

ANCSA informa

Anno 3, n. 16 – 4 dicembre 2020

Inviati ai parlamentari i quattro progetti elaborati da Ancsa **Recovery Fund: richiesto un incentivo del 90% per l'acquisto di carri ibridi ed elettrici** **Presentato un emendamento alla legge di bilancio 2021**

Ancsa ha diramato le sue proposte in merito all'utilizzo dei fondi del *Recovery Fund*, inserito nell'iniziativa della Commissione europea denominata *Next Generation EU*. Come già anticipato nello scorso numero di *Ai*, si tratta di distinti progetti di intervento, finalizzati a rilanciare le attività connesse al soccorso stradale ed alla custodia giudiziaria. Il primo si inquadra nella *digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo*; gli altri tre nella *rivoluzione verde e transizione ecologica* (v. *testi in all. 1*). Tutti i progetti configurano scenari di intervento innovativi con la finalità di attenuare il più possibile, nel breve e medio periodo, l'impatto economico della crisi da Covid-19.

Ricevuti i progetti di Ancsa, l'on. Antonio Pentangelo (*FI, membro della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati*) – che in questa legislatura si è sempre fatto interprete delle iniziative dell'associazione e delle esigenze della categoria - ha presentato un emendamento alla legge di bilancio 2021 con cui si prevede un credito d'imposta pari al 90% del prezzo in caso di acquisto ed immatricolazione di un veicolo nuovo ibrido o elettrico, anche in locazione finanziaria, dal 1 gennaio 2021 al 31 dicembre 2022. L'agevolazione sarebbe cedibile o utilizzabile in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241. L'emendamento riporta anche il codice ATECO della categoria per individuare con precisione le imprese beneficiarie ed evitare possibili abusi.

Targa prova; pieno sostegno di Ancsa alla proposta di legge che ne consente l'uso sui veicoli immatricolati e non assicurati

Nello scorso mese di agosto, una sentenza della Corte di Cassazione (n. 17665, sez. III civile) ha di fatto limitato l'impiego della targa prova ai soli veicoli non ancora immatricolati. Tale interpretazione ha subito destato un diffuso allarme e disorientamento tra gli addetti ai lavori poiché l'uso corrente risulta essere principalmente sui veicoli già immatricolati.

La circolazione con targa prova è disciplinata da un regolamento (DPR n. 474 del 2001) che negli anni ha determinato non pochi dubbi ed applicazioni contrastanti. Ancsa ritiene necessario che sia fatta subito chiarezza sulle modalità di utilizzo di tale tipologia di targa, non penalizzando ulteriormente le attività produttive dei settori che ne fanno maggiore uso (*concessionari, rivenditori, riparatori*). Preso atto che in Commissione Trasporti della Camera dei Deputati è ferma dal novembre 2018 una proposta di legge - AC 1365, presentata dall'on. Ketty Fogliani (Lega) – che potrebbe finalmente risolvere la questione, Ancsa ha inviato una nota del proprio Centro Studi al Presidente della Camera dei Deputati ed alla relatrice sollecitandone la rapida approvazione (v. *all. 2*).

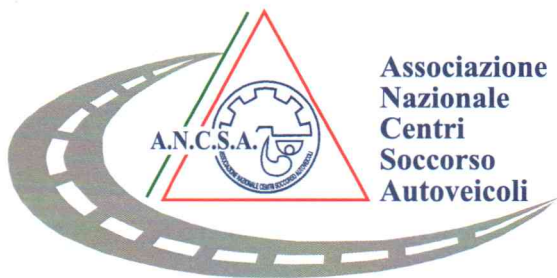
Il via libera del Parlamento metterebbe fine ad ogni possibile interpretazione restrittiva della norma regolamentare in vigore poiché la proposta di legge Fogliani introduce due punti fondamentali:

- estensione a tutto il territorio nazionale della distanza percorribile con la targa prova da parte di fabbricanti di veicoli a motore e rimorchi, di loro rappresentanti e concessionari;
- autorizzazione della circolazione in prova utilizzabile per il veicolo già immatricolato, uno solo per volta, anche se privo di copertura assicurativa.

Sollecitata una rottamazione straordinaria ciclica ed a regime per contrastare la ricorrente saturazione delle depositerie:

Archiviata ormai da tempo la rottamazione straordinaria 2014 dei veicoli giacenti da più di due anni, i depositi sono tornati di nuovo a riempirsi in gran parte del territorio nazionale. Le cause del fenomeno sono note a tutti e non possono certo essere addebitate ai custodi. Inoltre si pagano anche gli effetti della diminuzione del numero delle province in cui è attivo il custode acquirente: procedure più laboriose e pagamenti parcellizzati. Anche in questo caso non si può imputare la responsabilità ai gestori delle depositerie: la gare vanno deserte perché sovente gli oneri del servizio richiesto al custode acquirente superano di gran lunga le entrate.

Per far fronte alla saturazione degli stalli disponibili e per evitare che i gestori possano essere sanzionati dalle Forze dell'ordine in caso di superamento della capienza dichiarata, Ancsa ha formalmente avanzato richiesta di nuova rottamazione straordinaria dei veicoli giacenti, sottolineando l'opportunità che tale misura possa avere una cadenza ciclica al fine di evitare l'accumulo di veicoli per lunghi periodi (v. *all. 3*).



