

**Ill.mo On. Alessandro Morelli**  
**Presidente Commissione Trasporti**  
**Camera dei Deputati**  
**Roma**

Memoria per consentire informazioni utili all'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada" (C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38) nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada" (C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38).

Egr. sig.ri deputati

L'ANCSA (Associazione Nazionale Centri Soccorso Autoveicoli) costituisce il massimo organo di rappresentanza della categoria dei soccorritori stradali e depositi giudiziari.

Categoria di operatori h. 24 che svolgono attività di ausilio delle forze dell'ordine nelle procedure di recupero dei veicoli e affidamento degli stessi in forza di un provvedimento di sequestro penale o amministrativo e/o incidentati.



Ci preme portare alla vostra attenzione la necessità di introdurre nel codice della strada una regolamentazione del servizio di soccorso stradale meccanico

Gli artt. 175 comma 12 e 176 comma 12 del Codice della strada, in ragione delle finalità pubbliche sottese allo svolgimento del servizio di soccorso meccanico in autostrada , prevedono espressamente che lo svolgimento di tale servizio sia subordinato ad “autorizzazione”, e non a concessione da parte di enti proprietari o concessionari.

Mentre per concessione si intende il provvedimento con il quale un soggetto pubblico, discrezionalmente, attribuisce ad altri soggetti un diritto, l'autorizzazione rappresenta il provvedimento amministrativo con il quale si rimuove un limite posto dalla legge all'esercizio di un diritto di cui il soggetto è titolare .

Diritto il cui esercizio, come nel caso del SSM (Soccorso Stradale Meccanico), , l'ordinamento ritiene necessario sottoporre a vigilanza per tutelare gli interessi pubblici coinvolti.

Il soccorso stradale meccanico è oggi regolamentato dalla direttiva 24 maggio 1999 che impone lo svolgimento di un adeguato e tempestivo servizio di soccorso .....attraverso la presenza di strutture e mezzi permanentemente ed esclusivamente dedicati che di soggetti particolarmente qualificati , con idonea organizzazione di uomini professionalmente preparati e mezzi conformi alla normativa vigente, i quali effettuino l'intervento in condizioni di sicurezza”.

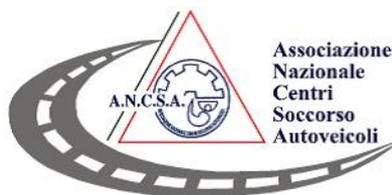
Requisiti di professionalità e competenza che sono richiesti dalla legge data la natura di servizio pubblico del soccorso meccanico, proprio per la consapevolezza che una adeguata attività di soccorso richiede specifiche conoscenze necessarie all'uso della strumentazione dei veicoli di soccorso ad uso speciale , per garantire il rispetto dei criteri di sicurezza nelle operazioni e nelle manovre di soccorso, di carico e/o agganciamento e traino dei veicoli in avaria. E' richiesta inoltre la conoscenza dei comportamenti adeguati a



coadiuvare la viabilità, la conoscenza di base delle tecnologie e delle caratteristiche funzionali dei veicoli nonché la conoscenza dei comportamenti di primo soccorso alle persone. Occorre richiamare l'attenzione sulla necessità di un intervento normativo sul settore del soccorso stradale meccanico anche alla luce dei rilievi mossi dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che in data 20 settembre 2007 ha deliberato l'avvio, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, di una istruttoria nei confronti delle società concessionarie della gestione di alcune tratte autostradali, Strada dei Parchi S.p.A., Società Autostrada Tirrenica S.p.A. e ANAS S.p.A., volta ad accertare eventuali violazioni dell'art. 3 della legge n. 287/90, e nei confronti delle società ACI GLOBAL S.p.A. e Europ Assistance VAI S.p.A., volta ad accertare presunte violazioni dell'art. 81 del Trattato CE.

Tema d'indagine che veniva, in data 5 dicembre 2007, ampliato dell'oggetto dell'istruttoria alle intese intercorse tra AISCAT, la società Autostrade per l'Italia S.p.A. e ANAS S.p.A., e tra queste e le società ACI GLOBAL S.p.A. e Europ Assistance VAI S.p.A. in violazione dell'art. 81 del trattato CE, nonché l'ampliamento soggettivo del procedimento nei confronti della società Autostrade per l'Italia S.p.A. per accertare l'esistenza di violazioni dell'art. 3 della legge n. 287/90.

Istruttoria che veniva conclusa con delibera n. 19021 del 23 ottobre 2008, con la quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato accettava gli impegni proposti dai soggetti coinvolti in quanto idonei a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto di istruttoria, e deliberava, ai sensi dell'art. 14-ter della legge n. 287/90, la conclusione del procedimento senza accertamento dell'infrazione.



Delibera n. 19021 del 23 ottobre 2008 che veniva annullata dal TAR Lazio , decisione confermata dal Consiglio di stato , proprio perché le soluzioni proposte per rimuovere i profili di lesione alla libera concorrenza , non possono essere contenuti in un atto amministrativo ma devono essere previste in un atto avente forza di legge.

Riteniamo indispensabile che il codice della strada preveda una adeguata modalità di verifica e controllo sulla idoneità professionale e dei mezzi per gli operatori che intendono svolgere tale attività assicurando in tal modo il rispetto dei requisiti indispensabili per garantire la sicurezza degli utenti della strada durante l'attività di soccorso stradale meccanico e di rimozione dei veicoli.

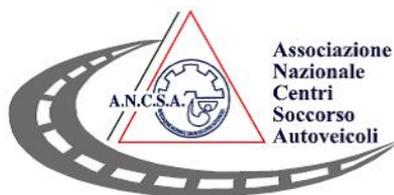
Ciò a parere dell'Associazione , può avvenire anche attraverso la previsione di un Albo o elenco di soggetti autorizzati allo svolgimento del servizio di soccorso stradale meccanico al quale possano esser iscritti soltanto coloro i quali sono in possesso dei requisiti prescritti con successivo decreto ministeriale.

In tal modo si evita il proliferare di soggetti privi di professionalità e requisiti evitando che tale approssimazione professionale si traduca in rischi gravi per la circolazione stradale.

Non solo ma in tal modo si semplificano anche le procedure di gara indette dalla pubbliche amministrazioni per l'affidamento del servizio di rimozione o di autorizzazione allo svolgimento del servizio di soccorso stradale.

**Ferma restando la disponibilità dell'Associazione di incontrare i singoli parlamentare per fornire ulteriori informazioni , si propone di seguito una possibile modifica dell' art. 175 del codice della strada**

Inserire in comma 12 bis



*L'attività di soccorso stradale e l'attività di rimozione dei veicoli sono consentite alle imprese iscritte nell'Albo nazionale dei soccorritori stradali di veicoli.*

*Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuati i requisiti, regolamentari e tecnici per l'iscrizione all'Albo*

Roma 12 marzo 2019

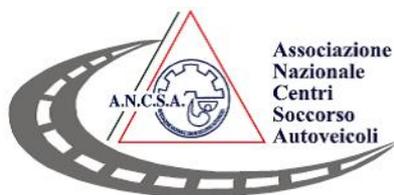
**Centro studi Ancsa**

Avv. Giuseppe Altieri

Eleonora Testani  
Presidente A.N.C.S.A.



ANCSA – Associazione Nazionale Centri Soccorso Autoveicoli  
Viale W. Shakespeare, 47 – 00144 ROMA  
TEL. 06/6624869 – [info@anca.it](mailto:info@anca.it)



**Ill.mo On. Alessandro Morelli**  
**Presidente Commissione Trasporti**  
**Camera dei Deputati**  
**Roma**

Memoria per consentire informazioni utili all'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada" (C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38) nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada" (C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38).

Egr. sig.ri deputati

L'ANCSA (Associazione Nazionale Centri Soccorso Autoveicoli) costituisce il massimo organo di rappresentanza della categoria dei soccorritori stradali e depositi giudiziari.

Categoria che svolge attività di ausilio delle forze dell'ordine nelle procedure di recupero dei veicoli e affidamento degli stessi in forza di un provvedimento di sequestro penale o amministrativo.

Ci preme portare alla vostra attenzione alcuni effetti che certamente scaturiranno a causa delle recenti modifiche al codice della strada segnatamente agli articoli 213 e 214 introdotte con la legge di conversione del decreto di sicurezza in materia di affidamento dei veicoli fermati e sequestrati.



La previsione dell'affidamento , ad ogni costo, del veicolo al trasgressore , rafforzata dalla circolare del 21 gennaio scorso , avrà effetti dirompenti nella sua applicazione pratica soprattutto per le attività delle forze di polizia .

