determina difficoltà di gestione per i custodi ma anche un diffuso e crescente danno per le casse dello Stato e degli Enti Locali, su cui grava il pagamento delle spese di custodia.



## 5.2 Criticità irrisolte e necessità di urgente revisione del Sistema

Il SIVeS risale a più di 15 anni fa; li dimostra tutti nonostante alcuni sporadici e frammentari tentativi di aggiornamento da parte dell'Agencia del Demanio. Permangono evidenti limiti conseguenti ad iniziali errori di progettazione e criticità emerse nel tempo e finora rimaste irrisolte.

Il Sistema andrebbe rivisto e modificato profondamente per renderlo più rapido ed efficiente, meno farraginoso e più intuitivo; anche in ragione del sempre crescente volume dei veicoli oggetto di sequestro o fermo amministrativo (*sanzioni accessorie irrogate principalmente in caso di violazione del Codice della strada per mancanza di copertura assicurativa o di revisione del veicolo, per guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, per guida senza patente o con patente revocata*).

Dall'entrata in funzione del Sistema si contano vari successivi bandi per l'individuazione del custode acquirente e quindi distinti contratti nonché altrettante banche dati. Ad esempio, non è possibile uno scambio/confronto di dati che permetta di individuare immediatamente l'esistenza di più provvedimenti di sequestro o di fermo sul medesimo veicolo: Si determinano pertanto compartimenti stagni che penalizzano pesantemente sia le attività degli operatori delle Prefetture sia quella su strada degli Organi accertatori.

In sintesi, nel Sistema si riscontrano principalmente le criticità di seguito elencate, riconducibili sostanzialmente ai limiti di schemi di progettazione ormai obsoleti ed inadeguati rispetto al numero sempre crescente dei veicoli oggetto delle sanzioni accessorie in parola:

- sistema poco intuitivo; ogni funzione ha un diverso motore di ricerca per individuare i record di interesse (es.: *numero di targa, codice veicolo, data atto, data invito, dati anagrafici del proprietario e del conducente*). L'ordine delle voci medesime varia continuamente a seconda della funzione (*sequestro, vendita, confisca, gestione veicoli*), determinando ogni volta la necessità di rimodulare la ricerca, da effettuare in ordine diverso. Conseguenza diretta di tali inconvenienti è il rallentamento dei tempi necessari per portarla a termine;
- i campi non sono tutti obbligatori. La conseguenza negativa risiede nella probabilità che l'operatore della F. O. commetta errori di inserimento senza averne contezza (es: mancata valorizzazione del campo relativo alla "*data di Invito*" a ritirare il veicolo custodito in deposito, essenziale per procedere alla cessione del medesimo al CA) oppure che qualche custode inserisca dati inesatti;
- i filtri risultano del tutto insufficienti nel corso dell'inserimento dei dati nel Sistema; è lasciata eccessiva autonomia nelle modalità di compilazione. Ad esempio, lo stesso articolo del CdS viene riportato nei modi più disparati, così pure l'indicazione dei relativi commi;
- l'esportazione dei dati per il conteggio delle spese di custodia risulta macchinosa e complesso;
- difficile utilizzazione della funzione che permette il trasferimento automatico dei dati del veicolo nell'elenco da pubblicare sul sito della Prefettura (*a seguito delle modifiche al CdS introdotte dalla Legge n. 132 dell'1 dicembre 2018*). Accade spesso, infatti, che non venga apposto il *si* nel rispettivo campo che identifica la norma (art. 213 co.5 C.d.S D.L. 113/18) che, unitamente all'inserimento della data di notifica, permette tale trasferimento.