PIANO NAZIONALE PER LA RIPRESA E LA RESILIENZA (PNRR)

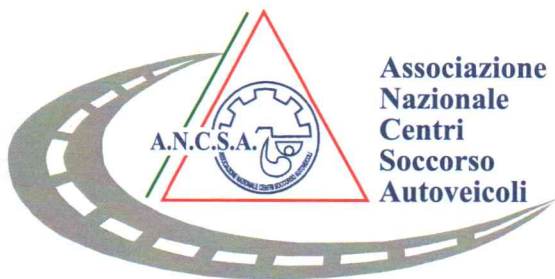
L' *Associazione Nazionale Centri di Soccorso Autoveicoli (ANCSA)* ha ritenuto utile costituire un gruppo di lavoro nazionale – fondato sull'apporto di professionalità diverse - al fine di poter fornire un proprio contributo in termini di proposte utili alla stesura di progetti relativi ai settori in cui esercita le proprie attività, da inserire nel *Piano nazionale per la Ripresa e la Resilienza (PNRR)*, dispositivo mirato a mitigare nel breve e medio periodo l'impatto economico e sociale della crisi legata al Covid-19 e, contemporaneamente, ad affrontare rilevanti sfide a lungo termine), in corso di avanzata redazione da parte del Parlamento e del Governo.

L'iniziativa è finalizzata ad individuare, nell'ambito delle mansioni svolte dalla categoria, settori su cui formulare proposte di intervento suscettibili di generare innovazione e progresso tecnologico, transizione verso la *green economy*, tutela dell'ambiente nonché aumento dell'occupazione.

L'iniziativa è inoltre riconducibile all'attività svolta dal *Comitato Interministeriale per gli Affari Europei (CIAE)*, che sta redigendo schede di progetto da inserire nel PNRR con l'ausilio di gruppi composti da esperti economisti, analizzando peraltro anche i contributi provenienti dalle realtà locali e settoriali, unitamente a quelli fondamentali forniti dal Parlamento.

Come è noto, nelle "*Linee guida per la definizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza*" il Governo ha indicato sei missioni: digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo; rivoluzione verde e transizione ecologica; infrastrutture per la mobilità; istruzione e formazione, ricerca e cultura; equità sociale, di genere e territoriale; salute.

Ciò dovrebbe permettere di elaborare progetti di rapida attuazione, meritevoli dell'approvazione da parte dell'UE, per i quali utilizzare risorse finanziarie e focalizzare energie.



Analizzate le principali criticità riscontrate nel settore del soccorso stradale e della custodia giudiziaria, sono stati configurati scenari di intervento con la finalità di far fronte alle esigenze emergenti dagli obiettivi fissati in sede europea e conformi alle specifiche raccomandazioni formulate in materia dalla Commissione europea.

ANCSA ha quindi fatto esplicito riferimento al contesto esistente per indicare modalità di azione ed obiettivi da perseguire nel breve e medio termine, tutti pertinenti alle attività di propria competenza e riconducibili ai *cluster* di intervento già individuati in relazione al PNRR. Di seguito le relative schede di sintesi.

A.N.C.S.A.
Viale W. Shakespeare 47
000144 Roma
P. IVA: 01232880474

DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE E COMPETITIVITA' DEL SISTEMA PRODUTTIVO

Informatizzazione della Pubblica Amministrazione:

Revisione e potenziamento del *Sistema Informatico Veicoli Sequestrati (S.I.Ve.S.)*

CONTESTO DI RIFERIMENTO	OBIETTIVI	MODALITA' E TEMPISTICA
<p>Il <i>Sistema Informatico Veicoli Sequestrati (S.I.Ve.S.)</i> è stato introdotto nel 2007 per sistematizzare le attività attinenti al sequestro ed al fermo amministrativo dei veicoli a motore, a seguito delle modifiche apportate al Codice della Strada (C.d.S.) dalla legge n. 326/2003.</p> <p>Nonostante i risultati raggiunti nel corso degli anni, il Sistema non appare più in grado di far fronte alle attuali esigenze, riconducibili soprattutto al crescente numero di veicoli sottoposti a sequestro ed a fermo amministrativo. Ciò in ragione dell'aumento costante delle sanzioni irrogate dalle FF.OO. per guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti nonché per circolazione di veicoli privi di copertura assicurativa.</p> <p>Inoltre il S.I.Ve.S. risulta attivo in meno della metà delle province italiane, con conseguenze molto negative sulla sua reale efficacia.</p> <p>Il Sistema, infine, non permette il colloquio e la condivisione dei propri dati con altri sistemi telematici della P.A.</p>	<p>Rafforzare e modernizzare le modalità di digitalizzazione delle procedure sanzionatorie previste dal C.d.S. anche attraverso l'interoperabilità dei dati delle Pubbliche Amministrazioni, ivi compreso il colloquio e la condivisione dei dati tra i sistemi telematici, sfruttando al meglio le potenzialità offerte dalle tecnologie digitali e dallo sviluppo dei sistemi informativi.</p> <p>Migliorarne l'efficienza ed ampliare l'ambito di applicazione del S.I.Ve.S. mediante la digitalizzazione di tutte le procedure relative alla materia sull'intero territorio nazionale, accrescendo la quantità e la qualità dei servizi offerti ai cittadini ed alle imprese.</p> <p>Nel caso di irrogazione delle sanzioni accessorie previste dal Codice della Strada (sequestro o fermo amministrativo del veicolo), garantire allo stesso tempo le esigenze di tutela dei beni custoditi, l'uniformità e la trasparenza delle tariffe applicate.</p> <p>Creazione di un sistema di comunicazione in tempo reale tra le banche dati (PRA, Anagrafe dei Comuni, S.I.Ve.S.) che permetta al cittadino di conoscere l'esistenza di gravami su ogni veicolo circolante,</p>	<p>Tre anni (2021/2023).</p> <p><u>Nel primo anno:</u> Revisione completa del S.I.Ve.S., adeguamento e snellimento delle procedure con interscambio con le principali banche dati della P.A.</p> <p><u>Nel secondo e terzo anno:</u> attivazione del nuovo sistema in tutte le province, test di funzionamento e realizzazione di applicazioni per la consultazione; avvio di corsi di aggiornamento per gli operatori di Prefetture, Agenzie del Demanio, Forze dell'Ordine e gestori delle depositarie giudiziarie; realizzazione di un prontuario di facile consultazione, dedicato agli operatori, finalizzato a rendere più agevole e rapida l'utilizzazione del nuovo sistema.</p>