Nel sistema previgente, nel quale la previsione dell'affidamento al trasgressore veniva temperata da una ampia casistica di ipotesi di affidamento al custode acquirente , consentiva alle forze di polizia di trovare nei custodi , individuati a seguito di una rigorosa selezione, dei validi collaboratori.

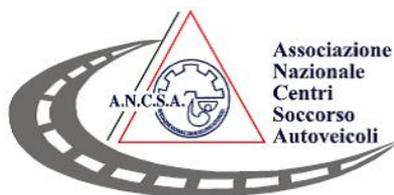
Il veicolo veniva sequestrato, sottratto alla disponibilità del trasgressore e affidato al custode acquirente: operazione che consentiva alle forze di polizia di avere la sicurezza del ricovero in luogo sicuro, reperibile, veloce e censito da sistemi informatici.

Per risolvere il possibile aumento dei costi per le spese di custodia , riscontrabile solo nelle prefetture che non hanno virtuosamente rispettato il termine di dieci giorni previsto dalla legge , si è sancito, invece che intervenire nella fase burocratica successiva all'affidamento con abbattimento dei costi , di agire al momento dell'affidamento mantenendo il trasgressore nella disponibilità del veicolo.

Con il rischio che il veicolo ( rifiuto speciale ) sarà abbandonato sulle strade o in luoghi pubblici oppure ceduto a qualche ignaro acquirente o rimesso in circolazione con conseguenti danni per l'ambiente e per la sicurezza stradale e gravi sull'erario la responsabilità civile nel caso di circolazione del veicolo sequestrato o confiscato.

Mentre le forze di polizia, per compiere con scrupolo , come sono soliti fare, il loro dovere di controllo, saranno costretti a lasciare la loro postazione e seguire il trasgressore per accertare che il veicolo venga effettivamente portato in sicurezza nel luogo indicato .

Per ottenere lo stesso risultato in termini finanziari, senza pregiudicare i rischi connessi al dover lasciare il veicolo la trasgressore, sarebbe bastato introdurre il sistema della pubblicazione sul sito della prefettura in luogo della notifica per far decorre il termine di legge perché si possa procedere alla cessione al custode acquirente interrompendo così il maturare delle spese di custodia.



Le nuove norme hanno sostanzialmente privato di scopo il mantenimento delle custodie giudiziarie con gravi ricadute occupazionali per una categoria già in crisi per le irrisorie tariffe che sono praticate dai grandi gruppi che esercitano l'oligopolio nelle concessioni per il soccorso stradale.

Una ultima annotazione: coloro che trasgrediscono le norme al codice della strada vedranno eliminata una delle sanzioni maggiormente afflittive, quella della privazione della disponibilità del veicolo.

Purtroppo l'iter normativo di approvazione della legge di conversione non ci ha consentito di presentare le nostre osservazioni ma confidiamo sullo scrupolo ed attenzione dei deputati che potranno riconsiderare la recente modifica normativa per superare le criticità denunciate e meglio esposte nella analitica specificazione allegata alla presente ( all.1) e delle quali non si è adeguatamente tenuto conto in sede di conversione in legge del decreto sicurezza .

La nostra Associazione , per sollecitare l'attenzione sulle problematiche riscontrate dal nuovo quadro normativo che si è delineato , ha proclamato lo stato di agitazione della categoria , indetto una manifestazione pubblica che si è tenuta il 19 febbraio 2019 davanti al ministero dell'Interno e ha la ferma intenzione di continuare la protesta nella speranza che il Parlamento si riappropri del suo ruolo e possa legiferare con cognizione di causa , sentendo gli operatori del settore , le forze di polizia stradale e i dirigenti e funzionari delle Prefetture e dell'Agenzia del Demanio perché si possa addivenire alla regolamentazione migliore in un settore delicato qual è quello della sicurezza stradale e l'effettività della sanzione amministrativa. (all.2)

**Ferma restando la disponibilità dell'Associazione di incontrare i singoli parlamentare per fornire ulteriori informazioni , si propone di seguito una possibile modifica delle norme di cui agli artt. 213 e 214 del codice della strada nella quale si possa prevedere:**

l'affidamento in tutti i casi di fermo o sequestro del veicolo al custode acquirente in modo da sollevare le forze di polizia dall'onere della ricerca del proprietario e verificare l'area di deposito.



Ponere per il proprietario o conducente di ritirare il veicolo entro il termine di trenta giorni , previo pagamento delle spese di recupero e custodia che decorre dalla pubblicazione dell'avviso sul sito della Prefettura . In mancanza il veicolo è trasferito in proprietà al custode acquirente.

Per favorire il risparmio erariale sarebbe opportuno prevedere che gravino sull'erario solo le spese di custodia successive al trentesimo giorno oltre le spese di recupero del veicolo.

Ipotesi questa che potrà ricorrere soltanto nel caso di ritardo della definizione del procedimento di alienazione del veicolo al custode.

In tal modo si sensibilizzano gli organi amministrativi che devono provvedere al trasferimento della proprietà al custode acquirente ad adempiere nel termine di legge pena l'ipotesi di responsabilità erariale.

**Si tratta di soluzione questa che consente il medesimo risparmio finanziario per le spese di custodia, solleva le forze di polizia da compiti ulteriori; garantisce l'affettività della sanzione; elimina i rischi di abbandono incontrollato dei veicoli e i rischi connessi alla circolazione di veicoli sequestrati e/o fermati; ne garantisce la vendita e la conseguente entrata erariale (All.3).**

Allega: prospetto analitico rischi applicazione norme in vigore (All.1)

Proclamazione stato di agitazione (All.2)

Analisi Risultati SiVes (Sistema Informatico Veicoli Sequestrati) (All.3)

Roma 12 marzo 2019

*Centro studi Ancsa*

Avv. Giuseppe Altieri

## 1. Premessa

L'Associazione Nazionale Centri Soccorso Autoveicoli - A.N.C.S.A., organizzazione sindacale maggiormente rappresentativa sul piano nazionale dei soccorritori stradali e dei gestori di deposito giudiziario, nella sua lunga attività ha sempre ricercato e realizzato rapporti di proficua collaborazione con la Pubblica Amministrazione e con le Forze dell'Ordine operanti sul territorio nazionale. In ordine alle recenti modifiche al Codice della Strada-C.d.S. introdotte dal "Decreto Sicurezza", osserva quanto segue.

Come è noto, le modifiche in argomento hanno reso obbligatorio l'affidamento di ogni veicolo al proprietario/trasgressore in tutti i casi in cui la violazione del C.d.S. comporti la sanzione accessoria del sequestro o del fermo amministrativo; conseguentemente impedisce nella quasi totalità dei casi che il veicolo possa essere affidato ad un deposito giudiziario e quindi custodito in aree a ciò destinate.

La novella legislativa, che appare finalizzata ad abbattere gli oneri finanziari per spese di custodia a carico dell'Erario dello Stato, prevede che il proprietario/trasgressore assuma sempre e comunque la custodia del mezzo, da collocare in area di sua proprietà oppure condominiale o allo scopo locata. Può altresì riservarsi di indicare in seguito il luogo dove il veicolo verrà di fatto custodito sul territorio nazionale – quindi anche al di fuori della provincia in cui è stata accertata la violazione – ed infine può indicare come custode affidatario una terza persona di propria fiducia.

Sembra poi essere del tutto ignorata la sostanziale differenza esistente tra le province in cui viene utilizzato il *Sistema Informatico dei Veicoli Sequestrati-SIVeS* e quelle in cui non c'è mai stato, come nel caso emblematico di Napoli. Emerge infatti la volontà di smantellare il SIVeS – non tenendo in alcun conto i risultati ottenuti e soprattutto le grandi potenzialità operative – anche a costo di determinare un arretramento dello Stato in tema di sicurezza della circolazione dei veicoli a motore e di tutela dell'ambiente.

Le circolari emanate di recente dal Ministero dell'Interno, recanti le indicazioni operative ed attuative delle modifiche legislative in parola, appaiono addirittura molto più restrittive in tema di affidamento ai depositi giudiziari dei veicoli sottoposti a sequestro o fermo amministrativo rispetto alla stessa novella in esame, risultando ingiustificatamente penalizzanti nei confronti della categoria dei custodi giudiziari.

Sul punto, va preventivamente rilevato che affidare il veicolo al trasgressore comporta una serie molto ampia di rischi e problematiche, che spesso vengono sollevate dalle stesse Forze dell'Ordine o dagli Uffici Amministrativi delle Prefetture, nonché costi aggiuntivi ed il danno erariale che ne conseguirà. Vengono infatti trascurato gli introiti che il SIVeS assicura quotidianamente all'Erario e che rappresenterebbero una vera ed indiscutibile risorsa per le casse dello Stato, soprattutto se esteso all'intero territorio nazionale.