### 5.3 Difficoltà o impossibilità di semplificare il Sistema; il caso dell'art. 213, comma 8, del CdS

Gli evidenti limiti del Sistema provocano duplicazioni e rallentamenti della procedura in danno della celerità delle cessioni al CA e dell'esigenza di ridurre i tempi di permanenza in depositaria. Nel dettaglio, a titolo esemplificativo, di seguito alcune cause di rallentamenti, ritardi e blocchi nella conclusione della procedura:

- inserimenti plurimi di record relativi allo stesso veicolo, ciascuno relativo alla violazione di un singolo articolo del CdS (le FF.OO. immettono i dati relativi al sequestro o al fermo); tale circostanza rende impossibile l'applicazione dell'art 213 CdS, comma 8 (*Affidamento al custode per procedere alla vendita immediata del veicolo già oggetto di sequestro*) finalizzato a sanzionare immediatamente la recidiva con la sottrazione immediata del veicolo al trasgressore. Pertanto la violazione degli obblighi di custodia da parte dell'affidatario viene sanzionata con un ulteriore sequestro, vanificando la previsione legislativa della cessione contestuale del veicolo al CA in caso di accertamento di recidiva;
- sempre in tema di violazione dell'art. 213/8, non è prevista la possibilità della registrazione del dissequestro a seguito dell'archiviazione per accoglimento di ricorso al Prefetto o di sentenza del Giudice di Pace; per ovviare a tale lacuna ed evitare che il veicolo interessato non sia riproposto di continuo dal Sistema come cedibile al CA, gli operatori delle Prefetture sono spesso costretti ad inserire una cessione fittizia al CA oppure inserire il numero di targa o di telaio del veicolo medesimo in un elenco "quarantena" da escludere ogni volta che si avvii una procedura di cessione al CA.
- impossibilità da parte della Prefettura di conoscere tempestivamente l'esito del gravame penale (sequestro) eventualmente presente sul mezzo. Di norma, gli uffici giudiziari competenti non effettuano alcuna tempestiva comunicazione alla Prefettura quando ha termine la procedura di competenza. Nel concreto, tali informazioni sono effettivamente disponibili soltanto nel caso in cui il proprietario/trasgressore abbia ottenuto il dissequestro e ne dia lui stesso comunicazione alla Prefettura per riottenere la disponibilità del proprio veicolo.

### 5.4 Mancato recupero coattivo dei veicoli affidati al proprietario/trasgressore o a terzi: elusione della sanzione e danno per l'Erario

La procedura della confisca del veicolo sottoposto a sequestro e custodito presso il proprietario prevede che - a seguito della notifica del relativo provvedimento prefettizio - quest'ultimo attenda 30 gg e poi provveda, a proprie spese, al trasporto del veicolo presso il CA. L'Agenzia del demanio deve poi stabilire se il medesimo sia da rottamare oppure da reimmettere in circolazione. Nel caso in cui la consegna al CA non abbia luogo, l'Agenzia del demanio richiede il recupero coattivo del mezzo, da effettuarsi con l'ausilio delle Forze dell'ordine. Negli ultimi anni tale eventualità è sempre più frequente e sovente non va a buon fine. Vanno inoltre sottolineate le difficoltà delle Forze di polizia di annotare nel Sistema il recupero non andato a buon fine, in ragione delle anacronistiche funzioni presenti nel medesimo.

Ciò comporta che migliaia di mezzi siano di fatto irreperibili e che l'Erario riporti continui danni in ragione della mancata riscossione dell'importo relativo alla loro cessione al CA.



La scelta di privilegiare al massimo l'affidamento del veicolo al proprietario/trasgressore oppure ad un terzo indicato da quest'ultimo ha di fatto amplificato le più diffuse criticità derivanti dalla custodia effettuata dai privati (*abbandono o giacenza in luogo non dichiarato, asportazione delle parti di maggior valore, vendita del veicolo con gravame ad ignaro acquirente, esportazione in Stato estero*).