	<p>mettendo così fine al dilagante fenomeno della vendita ad ignari acquirenti di veicoli sottoposti a sequestro amministrativo, affidati in custodia ai proprietari e quindi destinati alla confisca da parte dello Stato.</p> <p>Potenziamento delle competenze tecnico-specialistiche e digitali dei dipendenti addetti ai relativi servizi, accrescendo la qualità dei servizi pubblici centrali e locali.</p>	
--	--	--

RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA

Decarbonizzazione dei trasporti (*Green mobility*):
interventi per promuovere la transizione energetica dei veicoli adibiti al soccorso stradale

CONTESTO DI RIFERIMENTO	OBIETTIVI	MODALITA' E TEMPISTICA
<p>Nonostante i progressi dell'Italia in tema di riduzione delle emissioni di CO2 e di incremento della quota di fonti rinnovabili di energia, sono necessari investimenti e riforme per raggiungere gli obiettivi fissati in sede europea (<i>European Green Deal</i>). Risulta ancora elevato l'inquinamento dei centri urbani, del suolo e delle acque.</p> <p>Nel Paese sono attive migliaia di aziende nel settore del soccorso stradale meccanico e della custodia giudiziaria. Ognuna svolge la propria attività con svariati mezzi di soccorso, da utilizzare in base alla tipologia dell'intervento richiesto.</p> <p>Si tratta, nella quasi totalità, di carri con motori termici, talvolta con all'attivo centinaia di migliaia di chilometri percorsi.</p> <p>Tale tipologia di carri è utilizzata anche per le rimozione dei mezzi in sosta di intralcio nelle grandi città e nei centri storici.</p>	<p>Favorire la rapida sostituzione dei mezzi di soccorso meccanico tradizionali, mossi prevalentemente da motori diesel, con veicoli <i>full electric</i> o ibridi.</p> <p>L'adozione di tali nuovi mezzi di soccorso risulterebbe particolarmente indicata nell'attività di rimozione dei veicoli in sosta di intralcio, svolta prevalentemente nei centri storici e nelle grandi città.</p> <p>Oltre ai vantaggi in termini di riduzione delle emissioni, la misura è in grado di generare ricadute molto positive sulla filiera produttiva nazionale dei mezzi in argomento, atteso l'alto livello qualitativo e tecnologico raggiunto dai carri <i>made in Italy</i> nonché la quota di mercato attualmente detenuta dalle case produttrici nazionali.</p> <p>Il progetto è coerente con l'analogo relativo all'auto produzione di energia rinnovabile ed è collocato all'interno di una strategia intersettoriale, in grado di realizzare economie di scala e di scopo.</p>	<p>Nuova misura da attivare entro il primo trimestre del 2021. Incentivi diretti alle imprese o ad aggregazioni di imprese nel periodo 2021/2026.</p> <p>Mix agevolativo sotto forma di contributo e finanziamento agevolato finalizzato a sostenere la trasformazione tecnologica e <i>green</i> dei processi produttivi delle imprese nelle filiere dei trasporti, nell'ambito di programmi finalizzati a migliorare l'ecosostenibilità dei processi produttivi.</p>

RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA

Decarbonizzazione dei trasporti, promozione della mobilità ad impatto ambientale sostenibile:
servizio mobile di ricarica di veicoli elettrici

CONTESTO DI RIFERIMENTO	OBIETTIVI	TEMPISTICA
<p>L'Italia risulta molto indietro rispetto alla media europea nel processo di svecchiamento del parco circolante dei veicoli a motore. Tuttavia, secondo recenti stime, nel prossimo decennio i veicoli elettrici potrebbero raggiungere una quota di mercato pari al 20/30% delle nuove immatricolazioni.</p> <p>I dati dimostrano che la diffusione dei veicoli elettrici è in incremento nella UE, mentre diminuiscono i costi di produzione e aumentano i punti di ricarica presenti sul territorio. Nel 2019, le vendite nei Paesi UE sono state 564mila, pari a una quota del 3,6%, che ha portato i veicoli elettrici sul territorio a 1,8 milioni. In Italia, invece, nel 2019 sono stati immatricolati 17.200 veicoli elettrici, pari allo 0,9%, che ha portato le vendite cumulative di auto elettriche a 39.900. Rispetto al 2018, si è registrato un aumento del 75%, segno di una transizione all'elettrico in atto nell'ambito della mobilità sostenibile, seppure con ritmi di molto inferiori alla media europea. Permane in Italia il problema della diffusione dei punti di ricarica, ancora non capillare e del tutto insufficiente a far superare un grande ostacolo</p>	<p>Adeguare la rete del soccorso stradale meccanico alla progressiva diffusione dei veicoli elettrici, tramite la creazione di nuovi servizi che facilitino l'approccio alla mobilità di nuova generazione.</p> <p>Contributo di rilievo sul fronte delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli <i>full electric</i>.</p> <p>I centri di soccorso stradale si dotano di speciali mezzi di soccorso dotati di un dispositivo di ricarica rapida, sufficiente per rimettere in marcia in pochi minuti il veicolo fermo. Il servizio viene erogato con una potenza di ricarica pari ad una colonnina di tipo fast (50 kW).</p> <p>Il soccorso non si limiterebbe ad una semplice cessione di energia ma può prevedere anche il recupero e traino del veicolo nei casi più complessi, come in caso di avaria del gruppo batterie.</p> <p>Il servizio è destinato ad essere erogato anche in abbonamento, con numero verde attivo H24, che assicuri l'invio immediato sul posto del carro attrezzi più vicino, prevedendo altresì una diffusione omogenea sul territorio nazionale, soprattutto nelle aree del Paese con minor numero di punti di ricarica attivi.</p>	<p>Partenza immediata con conclusione della spesa nel periodo di eleggibilità 2026</p>

alla diffusione della transizione all'elettrico: la soglia psicologica dell'autonomia del veicolo *full electric*, il timore di restare senza energia lontano da qualsiasi colonnina di ricarica.