Sul punto basti pensare, a titolo di esempio, che solo nella Provincia di Roma il custode acquirente ha versato all'Erario circa 2.200.000 (duemilioniduecentomila) euro in pochi anni, pur in presenza di significative carenze di risorse umane negli Uffici amministrativi preposti alla procedura, avviando comunque alla rottamazione o alla reimmissione in circolazione decine di migliaia di veicoli sottoposti alle sanzioni amministrative in parola.

L' A.N.C.S.A. vuole pertanto rappresentare le criticità emergenti ed i derivanti rischi per gli utenti della strada, non tralasciando di sottolineare il danno - anche in termini economici – che lo Stato e le aziende operanti nel settore subirebbero ove non fossero apportati gli opportuni correttivi alle nuove disposizioni in vigore.

L' A.N.C.S.A. avanza le proprie osservazioni anche in ragione della necessità di favorire la piena ed omogenea applicazione di tutta la normativa in vigore in materia di circolazione stradale e di promuovere il più corretto

ed utile concorso della categoria dei soccorritori stradali nell'espletamento delle attività conseguenti al sequestro ed al fermo amministrativo di veicoli, operato dalle FF.OO. a seguito di violazione del C.d.S.

## **2. Conseguenze dell'applicazione della novella legislativa introdotta dalla legge di conversione del Decreto Sicurezza e delle relative circolari esplicative**

### **2.1 Rischio di reiterazione dell'illecito e di circolazione di veicoli sprovvisti di copertura assicurativa**

Le modifiche apportate al C.d.S. configurano un significativo abbassamento del livello di sicurezza nella circolazione stradale. A puro titolo esemplificativo e non certamente esaustivo, si rammenta che i casi di violazione del C.d.S. riguardano prevalentemente:

- veicoli sprovvisti di copertura assicurativa obbligatoria;
- veicoli non sottoposti a revisione;
- guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti;
- guida senza patente (reiterata);
- esercizio abusivo dell'attività di taxi o noleggio con conducente;
- veicoli utilizzati per commettere un reato (ciclomotori e motocicli).

Orbene, l'affidamento obbligatorio al trasgressore/proprietario fa venir meno la funzione deterrente della sanzione accessoria del sequestro e del fermo amministrativo, diminuendo altresì l'autorevolezza e la funzione di controllo delle Forze dell'Ordine. Ciò comporta gravi rischi di reiterazione dell'illecito e l'aumento dei comportamenti pericolosi durante la circolazione stradale, soprattutto da parte del trasgressore abituale o dal trasgressore di giovane età, statisticamente più incline alle violazioni in argomento, i quali vedrebbero nei fatti depenalizzati determinati comportamenti.

Inoltre, la nuova normativa presuppone sempre e dovunque la buona fede del trasgressore, una contraddizione in termini che mette in serio pericolo gli utenti della strada e più in generale i cittadini, generando un alto numero di veicoli sequestrati, fermati ma potenzialmente illegalmente immessi di nuovo in circolazione. Occorre sul punto sottolineare che i veicoli sottoposti a sequestro ma regolarmente assicurati diventano automaticamente non coperti da RCA, poiché gli stessi circolano arbitrariamente perché in presenza della sanzione in parola.

### **2.2 Rischio di vendita del veicolo sequestrato ovvero di esportazione, abbandono su suolo pubblico e demolizione da parte di personale non autorizzato né specializzato**

Il SIVeS presuppone l'affidamento del veicolo al custode acquirente fino al dissequestro oppure alla cessione del medesimo allo stesso CA, ove conclusa la relativa procedura. Ciò ha ridotto in misura notevole i casi in cui i veicoli affidati ai proprietari non venissero più ritrovati dopo la conclusione della procedura di confisca oppure fossero rinvenuti privi di parti rilevanti e abbandonati su aree pubbliche.

La modifica al C.d.S. impone che i veicoli siano lasciati ai trasgressori, che molto spesso e per stessa definizione, non sono identificabili in individui osservanti la legge; ciò comporta anche che – oltre alla reimmissione arbitraria in circolazione – molto più facilmente ed in numero ben più alto del passato possano essere illegalmente venduti ad ignari acquirenti; smantellati e privati delle parti vendibili; danneggiati irreparabilmente ed abbandonati; rubati o custoditi in luoghi differenti quello indicato alle FF.OO. Ne discende che:

- potranno moltiplicarsi i casi in cui l'acquirente in buona fede acquisti un veicolo sottoposto a sequestro per il quale può essere avviata oppure è già stata avviata la procedura di confisca a favore dell'Erario dello Stato (*non è previsto, infatti, che il sequestro sia trascritto al PRA ed è quindi facile che un veicolo possa essere facilmente venduto pur in presenza di tale gravame; la confisca, inoltre, viene registrata solo quando la procedura giunge a conclusione secondo le modalità di legge*);

- le strade, i campi ed i parcheggi potranno fungere da aree di custodia e ritrovamento di detti mezzi, con evidenti criticità emergenti l'ambiente, per le strade ed o parcheggi pubblici e le Forze dell'Ordine;
- l'aumento dei veicoli da confiscare e la corrispondente diminuzione di quelli ceduti al custode acquirente determineranno altresì la sensibile diminuzione degli introiti a favore dell'Erario, derivante dalla rottamazione dei veicoli ceduti o dalla loro reimmissione in circolazione, effettuate dal custode acquirente a seguito di stima dell'Agenzia del Demanio.

Su questo ultimo punto va sottolineato che la procedura SIVeS di reimmissione in circolazione effettuata dalla Prefettura, a seguito di stima del Demanio e cessione al custode acquirente, risulta molto più favorevole per lo Stato poiché permette di incamerare importi di gran lunga superiori per ogni singolo veicolo a quelli connessi alla rottamazione.

### 2.3 Rischi connessi alla procedura di confisca di veicolo custodito dal proprietario/trasgressore

Altro grave danno, suscettibile di nuocere enormemente alle casse dello Stato, è la difficoltà di ricercare, di ritrovare – previo ingente dispendio di tempo per le indagini ed i tentativi effettuati – e di recuperare i veicoli confiscati, in quanto statisticamente i veicoli ritrovati a seguito di confisca costituiscono soltanto il 10% del totale. Quindi oltre al rischio di registrare vittime della strada difficilmente risarcibili, si aggiunge l'ingente danno erariale ed il macroscopico costo per la ricerca dei veicoli scomparsi su tutto il territorio nazionale.

E' ancora previsto il recupero coattivo del veicolo confiscato e non consegnato dal trasgressore al custode acquirente da parte di quest'ultimo. Tuttavia risulta ancora più difficoltoso ed aleatorio rispetto al passato poiché:

- il proprietario trasgressore può custodire il veicolo in ogni parte d'Italia ed il custode acquirente della provincia in cui è stata accertata la violazione sarebbe costretto a costosissimi tentativi di recupero del mezzo confiscato, situato anche a centinaia di chilometri dalla propria sede;
- non sono state apportate modifiche alla vigente normativa che permettano l'emissione di titoli esecutivi nei confronti del trasgressore per il pagamento delle spese di recupero;
- il custode acquirente dovrebbe quindi sempre farsi carico delle relative spese;
- il numero dei veicoli non consegnati spontaneamente dopo la confisca è destinato a salire in misura notevole;
- all'atto del recupero coattivo, spesso l'operatore del custode acquirente è chiamato ad operare in ambienti chiaramente ostili e pericolosi per la sua incolumità fisica e l'integrità del mezzo di soccorso utilizzato.

### 2.4 Rischi derivanti da incertezza del luogo di custodia e dalle più complesse operazioni di recupero, talvolta svolte da soccorritori non qualificati. Mancata garanzia di corretta conservazione dei beni sottoposti a sequestro o fermo.

I costi per il tempo e l'impegno di cui le Forze dell'Ordine devono ora disporre lievitano enormemente anche per altre fasi della nuova procedura di sequestro, di fermo e dell'affidamento. Sono lievitati i tempi per l'attesa di soccorritori non coordinati da una sala operativa (*come accadeva con il SIVeS*) nonché di prolungati tempi necessari al monitoraggio, considerando il tempo che devono aspettare per svolgere l'indispensabile funzione di controllo, prima che il veicolo - affidato al trasgressore - venga recuperato e trasportato da personale non sempre qualificato, e che può in prima istanza non impiegare il tempo previsto ed imposto invece al depositario giudiziale altamente qualificato. Ciò ha già portato a numerosi episodi in cui le Forze dell'Ordine, non potendo aspettare per motivi derivanti dai compiti istituzionali, hanno dovuto lasciare il veicolo con il proprietario/trasgressore fermo in strada, in attesa non controllata dell'incaricato al recupero del veicolo medesimo.