Ne discende che attualmente il recupero coattivo risulta ancora più aleatorio e difficoltoso rispetto al passato poiché:

- il proprietario/trasgressore può custodire il veicolo in ogni parte d'Italia, anche a centinaia di chilometri dalla provincia in cui è stata accertata la violazione;
- non è stata apportata alcuna modifica o integrazione alla vigente normativa che permetta di individuare il soggetto legittimato all'emissione di titoli esecutivi nei confronti dell'ex proprietario inadempiente per il pagamento delle spese di recupero.

### **5.5 Oneri derivanti dall'obbligo di recupero coattivo dei veicoli fuori provincia**

In tale quadro, tutti gli oneri risultano essere stati imposti al *custode acquirente*, il quale è sempre obbligato ad effettuare il recupero (o ripetuti tentativi di recupero) anche al di fuori del territorio della provincia di competenza, facendosi carico di tutte le relative spese. Sul punto, in base a quanto evidenziato, occorre osservare che:

- la facoltà di eleggere un luogo di custodia estesa a tutto il territorio nazionale, concessa al proprietario/trasgressore, aumenta in maniera incontrollata gli oneri del successivo recupero e penalizza fortemente il CA, tendenzialmente già in difficoltà in ragione del ridotto numero di veicoli allo stesso affidabili a seguito delle citate modifiche della normativa in vigore;
- a tale facoltà non corrisponde analogo possibilità per il CA di poter più utilizzare spazi di custodia al di fuori della provincia di competenza, a causa dell'obbligo tassativo – introdotto successivamente all'avvio del Sistema nella maggioranza delle province italiane – di dover custodire sempre e comunque i veicoli all'interno dei confini provinciali;
- è stata eliminata la possibilità per il CA di rinunciare al recupero coattivo fuori provincia in favore dell'Agenzia del Demanio, che a sua volta poteva direttamente cedere in loco il veicolo ad un demolitore;
- continua ad aumentare il numero dei veicoli non consegnati spontaneamente dopo la confisca e, parallelamente, quello dei recuperi coattivi;
- il recupero coattivo in argomento non fa sorgere un rapporto obbligatorio di carattere privatistico tra il custode acquirente e l'affidatario inadempiente;
- il CA, di fatto, è sempre costretto a far fronte a tutte le relative spese, senza alcuna reale possibilità di poterne riottenere il ristoro;
- appare surreale che per ogni veicolo non consegnato si debba rendere necessario un trasporto su strada, talvolta anche di centinaia di chilometri da una parte all'altra del Paese – con conseguente dispendio ingiustificato di carburante – quando gran parte di tali casi potrebbe essere risolta con interventi a chilometri zero.



## 5.6 Difesa del suolo adibito a depositaria dal rischio di inquinamento

Emerge altresì la necessità che l'eventuale custodia dei veicoli in depositaria abbia sempre una durata relativamente breve. Sovente i veicoli sono in pessimo stato d'uso, incidentati, semidistrutti, privi delle parti di maggior valore o abbandonati intenzionalmente dai proprietari su suolo pubblico. In tali casi, oltre ai danni per lo Stato e per gli Enti Locali derivanti dagli oneri di una custodia prolungata oltre misura, emergono anche forti rischi di inquinamento ambientale, in ragione delle precarie condizioni dei medesimi.

## 5.7 Restrizioni e ritardi nella cancellazione dei veicoli presso il PRA

Emergono talune evidenti criticità in relazione all'iter di radiazione dei veicoli presso il *Pubblico Registro Automobilistico* (PRA), ancora caratterizzato da tempi molto lunghi e suscettibile di impedire o di rallentare sensibilmente la conclusione della procedura.

Si fa riferimento al limite massimo di presentazione delle richieste di *cessazione dalla circolazione per demolizione* presso gli sportelli del PRA, limitate a cinque unità per ogni giorno lavorativo. Non sfugge infatti che tale restrizione – apparentemente ingiustificata e priva di logica se rapportata alle migliaia di veicoli da demolire – condiziona in modo molto negativo tutta la procedura SIVeS di rottamazione dei veicoli e ne rallenta considerevolmente i tempi di esecuzione, contribuendo a determinare un progressivo accumulo di mezzi in attesa di demolizione nonché il prolungato stazionamento nei centri di raccolta di mezzi a motore, divenuti ormai rifiuti speciali, con conseguenti gravi pericoli di inquinamento per l'ambiente.