La c.d. '*range anxiety*', cioè l'ansia dell'autonomia chilometrica, incide ancora in modo determinante nella scelta del tipo di motorizzazione del veicolo da acquistare.

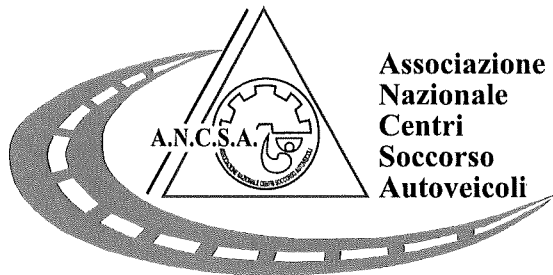
Recentemente è stato presentato a Roma e Milano un servizio di ricarica mobile *on demand*, destinato ad intervenire in caso di veicoli elettrici fermi per esaurimento dell'energia. Si tratta tuttavia di un tipo di soccorso caratterizzato dalla sola cessione di energia ed al momento attivo soltanto in due grandi città.

RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA

Riqualificazione energetica:
autoproduzione di energia elettrica nei centri di soccorso stradale e depositerie giudiziarie

CONTESTO DI RIFERIMENTO	OBIETTIVI	MODALITA' E TEMPISTICA
<p>La quasi totalità delle strutture adibite a soccorso stradale meccanico e, soprattutto, a depositaria giudiziaria non dispongono di impianti fotovoltaici o di altre fonti di energia alternativa autoprodotta.</p> <p>Le depositerie, inoltre, si estendono normalmente su ampie aree scoperte, con la sola eccezione di porzioni coperte adibite alla custodia di veicoli incidentati o interessati da particolari criticità. Ciò comporta che in taluni casi i veicoli custoditi siano esposti per lungo tempo agli agenti atmosferici, con pesanti effetti negativi sullo stato di conservazione dei medesimi e quindi sul loro valore commerciale.</p> <p>Le depositerie, infine, non dispongono ancora di aree dedicate esclusivamente alla custodia di veicoli ibridi e <i>full electric</i>, particolarmente sensibili alle alte temperature e destinatari di specifiche procedure di prevenzione ed estinzione in caso di incendio.</p>	<p>Il progetto fa riferimento all'obiettivo strategico della de-carbonizzazione del settore energetico mediante il potenziamento delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica.</p> <p>L'auto produzione e l'uso efficiente di energia elettrica rinnovabile nelle depositerie giudiziarie, soprattutto in quelle di ampie dimensioni, si può inserire in quella transizione ecologica che dovrebbe costituire la base del nuovo modello di sviluppo su scala globale.</p> <p>Le dimensioni medie della depositaria possono favorire l'installazione di ampie superfici di pannelli fotovoltaici su un sistema di pensiline che fungerebbero da copertura agli stalli in cui sono custoditi i veicoli. In tal modo, oltre ai vantaggi derivanti dall'auto produzione di energia rinnovabile, si avrebbe anche la copertura delle aree destinate alla custodia e quindi una maggior protezione dei veicoli giacenti e di conseguenza la salvaguardia del loro valore di mercato. Ciò avrebbe una valenza significativa soprattutto nel caso di veicoli destinati a diventare di proprietà del Demanio dello Stato.</p>	<p>Partenza nel 2021 con conclusione della spesa nel periodo di eleggibilità 2026</p>

	<p>Ulteriore positività, anche ai fini della sicurezza, deriverebbe dalla possibilità di realizzare anche aree parimenti coperte, destinate alla custodia di veicoli ibridi e puramente elettrici, corredate da idonei mezzi di estinzione in caso di incendi che abbiano coinvolto tale categoria di veicoli.</p> <p>Dal progetto deriverebbe un significativo basso consumo di suolo – grazie alla descritta doppia destinazione delle aree – ed un utilizzo efficiente e sostenibile di risorse naturali.</p> <p>Il progetto prevede anche l’installazione di ricariche elettriche veloci ed ultra veloci dotate di sistemi di accumulo, anche in grado di dialogare e fornire servizi alla rete elettrica. In questo senso, intende integrare i vari sistemi e le varie infrastrutture esistenti, attraverso l’innovazione tecnologica, fornendo in tal modo un nuovo servizio all’utenza. Aumenterebbe altresì la resilienza rispetto a eventi climatici estremi, soprattutto nelle aree del Paese più esposte.</p> <p>Il progetto comporta quindi rapidi effetti positivi su beneficiari numerosi, distribuiti uniformemente sul territorio nazionale.</p>	
--	--	--



Associazione
Nazionale
Centri
Soccorso
Autoveicoli

ALLEGATO N.2

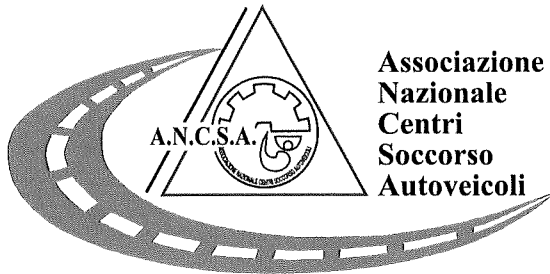
On. Presidente
Commissione Trasporti
CAMERA DEI DEPUTATI

On. Ketty Fogliani
CAMERA DEI DEPUTATI

Disegno di legge AC 1365 avente ad oggetto modifiche legislative tese a consentire, tra l'altro, l'utilizzo della targa prova anche su veicoli immatricolati e privi della copertura assicurativa.