Risultano altissimi, inoltre, i rischi dell'affidamento ad individui o ad aziende non qualificate, sia per il recupero che per le modalità della custodia stessa dei veicoli sequestrati o fermati, non essendo censite e tantomeno controllate dalle Prefetture. Non va dimenticato, sul punto, che i depositi

giudiziari devono possedere una lunga lista di requisiti oggettivi e soggettivi per essere inclusi nell'elenco prefettizio. Ciò a garanzia della corretta conservazione dei beni dei cittadini e della tutela dell'ambiente.

Non ottemperare in maniera corretta alle operazioni di recupero - tenendo conto che il soggetto privato identificato dal trasgressore avrà incredibilmente anche l'autorizzazione in deroga ad accedere alla circolazione autostradale, per la quale è invece prevista una particolare formazione, imposta per legge a tutti coloro che sono autorizzati ad operarvi. Non custodire poi in maniera corretta il veicolo, in aree non controllate ed autorizzate, comporterà, oltre ad evidenti rischi ambientali per i quali prima o poi l'Amministrazione Pubblica dovrà rispondere, la reale possibilità che questi vengano sottratti, in maniera più o meno indotta. Verranno quindi sicuramente ad aumentare le segnalazioni di furto, spesso derivanti da truffa.

Passando alla fase meramente attuativa delle norme in esame, inoltre, le Forze dell'Ordine e gli uffici amministrativi dovranno controllare e monitorare le scadenze, le sanzioni successive da comminare ed i luoghi stessi prescelti o comunicati successivamente dal trasgressore per la custodia privata del proprio veicolo sequestrato, considerando che al medesimo vengono concessi alcuni giorni di tempo per identificare il luogo, prevedendo in tal modo un intervallo temporale pericoloso ed inspiegabile di totale mancato controllo del veicolo e della sua destinazione. Ne discende fatalmente che la corretta applicazione della norma comporta una dotazione personale aggiuntivo a tal fine dedicato, sia presso gli uffici che operante sul territorio, che potrebbe risultare di gran lunga più dispendioso per lo Stato rispetto agli oneri di custodia medi richiesti dalle depositerie.

## 2.5 Riflessi negativi sull'occupazione e sulla conservazione dei posti di lavoro presso i depositi giudiziari

In mancanza di veicoli affidati in custodia, i depositari giudiziari non potranno più far fronte agli oneri connessi alla conservazione delle aree necessarie alla custodia dei veicoli e gli stessi attuali custodi acquirenti non potranno più partecipare alle gare di appalto per l'aggiudicazione di tale attività. Tale fenomeno è in parte già in atto e di fatto sta determinando la fine del SIVeS in numerose province. Allo stato, risulterebbe anche economicamente non più praticabile il costante adeguamento delle superfici destinate a deposito alla normativa di tutela dell'ambiente, da anni in costante evoluzione.

Le aree dismesse dai custodi giudiziari, dopo essere state inutilmente messe a norma ed impermeabilizzate, non troverebbero un'adeguata altra utilizzazione, mandando in fumo milioni di euro di investimenti e la perdita di circa 50.000 posti di lavoro, calcolati sommando i lavoratori del settore e le attività dell'indotto.

## **3. Proposta operativa dell'A.N.C.S.A. per la riduzione degli oneri a carico dell'Erario dello Stato e l'adeguamento del Sistema Informatico dei Veicoli Sequestrati – SIVeS a nuovi criteri di rapidità ed efficienza della procedura**

Premesso quanto sopra, l'A.N.C.S.A. vuole essere portatrice non solo di osservazioni in merito agli aspetti negativi della modifica del C.d.S. in argomento ma anche di proposte concrete per non vanificare gli effetti positivi, in termini di sicurezza per la circolazione stradale e per i cittadini, dell'attività dei depositi giudiziari e per limitare in maniera significativa gli oneri per l'Erario.

Nel dettaglio, l'A.N.C.S.A. ritiene necessario che le norme in esame siano riviste e profondamente modificate dal Legislatore, reintroducendo la facoltà di affidare il veicolo sanzionato alle depositerie.

In alternativa e subordine, ritiene necessario che l'affidamento al proprietario/trasgressore abbia luogo in un secondo momento, considerando un determinato numero di giorni come sanzione accessoria a carico del trasgressore nonché il lasso di tempo necessario ed utile per l'indicazione di possesso di un'area controllabile ed a norma con la normativa di tutela ambientale.

In tal caso, rendendo nuovamente possibile il recupero e la custodia presso i depositari giudiziari regolarmente censiti e monitorati, i depositari sono disposti ad offrire la custodia gratuita per i veicoli non ritirati dal trasgressore e quindi a carico della Pubblica Amministrazione, per il periodo dei primi 30 gg, in modo da rendere la spesa nulla per lo Stato, nell'ottica della riduzione delle operazioni cessione al custode acquirente o di confisca.

In tal modo, i costi di custodia rimarranno in essere per tutto il periodo solo per i trasgressori che provvederanno al ritiro presso le depositerie, che così potranno far fronte alla manutenzione delle aree videosorvegliate e rispondenti a tutte le norme in vigore per la custodia.

In caso di recupero coattivo, dovrà sempre essere garantito l'accompagnamento del depositario da parte delle Forze dell'Ordine durante le relative operazioni.

Va inoltre ribadito che lo stesso SIVeS può finalmente tradursi – se correttamente applicato – in un'entrata di non poco conto per lo Stato.

Sulla scia delle esperienze positive maturate in alcune province italiane e tenuto conto delle potenzialità del Sistema, l'A.N.C.S.A. ritiene fondamentale che al settore delle sanzioni del sequestro e del fermo amministrativo le Prefetture siano finalmente in grado di assegnare adeguate risorse umane. E' infatti evidente che il SIVeS funziona in tutte le realtà in cui il rapporto numero delle sanzioni/personale impiegato sia proporzionato. In altre parole, occorre far funzionare il Sistema, non eliminarlo e rinunciare di fatto ad una delle funzioni fondamentali dello Stato: garantire la sicurezza dei cittadini ed il rispetto delle regole da parte di tutti.

Occorre attivare quindi procedure molto veloci per la pubblicazione e relativa confisca dei veicoli, possibili ed attuabili in quanto già messe in pratica in qualche provincia virtuosa, da parte di amministrazioni locali coscienti e solerti, nonché attuate in molti altri Paesi europei. In questo modo i tempi di custodia si ridurrebbero del 90% o più.

I veicoli, infine, sarebbero al sicuro, integri, impossibilitati a circolare ed a diventare un rischio per l'ambiente nonché contaminare aree pubbliche, e diventerebbero fonte di entrate consistenti a favore dell'Erario dello Stato.

  
Presidente A.N.C.S.A



**ALL.2**

**La Giunta Nazionale ANCSA riunita nella sede di Roma in data 24  
gennaio 2019**

**Preso atto**

delle recenti modifiche al codice della strada introdotte dalla legge di conversione del decreto Sicurezza , ed alla circolare di attuazione emanata dal Ministero dell'interno n. 300 del 21 gennaio 2019 che hanno definitivamente scardinato il sistema di affidamento dei veicoli oggetto di sequestro amministrativo , fermo e confisca attraverso la previsione dell'affidamento del veicolo in ogni caso al trasgressore;

**Considerato**

che questa modifica normativa inciderà negativamente e in maniera irreversibile sul mantenimento dei livelli occupazionali per imprese operanti nel settore del soccorso stradale e della custodia giudiziaria.

**Valutate**

Le ricadute negative sulla sicurezza della circolazione stradale , stante il pericolo connesso nella previsione del mantenimento della disponibilità del veicolo al trasgressore ovvero l'affidamento a soggetti privi della professionalità necessaria per il trasferimento dello stesso in sicurezza e senza intralcio per gli utenti della strada;

**Considerato inoltre**

che l'affidamento del veicolo al trasgressore in ogni caso aumenta in maniera esponenziale i casi di abbandono del veicolo sequestrato sulla strada o in aree



pubbliche con conseguente incidenza sulla tutela dell'ambiente e aumento dei casi di intervento da parte dei Comuni per la bonifica e il trasporto presso i centri di recupero.