L'attuale procedura prevede che il CA (o il custode) prelevi il veicolo da strade ed autostrade, lo custodisca in attesa della conclusione degli atti di competenza di Prefettura (cessione del veicolo al CA per rottamazione o reimmissione in circolazione) e Agenzia del Demanio (stima del valore del veicolo). In caso di rottamazione (la grande maggioranza dei veicoli), ricevuto il provvedimento del Prefetto e corrisposta all'Erario la somma fissata dal Demanio, il CA (o il custode) non può più agire in prima persona e deve necessariamente rivolgersi ad un demolitore o ad un'agenzia di pratiche automobilistiche, adeguando la propria attività ai tempi imposti dagli stessi e sperando di poter pervenire in tempi ragionevoli all'effettiva rottamazione dei mezzi giacenti.

Nella realtà, tuttavia, i tempi sono sempre più lunghi e tale *trend* condiziona in maniera pesante il raggiungimento delle finalità di tutta la procedura SIVeS: abbattimento dei costi, snellimento delle procedure e difesa del suolo dal rischio di inquinamento.

Risulta evidente che l'impossibilità per il custode di accedere direttamente alla radiazione del veicolo condiziona in modo molto negativo tutta la procedura SIVeS.



## **5.8 La proposta di ANCSA in tema di sanzioni accessorie di sequestro e fermo amministrativo nonché delle relative norme regolamentari di esecuzione ed attuazione**

In relazione a tutto quanto esposto, si ritiene utile prevedere che:

- sia sottoposto a profonda revisione il SIVeS, eliminando le descritte criticità ed adeguandone la funzionalità alle attuali esigenze procedurali di semplificazione e rapidità, al fine di poter conseguire tutti i risultati ipotizzati ed attesi dal Legislatore;
- la pubblicazione sul sito della Prefettura abbia valenza di notifica dei verbali di accertamento di violazione (VAV) e dei provvedimenti di confisca sia per i proprietari di auto in sosta sprovvisti di RCA, sia per i residenti all'estero, nei casi in cui le misure del sequestro o del fermo amministrativo sia stato irrogato in assenza del trasgressore e non sia stato possibile rintracciare il proprietario o altro obbligato in solido;
- sia vietato l'affidamento del veicolo al trasgressore/proprietario allorché questo ne compori il trasferimento fuori della provincia in cui è stata accertata la violazione;
- sia individuato, in caso di recupero coattivo dei veicoli confiscati e non consegnati, il soggetto legittimato all'emissione di titoli esecutivi nei confronti dell'ex proprietario inadempiente per il pagamento delle spese di recupero;
- il CA (o il singolo custode giudiziario) sia abilitato a richiedere direttamente la radiazione al PRA, senza doversi rivolgere ad intermediari. In subordine, occorrerebbe eliminare il citato vincolo numerico giornaliero, al fine di semplificare ed accelerare lo smaltimento di tali relitti ed altresì contribuire in maniera rilevante ad accrescere il volume di cancellazioni dei veicoli vecchi ed inquinanti su tutto il territorio nazionale;
- sia effettuata periodicamente una rottamazione sistematica per i veicoli "bloccati" giacenti nelle depositerie, inseriti nel SIVeS oppure affidati direttamente ai custodi giudiziari nelle province in cui il Sistema non è attivo. Tale misura, finalizzata a svuotare i depositi dai veicoli giacenti da anni, appare urgente e necessaria anche al fine di poter sempre disporre di spazi adeguati per le nuove esigenze riconducibili alla custodia dei veicoli elettrificati.

*(A cura della Direzione generale ANCSA)*