Ha destato grande rilevanza sugli organi d'informazione la recente sentenza della Cassazione civile sez. III, 25/08/2020, n.17665 laddove ha stabilito che *l'autorizzazione ministeriale alla circolazione con "targa prova", regolata dall'art. 1 del d.P.R. n. 474 del 2001, è consentita ai veicoli privi della carta di circolazione e non immatricolati la cui circolazione sia necessaria per prove tecniche, sperimentali o costruttive o per dimostrazioni finalizzate alla vendita, previa stipula di polizza assicurativa per la responsabilità civile da parte dei titolari della specifica autorizzazione (officine, concessionari, costruttori, ecc.), con la quale viene assicurato ogni veicolo dotato della targa prova; nel caso in cui, come nella specie, un veicolo già immatricolato, regolarmente targato e munito di copertura assicurativa per la r.c.a. - circolante con targa di prova del titolare dell'officina di riparazione per essere controllato o a scopo dimostrativo o per collaudo - abbia cagionato danni, di questi risponde solo l'assicuratore del mezzo e non quello della targa di prova in quanto la finalità di quest'ultima non è quella di sostituirsi all'assicurazione del veicolo, bensì quella di munire di copertura assicurativa i veicoli non ancora immatricolati.*

Orbene detta importate decisione, nel ribadire che la targa prova deve essere limitata ai soli veicoli non immatricolati e per finalità e soggetti indicati dalla legge, ha lasciato però inalterato il quadro normativo con riferimento alle sanzioni da applicarsi nel caso di utilizzo della targa prova su veicoli immatricolati e privi di copertura assicurativa.



**Associazione
Nazionale
Centri
Soccorso
Autoveicoli**

E' bene ricordare che già con circolare del 30 maggio 2018 il Ministero dell'Interno , pur riconoscendo che la targa prova deve essere utilizzata soltanto su veicoli non immatricolati , invitava le forze di polizia affinché " *sia evitata ogni azione sanzionatoria nei confronti di chi opera secondo la prassi consolidata che consentiva l'utilizzazione di targhe prova anche su veicoli immatricolati ma sprovvisti di copertura assicurativa* "

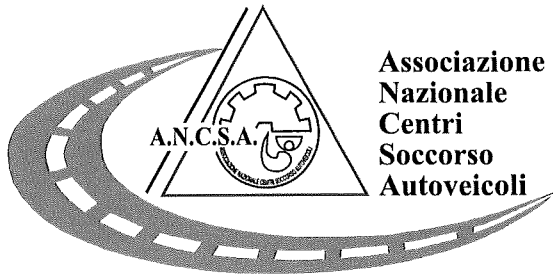
Circolare dettata da un quadro interpretativo non chiaro tanto che veniva richiesto un parere al Consiglio di Stato.

Orbene si ritiene che la recente decisione della Corte di Cassazione non abbia mutato il quadro sanzionatorio e sia da ritenere ancora vigente quanto ritenuto nella circolare ministeriale citata.

La Cassazione si è limitata , con la sentenza in esame, a stabilire che , nel caso in cui un veicolo munito di carta di circolazione, regolarmente targato e coperto dalla ordinaria assicurazione della responsabilità civile, venga posto in circolazione con l'apposizione di una targa prova, sovrapposta a quella ordinaria, *troverà applicazione la garanzia del veicolo.*

Rimane non trattato il tema del veicolo immatricolato privo di copertura assicurativa posto in circolazione con l'apposizione della targa prova.

Orbene , bisogna ricordare ,come stabilito dalla sentenza in commento, che *l'assicurazione della responsabilità civile per la circolazione con targa prova è stipulata, non dal proprietario del veicolo, ma dal titolare dell'autorizzazione a circolare con la suddetta targa. In questo caso la polizza copre il rischio dei danni, con la particolarità che non si riferiscono a quelli causati da un determinato veicolo, ma seguono la targa e, cioè, coprono i danni che potrebbero essere determinati da tutti veicoli sui quali è apposta, di volta in volta, la targa prova; ciò in quanto la garanzia riguarda tale documento e non il veicolo.*



Di conseguenza anche i veicoli circolanti in prova sono soggetti all'obbligo assicurativo, che è adempiuto mediante la stipulazione di una polizza sulla targa prova, la quale assicura qualsiasi veicolo in circolazione con quella targa (trasferibile, ai sensi dell'art. 66 comma quinto codice della strada, da veicolo a veicolo), senza che resti escluso l'obbligo dell'assicuratore di risarcire il danno al terzo danneggiato, ove l'incidente, da cui sia derivato il danno, si sia verificato ad opera di veicolo circolante con targa di prova ma per uno scopo diverso da quello della prova tecnica (o della dimostrazione per la vendita), poiché tale irregolarità rileva soltanto nei rapporti tra assicuratore ed assicurato; non incide sull'esistenza del rapporto assicurativo; non costituisce una eccezione opponibile al terzo danneggiato, che agisca direttamente nei confronti dell'assicuratore, salva la rivalsa di quest'ultimo verso l'assicurato a norma dell'articolo 18, secondo comma, della legge n. 990 del 1969. (Cassazione civile sez. III, 18/04/2005, (ud. 11/03/2005, dep. 18/04/2005), n.8009)

Orbene, in attesa del parere del Consiglio di Stato ovvero della emanazione di una nuova circolare interpretativa da parte del Ministero dell'Interno, pur potendo sostenersi che l'applicazione della targa prova su veicoli immatricolati e non coperti da assicurazione per la responsabilità civile non potrebbe determinare l'applicazione delle gravi sanzioni previste dall'art. 193 del codice della strada, è indispensabile l'intervento del legislatore teso a definire con chiarezza l'uso della targa prova.