### **Denuncia**

La superficialità con la quale il legislatore , utilizzando il sistema dell'emendamento in fase di conversione al decreto legge Sicurezza , ha inciso sul sistema di affidamento dei veicoli previsto dagli art. 213 , 214 e 214 bis del codice della strada , senza alcuna disamina che avrebbe dovuto compiersi , in un processo legislativo ordinario , attraverso l'audizione dei soggetti interessati , dei costi sociali ed economici che , contrariamente alle intenzioni, saranno conseguenti alla modifica normativa introdotta .

Con le disposizioni introdotte dall'art. 38 d.l. 269/2003 il legislatore aveva già apportato rilevanti modifiche al Codice della strada per disciplinare i casi di affidamento dei veicoli oggetto di sequestro o fermo amministrativo.

Tale modifica legislativa ha sancito di fatto la rinuncia dello Stato ad operare il suo doveroso controllo in un settore di rilievo come quello della circolazione stradale, mettendo in pericolo non solo migliaia di posti di lavoro nel settore del soccorso stradale ma anche la sicurezza stessa degli utenti della strada.

Con ciò mortificando e svuotando un sistema, il SIVeS, che incominciava finalmente a dare riscontri positivi nella gran parte delle province in cui era stato avviato, soprattutto in quelle aree in cui poteva disporre di sufficienti risorse umane.

Invece di rafforzare dovunque il SIVeS, introdurlo in aree in cui non è mai esistito (v. Napoli) ed individuare le risorse minime per farlo funzionare, rendendolo produttivo di sicurezza per i cittadini e di risorse per l'Erario, Lo Stato ha invece deciso di abdicare da due funzioni fondamentali: garantire la sicurezza dei cittadini e tutelare i posti di lavoro.

E' stato introdotto infatti l'obbligo per il trasgressore di assumere direttamente la custodia del veicolo oggetto di fermo o sequestro, con onere di provvedere a sua cura e spese al deposito in un luogo di cui abbia la disponibilità ovvero in un luogo non sottoposto a pubblico passaggio.

Con la previsione ulteriore per la quale nel caso in cui l'avente diritto è assente o si rifiuta di trasportare o custodire il veicolo a proprie spese ovvero sia sprovvisto dei requisiti di idoneità psico fisica o morale, il veicolo deve essere condotto presso una depositaria autorizzata, questa volta le spese verranno anticipate dall'



Amministrazione, con contestuale avviso al proprietario che la mancata assunzione della custodia produrrà l'immediato trasferimento della proprietà al custode individuato a seguito di procedura ad evidenza pubblica ai sensi dell'art. 214 bis .

Decorso il termine previsto, l'organo accertatore trasmette gli atti al Prefetto il quale, verificata la regolarità della procedura, dichiara il trasferimento in proprietà al custode con contestuale cessazione degli oneri di custodia.

Le modifiche normative introdotte con il decreto Sicurezza hanno inciso su un sistema in fase di realizzazione, avviato nonostante le ostilità iniziali da parte dei soccorritori e depositari che già avevano sperimentato la difficoltà di ottenere i pagamenti dalla pubblica amministrazione .

Il sistema oltre a prevedere l'affidamento del veicolo al trasgressore faceva perno sulla professionalità e affidabilità dei custodi per la cui identificazione si doveva procedere attraverso un rigoroso vaglio delle condizioni soggettive e oggettive, soprattutto con riferimento alla disponibilità dell'area in grado di garantire la tutela dei rilevanti interessi ambientali connessi al deposito dei veicoli.

Le imprese hanno quindi affrontato costi di ristrutturazione delle aree destinate al deposito, acquisto dei mezzi per il recupero dei veicoli e costi di formazione del personale.

E' evidente che il sistema di affidamento dei veicoli al custode acquirente si stava avviando verso un punto di equilibrio virtuoso sul quale venivano soddisfatte le esigenze del recupero dei veicoli in totale sicurezza, perché affidati a soggetti di provata affidabilità, senza alcun aumento dei costi per l'erario.

Su questo piano giuridico e fattuale vengono ad innestarsi le modifiche agli art. 213, 214 del codice della strada e la circolare in esame , che stravolgono di fatto l'ossatura del sistema di affidamento al custode acquirente, per il solo dichiarato fine di contribuire alla azione di contenimento e riduzione della spesa pubblica.

Intento meritorio e da sempre condiviso dalla nostra Associazione ma che non può certamente essere realizzato attraverso la sostanziale abrogazione dei casi in cui il veicolo deve essere sottratto alla disponibilità del trasgressore in previsione della confisca ovvero per un tempo predeterminato come è il caso del fermo.

Il problema è che le innovazioni normative , adottate senza verifica delle cause che hanno determinato il ritardo della cessione del veicolo al custode acquirente ed il



conseguente aumento del costo per l'erario, introducono delle evidenti distorsioni visto che hanno di fatto realizzato un sistema di repressione e prevenzione degli illeciti amministrativi che si avvale dello stesso trasgressore per garantire efficacia alla esigenza cautelare di sottrarre il veicolo alla circolazione .

A ben vedere infatti con le modifiche introdotte si tende a eliminare in radice la fonte del costo senza aver tenuto in considerazione il fatto che così facendo si elimina anche il servizio finora garantito dai soccorritori e depositari convenzionati.

E soprattutto senza considerare i rischi ed i costi sociali che sono conseguenti al mancato affidamento del veicolo al custode acquirente.

Prevedere per gli operatori di polizia stradale la possibilità di allontanarsi senza conoscere il luogo di deposito del veicolo sequestrato comporta il mancato controllo che il trasgressore potrà fare del veicolo dato che, senza alcun controllo , potrà rimetterlo in circolazione o abbandonarlo sulla pubblica via o nelle aree pubbliche o addirittura cederlo a terzi.

Scelta questa assai preferita da soggetti immuni , per condizione personale, dal timore per le sanzioni amministrative o addirittura penali di questa condotta.

Tutte ipotesi ricorrenti e prevedibili che comporteranno costi altissimi in termini ambientali data la natura di rifiuti speciali e costi economici connessi alla necessità della bonifica, ritiro e demolizione dei veicoli abbandonati e costi sociali per i rischi degli utenti alla circolazione stradale.

Il mancato controllo delle forze di polizia, da effettuarsi fino all'esaurimento delle operazioni del trasporto e custodia del veicolo in sicurezza, ben può verificarsi il caso del veicolo trainato in maniera anomala e pericolosa o condotto direttamente dal trasgressore con tutti i pericoli per circolazione: rischio ancora più elevato qualora il recupero dovesse avvenire in autostrada all'interno della quale , per espressa disposizione contenuta nella circolare , potrebbero avere accesso, su semplice chiamata del proprietario del veicolo, anche soggetti non autorizzati dal concessionario e privi delle basilari regole comportamentali, in un contesto di rischio elevato.

### **Considerato**

Che l'aumento dei tempi di permanenza dei veicoli nei depositi autorizzati e conseguente aumento delle spese di custodia da anticipare dall'erario sono dovuti



esclusivamente a carenze organizzative di alcune Prefetture ben individuabili che non riescono a svolgere le procedure di alienazione nei tempi previsti dalla legge, mentre in altre realtà territoriali il sistema funziona in maniera virtuosa consentendo all'erario addirittura un saldo positivo stante la frequenza di cessione a titolo oneroso dei veicoli acquistati dal custode.

### **Considerato inoltre**

Che il risparmio economico previsto avrebbe potuto essere realizzato attraverso un utilizzo virtuoso del sistema di affidamento unitamente ad una efficace attività di recupero delle spese dal trasgressore, cosa mai realizzata correttamente.

Che bisogna ampliare e non restringere le ipotesi di affidamento del veicolo al custode acquirente o al deposito art.8 del DPR 571/82 per scoraggiare le violazioni al codice della strada e trasferire in sicurezza il veicolo, per essere custodito con professionalità e cura , sia in previsione di una riconsegna al proprietario che non sia in grado , nell'immediatezza, di indicare il luogo di custodia e sia nell'ipotesi di confisca e/o vendita.

Che bisogna eliminare le cause di impedimento burocratico che provocano le lunghe giacenze per dare effettività alla previsione normativa che parla di dieci giorni di custodia decorsi i quali il veicolo viene ceduto al custode acquirente.

Cessione che non avviene a titolo gratuito e il cui ricavato può benissimo compensare quanto dovuto al depositario.

### **Ritenuto**

Che bisogna dare impulso alle azioni di recupero delle spese di custodia gravanti sul trasgressore non solo per ragioni di natura economica ma anche quale ulteriore elemento di dissuasione alla violazione delle norme del codice della strada.