La nostra Associazione, che rappresenta il settore degli operatori del soccorso stradale, delle officine meccaniche e dei concessionari, condivide la proposta di legge e auspica che l'esame del disegno di legge venga al più presto sottoposto al vaglio della Commissione per una celere approvazione e chiede di poter essere inserita nell'elenco dei soggetti da sentire in sede di audizione.

Avv. Giuseppe Altieri

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



ALLEGATO N.3

Al Ministero dell'Interno

Direzione Centrale per gli Uffici Territoriali del Governo
e per le Autonomie Locali
Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali
Piazza del Viminale, 1
00186 Roma
(dait@pec.interno.it)

Ai sigg. Prefetti della Repubblica
Loro sedi

E p.c.

All'A.N.C.I.

Associazione Nazionale Comuni Italiani
Via dei Prefetti, 46
00186 Roma
(amministrazione@pec.anci.it)

All'Agencia del Demanio

Direzione Generale
Via Barberini, 38
00187 Roma
(agenziademanio@pce.agenziademanio.it)

Oggetto: custodia giudiziaria dei veicoli - problematiche e criticità emergenti nella gestione dei depositi inseriti negli elenchi prefettizi ex art. 8 DPR n. 571/82.

L'Associazione Nazionale Centri Soccorso Autoveicoli (A.N.C.S.A.) rappresenta a livello nazionale e territoriale circa 2000 imprese che operano nel settore delle depositerie giudiziarie e del soccorso stradale, che offrono anche un'efficace collaborazione alla Pubblica Amministrazione ed agli Enti Locali. In tale ambito, infatti, vengono svolte attività di ausilio delle Forze dell'Ordine nazionali e locali nelle procedure di recupero dei veicoli e affidamento degli stessi in caso di provvedimenti di sequestro amministrativo o penale, fermo amministrativo e rimozione. Quest'ultima attività assume particolare rilievo nei centri urbani, quando il veicolo in sosta costituisce intralcio o pericolo per la circolazione.



Si ritiene, quindi, che la figura del custode giudiziario rivesta un ruolo essenziale per tutto il sistema concernente il soccorso, il trasporto e la custodia dei veicoli oggetto delle procedure di vario genere poste in essere dalle FF.OO., assicurando la gestione di un servizio pubblico essenziale, attività che non conosce pause o interruzioni neanche in momenti particolarmente difficili per la vita del Paese come quello dell'emergenza epidemiologica da Covid-19. Come è noto, infatti, il soccorso stradale meccanico e la custodia giudiziaria non hanno subito interruzione durante il periodo del c.d. *lockdown*, in quanto ricompresi nelle attività 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.

L'A.N.C.S.A. inoltre si fa interprete delle esigenze dei propri associati, tutelandone gli interessi giuridici ed economici; è altresì garante della loro professionalità ed efficienza mediante la realizzazione di idonei percorsi di formazione e di aggiornamento. Nel corso degli anni, ha:

- seguito le procedure di iscrizione delle aziende che esercitano l'attività di custodia professionale negli elenchi prefettizi di cui all'art. 8 del DPR. n. 571/82;
- organizzato meeting tematici sul territorio e congressi nazionali, attenendosi alla lista di requisiti richiesti in base alle indicazioni ministeriali per essere inseriti tra gli operatori professionali di custodia giudiziaria;
- condotto studi approfonditi sui requisiti tecnico ambientali e, più in generale, sulla normativa di tutela ambientale grazie all'ausilio di docenti ed esperti del settore a livello nazionale;
- promosso e curato la pubblicazione di manuali, prontuari e studi comparativi in ordine alle materie di competenza;
- contribuito notevolmente allo sviluppo ed all'applicazione del *Sistema Informatico dei Veicoli Sequestrati (SIVeS)*, facendosene promotrice e fornendo supporto tecnico giuridico alle aziende interessate a partecipare alle gare bandite dall'Agenzia del Demanio e dal Ministero dell'Interno per agevolare la diffusione sull'intero territorio nazionale della figura del *custode acquirente*, vero e proprio simbolo dell'evoluzione della custodia giudiziaria, come delineata, regolata e tutelata dal Codice della strada;
- preso parte a molteplici commissioni prefettizie sul territorio, garantendo in tal modo un qualificato apporto alle imprese aspiranti all'iscrizione in elenco prefettizio ed alla stessa Pubblica Amministrazione, accreditandosi sempre come interlocutore affidabile e qualificato.

Per essere iscritti nell'elenco prefettizio dei depositi giudiziari – è bene rammentarlo – i nostri aderenti devono dimostrare di essere in possesso di ben determinati requisiti soggettivi ed oggettivi che presuppongono investimenti gravosi ed il continuo aggiornamento sia delle attrezzature utilizzate nell'attività di soccorso sia dei sistemi informatici operativi ed amministrativi.