Che viceversa con le modifiche normative introdotte si è eliminata la fonte di costo economico immediato senza considerare la moltiplicata incidenza dei costi futuri : quando invece uno Stato efficiente avrebbe il dovere di mantenere i servizi senza aumento di spesa ma anzi con un ritorno economico determinato dalla cessione dei veicoli confiscati se presenti nelle depositarie.

Che con le modifiche normative introdotte , rafforzate dalla circolare di attuazione , si raggiunge il solo risparmio economico a costo però di creare pericolo per la circolazione stradale , aumento di rischio ambientale , mancato introito della vendita



a causa dell'irreperibilità dei veicoli sequestrati che spesso vengono venduti ad ingnari acquirenti, creazione di una generalizzata percezione di impunità, oltre alla definitiva perdita di opportunità di lavoro per le imprese operanti nel settore del recupero e custodia dei veicoli , che già sono provate per il mancato pagamento dei crediti vantati verso la pubblica amministrazione e che hanno affrontato costi rilevanti per ottenere l'assegnazione del servizio .

### **Ritenuto altresì**

Che le modifiche normative introdotte aggravano un settore economico in forte sofferenza dovuta alla stretta tariffaria che le Società concessionarie del servizio di soccorso stradale meccanico hanno adottato nell'ultimo anno costringendo i fornitori del soccorso stradale a uscire dal mercato ovvero svolgere il servizio sotto costo,

Tutto quanto sopra ritenuto

### **ANCSA**

Proclama lo stato di agitazione degli operatori del soccorso stradale e delle depositerie giudiziarie propri iscritti e quanti volessero aderire.

Programma per il prossimo 19 Febbraio 2019 un presidio di protesta, nel rispetto delle procedure di legge, davanti alla sede del Ministero dell'Interno per sensibilizzare le forze di governo e parlamentari sui danni che la soppressione delle depositerie giudiziarie comporta per la tenuta del sistema complessivo di affidamento dei veicoli sequestrati .

In tale occasione un presidio di protesta sarà posto davanti alla sede del Ministero dello Sviluppo economico per sensibilizzare il governo sulla condizioni di mancanza di tutela economica e di diritti nella quale sono costrette ad operare le imprese del soccorso stradale

Per le sopra indicate ragioni, non escludendo alcuna azione a tutela dei diritti della categoria lesi dalla circolare in esame, nell'ottica della collaborazione che ha sempre improntato l'azione della Associazione ,

### **chiede**

al Governo e al Parlamento di voler aprire un tavolo di confronto coinvolgendo tutti i soggetti interessati affinché le esigenze di contenimento della spesa possano essere



assicurate senza l'inutile soppressione del sistema di affidamento dei veicoli sequestrati al custode acquirente e/o art.8 del DPR 571/82

### **chiede**

che il Governo voglia sollecitare le concessionarie del servizio di soccorso stradale meccanico ad un adeguamento tariffario ed un riconoscimento dei diritti a favore delle imprese che operano nel settore del soccorso stradale meccanico.

### **Invita**

le forze di polizia stradale , in attesa delle modifiche proposte , a non dare applicazione esecutiva alla circolare del 21 gennaio 2019 laddove in palese contrasto con le norme di legge tra le quali sono evidenziate le seguenti:

#### *Pagina 7 punto 1.2 requisiti del soggetto nominato custode*

Nel caso di sequestro amministrativo non sono applicabili i requisiti previsti dall'art. 120 c.p.p. atteso che, non ricorrendo la fattispecie dell'ausiliario di polizia giudiziaria, ma, trattandosi di incarico nell'interesse della pubblica amministrazione, i requisiti soggettivi devono essere quelli indicati dalla Prefettura per l'inserimento nell'elenco prefettizio di cui all'art. 8 del d.p.r. 571/1982

#### *Pagina 7 punto 1.3 luogo della custodia*

Il luogo della custodia dovrà avere i requisiti previsti per le depositerie giudiziarie ex art. 8 d.p.r. 571/1982 . Laddove si tratta di veicolo incidentato l'area dovrà essere adeguatamente autorizzata per impedire danni all'ambiente.

Il luogo dovrà ricadere all'interno del territorio della Provincia in cui è avvenuto il sequestro.

#### *Pagina 8 punto 1.4 conduzione o trasporto del veicolo fino al luogo di custodia*

Le forze di polizia stradale che hanno disposto il sequestro o il fermo del veicolo dovranno accertarsi dell'avvenuto deposito dello stesso presso il luogo di destinazione finale e soltanto all'esito di questa verifica anche in punto di idoneità tecnica , da effettuarsi senza soluzione di continuità , potranno redigere il verbale di sequestro e agli adempimenti prescritti dall'art. 394 delle disposizioni di attuazione del Codice della strada.



Roma 29 gennaio 2019

*Elisabetta Testani*  
Presidente A.N.C.S.A.

## RISULTATI SIVeS IN PROVINCIA DI ROMA

Si produce un punto di situazione concernente i risultati dell'attività relativa all'applicazione del *Sistema Informatico dei Veicoli Sequestrati - S.I.Ve.S.* nella provincia di Roma, dall'avvio della procedura medesima avvenuto il 26 aprile 2010.

Sono altresì evidenziate alcune criticità che ne hanno condizionato negli anni il corretto svolgimento ed accennate eventuali iniziative che potrebbero essere adottate al riguardo nel breve periodo.

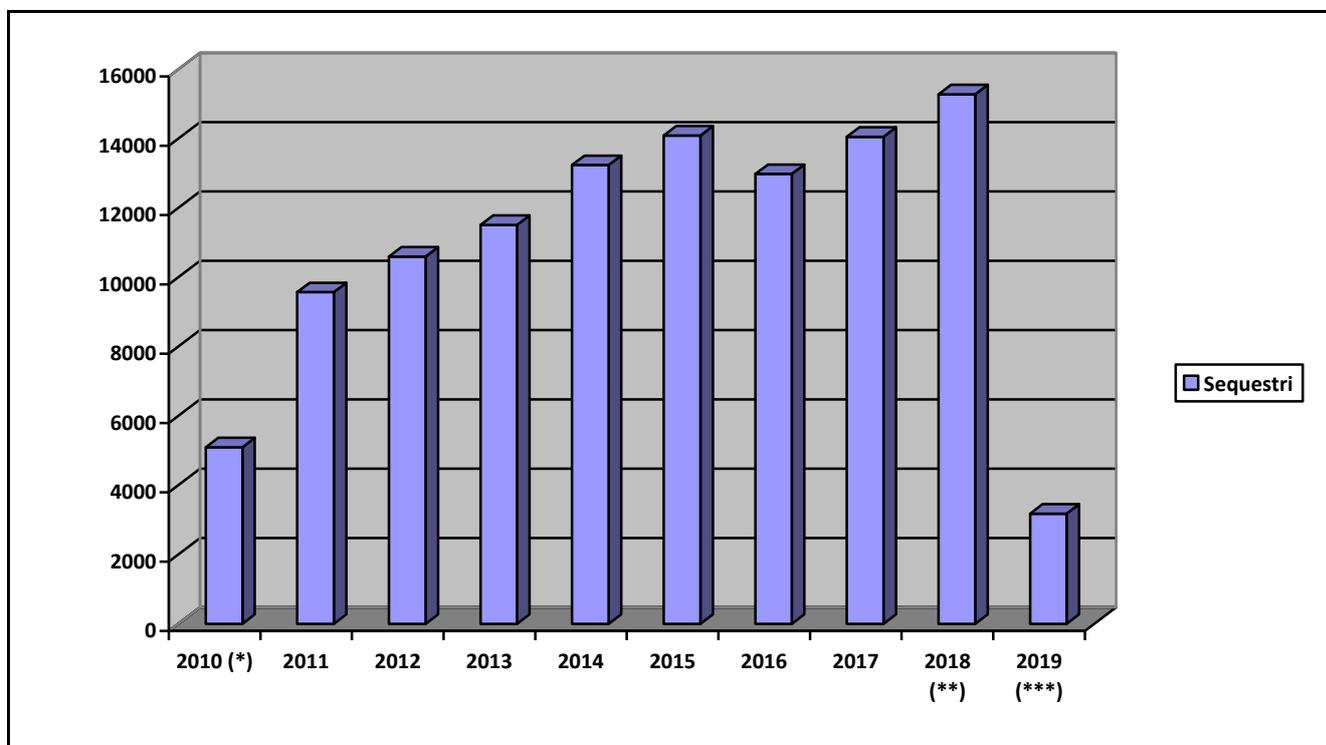
### 1.1 Provincia di Roma: crescita dei sequestri amministrativi per violazione del C.d.S

Occorre preliminarmente segnalare che nella provincia il numero delle sanzioni per illeciti di rilevanza pubblicistica permane caratterizzato da un *trend* di crescita.

In base ai dati non ancora definitivi del 2018 e di quelli parziali del 2019, il numero di sequestri ha confermato in maniera significativa la tendenza già in atto dal 2010: **15.280 veicoli sottoposti a sequestro amministrativo nel 2018** (*dati provvisori aggiornati al 12 marzo 2019*) rispetto ai **14.055** del 2017, ai **12.998** del 2016 ed ai **14.067** del 2015.

Risulta quindi del tutto episodica la flessione rilevata nel 2016 (*12.998 sequestri*) rispetto al 2015 (*14.067*), conseguente all'avvenuta depenalizzazione dell'art. 116 C.d.S.

Tabella n. 1 – *Sequestri veicoli in provincia di Roma (SIVeS)*



(\*) Periodo 26/4 – 31/12 2010)

(\*\*) Dati non definitivi

(\*\*\*) Dati aggiornati al 12 marzo 2019

Effettuando una comparazione con il **2017(+8,5%)** e con i dati relativi agli anni precedenti, emerge che rispetto al 2009 – ultimo anno di applicazione del sistema ante S.I.Ve.S. – il numero dei sequestri è molto più che raddoppiato (2009: 6.000 unità).

In tale ambito, permane alto il dato relativo alla mancaanza di copertura assicurativa, derivante anche dalle perduranti gravi difficoltà economiche che investono larghe fasce della popolazione (art. 193 C.d.S.).

Sul punto, secondo le ultime stime ANIA disponibili, nel 2017 i veicoli senza copertura assicurativa in movimento sulle strade italiane sono stati 2,8 milioni, pari al **6,3%** del parco circolante. Il Lazio e Roma presentano tuttavia un'incidenza di veicoli non assicurati molto superiore alla media nazionale (rispettivamente il **9%** ed il **9,8%**) ed un *trend* in costante aumento.

## **2.1 Sistema di affidamento in custodia dei veicoli sottoposti a sequestro, fermo e confisca per violazioni al Codice della Strada, con affidamento al custode acquirente. (S.I.Ve.S.)**

In provincia di Roma il sistema informatico di gestione dei veicoli sequestrati S.I.Ve.S. ha dato buoni risultati in termini di snellimento delle procedure: nonostante il continuo aumento del volume dei sequestri, i tempi di definizione si sono progressivamente ridotti negli anni e le cessioni al custode acquirente sono cresciute.

Ciò nonostante, non risultano essere state eliminate le criticità derivanti da:

- erroneo inserimento di dati da parte degli operatori delle FF.OO.;
- mancato inserimento della data di invito al proprietario a ritirare il veicolo;
- irreperibilità del proprietario;
- mancata consegna dei veicoli, in caso di confisca, da parte dei proprietari al custode acquirente (CA);
- mancate correzioni ed adeguamenti del sistema da parte dell'Agenzia del Demanio;
- difficoltà del custode acquirente – sporadicamente coadiuvato dagli Organi accertatori – nel concludere positivamente le operazioni di recupero coattivo dei veicoli confiscati e non consegnati spontaneamente dal proprietario;
- contenzioso penale pendente ed attesa di sentenza;
- difficoltà da parte del personale addetto in Prefettura alla procedura S.I.Ve.S. (tre unità + stagisti, quando nella disponibilità dell'Area III) a far fronte al rilevante e crescente volume dei sequestri.

## **2.2 S.I.Ve.S. – cessioni e confische effettuate in provincia di Roma; importi versati dal custode acquirente allo Stato; la procedura di reimmissione in circolazione.**

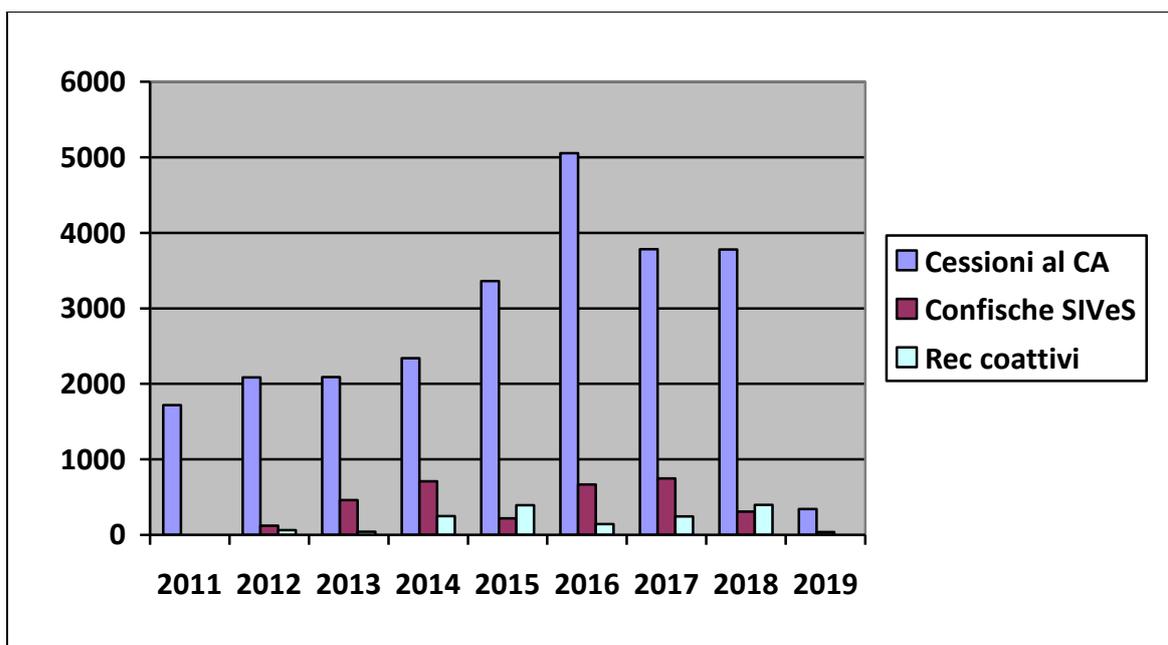
Risultano corrisposti 2.221.357 euro per il pagamento veicoli ceduti dopo le stime effettuate dal Demanio e sono in fase di pagamento altri 157.760 euro (*dati aggiornati al 21 febbraio 2019*).

Nel totale, risultano entrati nei depositi SIVeS della provincia decine di migliaia di veicoli per sequestro o fermo amministrativo; tranne eccezioni dovute ad errori di notifica la proprietario del termine del ritiro, risultano usciti a vario titolo (dissequestro, fine fermo amministrativo, sentenza penale. cessione al CA per rottamazione o reimmissione oppure altro). La giacenza appare quindi abbastanza circoscritta e fisiologica se rapportata al rapporto tra il numero delle sanzioni irrogate dalle FF.OO., le descritte criticità relative alla notifica e le risorse umane impiegate dalla Prefettura per la procedura SIVeS.

Nel dettaglio ed a puro titolo di esempio, in provincia di Roma nel 2018 sono stati finalizzate attività SIVeS relative a:

- cessione al CA di 3.777 veicoli, in sostanziale analogia al risultato raggiunto nel 2017 (3.784);
- confisca di 310 veicoli custoditi presso i proprietari, in netta flessione rispetto al 2017 (749);
- recupero coattivo di 399 veicoli confiscati ma non consegnati dai proprietari, in aumento rispetto al 2017 (243).

**Tabella n. 2 – Attività S.I.Ve.S.**



I dati riportati graficamente in tabella mostrano la difficoltà di concludere positivamente la procedura di confisca; ciò in ragione delle note problematiche relative alla mancata consegna o al rinvenimento del veicolo nonché al possibile rinvenimento del veicolo privo di parti essenziali.

La procedura di cessione al CA dei veicoli già in deposito, infatti, risulta del tutto priva di dette criticità e permette altresì all’Agenzia del Demanio di effettuare stime tempestive sui veicoli meritevoli di reimmissione in circolazione, generalmente individuabili in quelli immatricolati da non più di sette anni.

La procedura di reimmissione in circolazione risulta molto più favorevole per l’Erario rispetto alla rottamazione poiché:

- permette di evitare che veicoli in buono stato d’uso siano necessariamente avviati alla demolizione;
- assicura la rapida acquisizione degli importi derivanti dalle stime effettuate dall’Agenzia del Demanio e corrisposti dal custode acquirente secondo i termini contrattuali di 90 gg. (*il CA è obbligato per contratto all’acquisto di tutti i veicoli recanti la stima da parte del Demanio*).