Tutto ciò premesso, quanto viene illustrato di seguito alle SS.LL. è espressione del diffuso disagio che si è venuto a determinare tra i custodi giudiziari in ragione delle difficoltà di



interpretazione, di applicazione ed dei criteri adottati nel corso dei controlli dei requisiti oggettivi richiesti alle depositerie giudiziarie, che troppo spesso risultano non omogenei sul territorio nazionale e talvolta del tutto illogici, con grave danno per i gestori. Questo è il problema che vorremmo denunciare con forza, portandolo all'attenzione delle SS.LL., originato dai continui sopralluoghi che i depositi subiscono a seguito dell'iscrizione nei citati elenchi prefettizi di cui all'art. 8 del DPR 571/82.

Tali sopralluoghi, seppur pienamente legittimi in base alla legislazione vigente, in molti casi vengono condotti con procedure sommarie e sbrigative e si concludono con la stesura di verbali recanti motivazioni generiche e seriali, che contestano puntualmente violazioni della normativa di tutela dell'ambiente oppure il mancato rispetto della destinazione urbanistica dell'area, così come individuata dai piani regolatori comunali, ovvero rilevano l'eventuale presenza di un numero di veicoli che eccede la capienza dichiarata dal gestore.

Al riguardo, va evidenziato che mai viene tenuto conto delle dinamiche che possono aver originato tali criticità né viene operato un approfondito esame delle modalità o delle possibilità di applicazione alla fattispecie della depositaria di norme che regolano principalmente ben altre attività, similari ma non certo uguali alla custodia giudiziaria.

Ci si riferisce soprattutto alle asserite violazioni ambientali, contestate abitualmente in relazione al tipo di pavimentazione presente oppure ai veicoli incidentati. In troppi casi infatti si tende considerare un mero rifiuto pericoloso il mezzo sottoposto a procedura di sequestro amministrativo o penale e di recupero a seguito di rimozione o incidente.

Tale interpretazione in realtà appare palesemente errata, illogica e fuorviante poiché accomuna il custode giudiziario ad altre figure professionali con le quali non ha nulla a che fare. La depositaria giudiziaria, infatti, non si configura né come officina meccanica, né come carrozzeria, né come autolavaggio, né tantomeno come autodemolizione. Da tale sostanziale ed evidente diversità discende la produzione marginale di rifiuti e l'assenza totale di rischi ambientali, considerando che per la maggior parte dei casi il gestore si limita alla movimentazione ed alla custodia di veicoli marcianti il cui stato è tutt'altro che d'abbandono. La difformità interpretativa in argomento è altresì sancita dalle numerose circolari regionali e nazionali in materia, succedutesi negli anni, che hanno fornito sempre maggiori elementi informativi e precise disposizioni, suscettibili di individuare i principali obblighi del custode ed i requisiti dell'area destinata a depositaria. Da ultimo, la nota circolare del Ministero dell'Interno – DAIT n. 5886 del 10 aprile 2019, che ha finalmente diramato indicazioni dirimenti circa il tipo di pavimentazione richiesto, precisando che soltanto l'area destinata ai veicoli incidentati necessita di pavimentazione impermeabilizzata e sistema di raccolta di liquidi ed acque piovane.

Ove sussistano dubbi su tale inoppugnabile evidenza, sarebbe sufficiente e dirimente esaminare con attenzione quanto chiaramente disposto nel primo capoverso di pagina 5 della circolare in parola, finalizzato a fare chiarezza sulle dimensioni minime delle depositerie sul territorio



nazionale e della quota parte riservata ai veicoli incidentati. Nel dettaglio, viene espressamente enunciato che: *“Quanto alle dimensioni minime necessarie, l’area interessata dovrà essere idonea a ospitare un numero non inferiore a cinquanta veicoli e non potrà essere parcellizzata....Una quota parte della suddetta area dovrà presentare una superficie idonea a custodire almeno due veicoli incidentati contemporaneamente”*. In sostanza, vengono individuati due tipi di area: l’una relativa al deposito nel suo complesso, l’altra – contenuta nella prima – destinata ai veicoli incidentati e per tale motivo corredata di speciali sistemi di raccolta di acqua piovana e di altri liquidi rilasciati dal veicolo incidentato. E’ chiaramente escluso ogni obbligo di totale pavimentazione della depositaria giudiziaria, come invece parrebbe essere richiesto da parte delle FF.OO all’esito di alcuni dei controlli in argomento.

A corollario, sempre in tema di asserite criticità connesse ai veicoli incidentati, è altresì assolutamente concludente la circolare della Regione Lazio n.36481 del 28 Gennaio 2013, con cui viene stabilito che i veicoli incidentati siano collocati in un’area distinta munita di idonei presidi di tutela ambientale per un periodo di 48 ore al fine di prevenire perdite di liquidi inquinanti sul suolo; trascorso questo periodo di salvaguardia, il mezzo è considerato privo di ogni rischio di contaminazione e può essere collocato nell’area adibita alla custodia degli altri veicoli. Per tali motivi, non dovrebbe destare né preoccupazione, né tantomeno allarme da parte delle FF.OO. in fase ispettiva il rinvenimento di un mezzo incidentato custodito in area non pavimentata, poiché a monte di quel collocamento è stata sempre esperita una propedeutica azione di messa in sicurezza del medesimo.

E’ necessario pertanto che sia ribadito e sottolineato che non tutta l’area scoperta dei depositi debba essere sottoposta a pavimentazione impermeabilizzata con relative griglie di scolo ma soltanto uno spazio ben individuato e proporzionato ai casi minimi di custodia di veicoli incidentati, al fine di prevenire i rischi di inquinamento del suolo.

In relazione ai casi di saturazione delle depositarie, si rappresenta che A.N.C.S.A. ha chiesto di recente al Ministero dell’Interno ed all’Agenzia del Demanio l’avvio di una nuova rottamazione straordinaria in ragione delle rinnovate criticità emerse dappertutto nel Paese. Si registrano nuovamente crescenti difficoltà nell’attività di custodia giudiziaria in ragione dell’alto numero di veicoli giacenti nei depositi. I veicoli giacenti sono in gran parte annoverabili tra quelli *bloccati* nelle depositarie in conseguenza della mancata notifica del provvedimento di confisca al proprietario (*per irreperibilità o per altre cause*), di fermi amministrativi scaduti, di rimozioni non ritirate oppure in conseguenza di errori commessi dagli operatori nella procedura di accertamento delle violazioni del Codice della Strada ovvero a causa della perdurante difficoltà di applicazione delle procedure conseguenti al sequestro amministrativo, al fermo ed all’applicazione del D.P.R n. 189/01 in caso di abbandono del veicolo da parte del proprietario. Le difficoltà maggiori emergono in quelle province in cui non è più attivo oppure non è mai stato introdotto il S.I.Ve.S. Il fenomeno è riscontrabile in misura



più o meno accentuata in ognuno dei depositi iscritti negli elenchi prefettizi di cui all'art. 8 del DPR n. 571/82.

In una situazione siffatta, un dato emerge in maniera incontrovertibile: non sono i custodi a favorire o a provocare l'intasamento dei propri depositi. Al di là delle apparenze, infatti, i gestori ricevono un grave danno se i veicoli permangono troppo a lungo in depositaria poiché tale fenomeno ne compromette pesantemente la corretta funzionalità ed espone al rischio di contestazioni come nei casi in esame.

La congestione dei depositi in parole costituisce invece molto spesso la diretta conseguenza di un rallentamento generale delle procedure di alienazione al custode acquirente e confisca (in caso di assenza del custode acquirente) dei mezzi giacenti presso i depositi. Anche se ogni veicolo in custodia rappresenta di fatto una specie di tassametro acceso in danno delle casse di Stato e di Enti Locali, i tempi delle procedure relative a sequestri, fermi e rimozioni continuano ad essere eccessivi, nonostante da ogni parti si concordi sull'esigenza indiscutibile e condivisa di dover ridurre gli oneri a carico dell'Erario. Addirittura risultano interminabili per i custodi anche le procedure di cancellazione dei veicoli al PRA, che sulla carta non dovrebbero invece presentare alcuna difficoltà o pericolo di rallentamenti di sorta.

A sommo parere della scrivente associazione, è più che mai necessario rivedere e rendere più rapide tutte le procedure in argomento, con il concorso di tutte le componenti che a vario titolo vi concorrono e senza criminalizzare alcuno degli operatori, sia esso pubblico o privato. La saturazione dei depositi, quindi, non deve trovare facili capri espiatori nei gestori ma dovrebbe indurre anche a valutare la necessità di rafforzare sul piano delle risorse umane e strumentali gli Uffici competenti, che spesso non risultano in grado di far fronte al volume dei veicoli giacenti ed evidenziano in tal modo tutte le proprie lacune.

Per tali motivi si fa appello ai Prefetti affinché vogliano sensibilizzare le Aree III delle UTG territorialmente competenti ad adoperarsi per prevenire e risolvere le descritte situazioni di disagio, accentuate ancora di più dalle criticità operative dovute dallo *smart working* in atto ed a rafforzare i propri organici per espletare con rapidità le pratiche di alienazione dei veicoli.

Infine, circa le contestazioni emerse in merito a supposte violazioni dei Piani Regolatori dei Comuni, va evidenziato che ogni depositaria aspirante all'inserimento in elenco prefettizio deve superare il vaglio della relativa Commissione, tendenzialmente molto attenta a bocciare tutte le richieste che presentino documentazione insufficiente in tema di legittimità urbanistica che attesti:

- la destinazione dell'area dove è ubicata la depositaria, espressamente certificata, conforme al Piano Regolatore, con le vie di accesso e di esodo;
- l'inesistenza di vincoli gravanti sull'area (paesaggistici, archeologici, idrici, ecc.) con l'indicazione di eventuali autorizzazioni in deroga.



Riesce quindi difficilmente comprensibile come possa aver violato i vincoli urbanistici un custode che abbia già superato l'esame della Commissione prefettizia a seguito dell'esibizione della documentazione rilasciata dal Comune in cui è ubicata la depositaria.

Sul punto ricordiamo che la nostra Associazione ha da tempo avviato un confronto con gli enti competenti al fine di contemperare le esigenze della tutela dell'ambiente con la specificità del settore del deposito giudiziario/amministrativo.

Per quanto esposto, risulta importante preservare la figura dei custodi - anche quali ausiliari di PG - dal pericolo di dover chiudere i battenti e di vedere tutti i loro investimenti di anni andare in fumo, pur avendo sempre operato per garantire un servizio qualitativamente adeguato alle necessità e richieste dello Stato e degli Enti Locali. Si tratterebbe di chiusure davvero ingiustificate, perché oltre ad essere presidi di legalità garantiscono il fondamentale supporto alle Forze dell'ordine nel collocamento dei veicoli sottoposti a gravami vari, che in alternativa subirebbero incerta destinazione o deperimento in luoghi non idonei.

Nella speranza che le considerazioni esposte possano essere oggetto da parte delle SS.LL. di una valutazione attenta, si chiede un urgente incontro volto ad individuare iniziative utili a promuovere indicazioni e chiarimenti interpretativi sulle questioni poste.

In attesa di cortese riscontro, si ringrazia per l'attenzione accordata e si inviano distinti saluti.

Roma, 2 dicembre 2020


Presidente A.N.C.S.A.