Sul punto, si consideri che l’importo medio versato dal custode acquirente in caso di rottamazione di un’autovettura ammonta a 40/50 euro (*conformemente alla quotazione dei metalli ferrosi pubblicata dalla Camera di Commercio di Milano*) mentre in caso di reimmissione in circolazione il CA versa anche diverse migliaia di euro.

La stessa dinamica si registra in caso di motocicli o ciclomotori, che in caso di rottamazione sono valutati soltanto 5 euro al pezzo ed assicurano introiti modesti per l'Erario.

A titolo esemplificativo si uniscono (*allegati n. 1 e n. 2*) due provvedimenti di reimmissione in circolazione, concernenti un autocarro ed un'autovettura con la relativa valutazione dell'Agenzia del Demanio. Come si può facilmente evincere, la reimmissione in circolazione di due soli veicoli ha comportato la corresponsione all'Erario di ben 14.801 euro.

### **2.3 Criticità: difficoltà di confisca dei veicoli custoditi presso i proprietari e criticità conseguenti al recupero coattivo.**

La procedura di confisca applicata nei confronti dei veicoli custoditi dal proprietario/trasgressore comporta non poche difficoltà, suscettibili di vanificare sovente la procedura medesima o di procrastinarne di molto l'esito positivo.

Nel dettaglio:

- il provvedimento di confisca impone che il veicolo sia trasportato in condizioni di sicurezza ed a spese del proprietario presso la depositaria indicata entro i 30 giorni successivi alla definitività della confisca medesima;
- ciò avviene di rado ed occorre quindi avviare – da parte del Demanio e per il tramite della locale Prefettura – un'azione di recupero coattivo del veicolo presso l'indirizzo indicato a suo tempo dal privato affidatario;
- per condurre a buon fine il recupero, il CA deve necessariamente avvalersi della presenza delle FF.OO., atteso che è chiamato ad operare in condizioni molto difficili;
- non sempre è possibile avvalersi del supporto delle FF.OO. ed il CA è esposto ad intimidazioni che talvolta sfociano in vere e proprie aggressioni;
- sovente il veicolo risulta:
  - essere stato rubato, smontato o comunque non reperibile presso l'indirizzo indicato;
  - rinvenuto abbandonato su pubblica via o in aree aperte al pubblico;
  - completamente privato delle parti di maggior valore ed quindi abbandonato senza alcuna protezione per l'ambiente e la sicurezza dei cittadini.

Ne discende:

- un significativo aggravio dell'azione della PA, chiamata ad attivare supplementi di procedura lunghi ed onerosi;
- la difficoltà di recuperare gli oneri relativi al recupero coattivo oppure agli eventuali tentativi effettuati e non andati a buon fine;
- la perdita per l'Erario dello Stato degli importi delle stime erariali, non corrisposte dal CA in conseguenza della mancata acquisizione del veicolo.

Circa la situazione delle confische non andate a buon fine in provincia di Roma, risulta non incassato dallo Stato un importo di circa 132.000 euro, relativo a veicoli confiscati e non consegnati al CA dai rispettivi proprietari.

A titolo esemplificativo, si uniscono due provvedimenti di confisca non andati a buon fine per mancato rinvenimento dei veicoli interessati (*allegati n. 3 e n. 4*), con un danno per l'Erario dello Stato di 22.762 euro.

### **3.1 Giacenza prolungata di veicoli nelle depositerie giudiziarie. I vantaggi assicurati dalla corretta applicazione del SIVeS**

Sul punto occorre premettere che la giacenza prolungata di veicoli in depositaria non costituisce un vantaggio per i gestori. Anzi, comporta non poche criticità poiché non consente ai custodi giudiziari di poter adoperare vaste aree delle loro depositerie, occupate da veicoli – o da relitti di veicoli - bloccati da anni e, conseguentemente, non permette loro di gestire correttamente tutte le attività derivanti dall'inserimento nell'elenco prefettizio ex art. 8 del D.P.R. n. 571/1982.

Va altresì sottolineato che la molta parte delle giacenze non è riconducibile a veicoli sottoposti a sequestro o fermo amministrativo. Basti pensare alle rimozioni per divieto di sosta o intralcio alla circolazione, ai veicoli sequestrati penalmente o affidati dalle FF.OO. ai sensi dell'art. 2028 c.c.

Come è noto, la Legge di stabilità 2014 ha disposto una rottamazione straordinaria dei veicoli giacenti da almeno due anni (dal 1 ottobre 2001 al 31 dicembre 2011) presso le depositerie - inserite o in passato già inserite nell'elenco prefettizio ex art. 8 del DPR n. 571/82 – in ragione di violazioni del C.d.S. che contemplassero anche la sanzione del sequestro amministrativo, del fermo o della rimozione.

Obiettivo principale della rottamazione straordinaria era ridurre gli oneri di custodia a carico dell'Erario dello Stato.

In tutti i predetti casi, i motivi della giacenza prolungata si potevano individuare in:

- mancata o parziale applicazione del DPR 189/2001 da parte delle FF.OO.;
- difetto di notifica del provvedimento di confisca al proprietario;
- errori/omissioni nella trasmissione degli atti al Demanio;
- mancato invio in Prefettura del VAV/verbale di affidamento;

In ogni caso, **non si tratta dei veicoli rientranti nel SIVeS**, che comunque non genera giacenze di tale durata se non in presenza di rare e abnormi anomalie.

La rottamazione ha permesso altresì ad alcuni gestori di liberare vaste aree delle loro depositerie e realizzare finalmente i necessari adeguamenti delle strutture alla normativa ambientale e di sicurezza antincendi. Tuttavia la mancata puntuale applicazione del richiamato DPR 189/2001 ha comportato che i depositi tornassero ben presto in una situazione critica.

Il corretto funzionamento del SIVeS, invece, permette la rapida conclusione della procedura; ciò si realizza attraverso l'affidamento al CA del veicolo e l'attuazione tempestiva della successiva fase della procedura ossia il dissequestro a favore del proprietario/trasgressore oppure, in alternativa, la cessione in proprietà del veicolo al CA.

Dall'atto dell'adozione in gran parte delle province italiane, il SIVeS ha permesso di:

- semplificare i rapporti della Pubblica Amministrazione con le depositerie;
- azzerare il contenzioso in materia di spese di custodia;
- far progressivamente diminuire i tempi di giacenza media;
- assicurare un trend positivo nelle modalità di applicazione delle procedure da parte delle FF. OO.

Ovviamente, la rapidità della procedura – in grado di produrre vantaggi economici per l'Erario, come già ampiamente illustrato – necessita di due fattori fondamentali:

- la corretta applicazione del Sistema da parte di tutte le FF.OO.;
- la gestione realizzata da sufficienti risorse umane nelle Prefetture.

### 3.2 Le proposte dell'A.N.C.S.A.

L' A.N.C.S.A. indica in separato documento le proprie proposte per contribuire all'abbattimento degli oneri a carico dello Stato per quel che riguarda le spese di custodia dei veicoli.

Circa le misure per assicurare il corretto e rapido funzionamento del SIVeS, invece, ritiene utile programmare – con oneri a proprio carico - ulteriori giornate informative dedicate agli operatori di Polizia e di Prefettura addetti all'inserimento dei dati nel sistema, oltre quelle già effettuate in alcune province, contestualmente all'avvio del Sistema.

Inoltre sarebbe utile procedere alla realizzazione di un agile prontuario on line dedicato al S.I.Ve.S, che affronti le più ricorrenti criticità incontrate dagli operatori delle Forze dell'Ordine e che illustri con la massima concisione e chiarezza le singole fasi della procedura. Il prontuario dovrebbe individuare gli errori e le omissioni ricorrenti nella procedura di inserimento dati:

- verbali di sequestro;
- cambi di custodia;
- dissequestri;
- recuperi coattivi.

e fornire un ausilio operativo finalizzato ad indicare:

- obbligo e modalità di inserimento nel sistema della data di invito al ritiro del veicolo (rivolta al proprietario e necessaria per poter effettuare la successiva cessione al custode acquirente);
- procedura applicabile in caso di veicolo affidato al proprietario: notifica confisca del veicolo e conseguente consegna al custode o trasferimento coattivo da parte dell'O.A.

Tale iniziativa potrebbe apportare non pochi vantaggi per la corretta utilizzazione del sistema informatico in parola, eliminando - o quantomeno riducendo - la continua ed articolata attività di guida ed informazione per le vie brevi svolta dagli operatori delle Prefetture nei confronti degli Organi accertatori.

Roma, 12 marzo 2019