

PolMagazine

DRITTI AL PUNTO

SPECIALE POLIZIA EDILIZIA

PAG 8 | MARCO VENUTI
PAG 12 | DONATO SANGIORGIO

Un TUFFO nel PASSATO

PAG 20 | FRANCESCO DELVINO

QUI COMANDO IO: NAPOLI

PAG 24 | con il contributo del Comandante
CIRO ESPOSITO



Essere **LOCALE**
sentirsi **MUNICIPALE**

Un passo indietro per capire dove andiamo



IL VERO MIRACOLO
NON È CAMMINARE SULLE ACQUE
MA CAMMINARE SULLA TERRA,
FARLO BENE, FARLO INSIEME.

labconsulenze.it



UNO DEI PIÙ GRANDI GRUPPI NAZIONALI LEADER NEL SUPPORTO ALLE P.A.

Sommario

04 / Editoriale

L'insostenibile leggerezza dell'essere... municipale!

06 / Uno contro tutti

Informazione e formazione: le vostre domande, le risposte del nostro esperto

OBIETTIVO SU

08 / Ok, il sequestro è giusto!

In caso di immobili abusivi ultimati, la parola passa al giudice

12 / È un gazebo? No è un pergolato!

Strutture amovibili temporanee o edilizia libera?

14 / Emergenza silenziosa

Gli infortuni sul lavoro in edilizia e la responsabilità del datore di lavoro

16 / Norma_Le

Tracciabilità dei rifiuti, facciamo il punto

Il nuovo Registro elettronico nazionale è gestito dal Ministero della Transizione Ecologica



20 / Ricordati di me

Intervista ad Aldo Zanetti

Dagli inizi a Padova fino al grado di Comandante del corpo della Polizia Municipale di Roma

24 / Qui comando io

Vedi Napoli e poi...

Storia e prospettive del Comando della città



26 / Tecnologia

al nostro servizio

Presente in cinque continenti

Kria è il player più importante nel settore del monitoraggio del traffico e ambientale

Cdse dintorni

- 28 / *Notifica pec verbali a professionisti*
- 32 / *La controversa applicazione dell'art. 93, comma 1-bis del Cds*
- 38 / *Trasporto alimentare*

42 / Si...cura...mente

Ruolo da chiarire

Quali sono le caratteristiche a cui è improntata l'azione della Polizia Locale?



Direttore:
Art director:
Coordinatore redazionale:
Grafica e impaginazione:
Hanno collaborato a questo numero:

Francesco **DELVINO**
Luigi **VIRCILLO**
Mario **BENCIVINNI**
Antonello **CALIPARI**, Anthony **PUCCI**

Osvaldo **BUSI**, Raffaele **CHIANCA**, Fabio **DIMITA**,
Stefania **FANFANI**, Gianluca **FAZZOLARI**,
Marco **MASSAVELLI**, Paolo **PECORELLA**, Marco **VENUTI**
Donato **SANGIORGIO**, Marco Andrea **SENIGA**
Veronica **CATALANO**
ufficiostampa@lobepartners.it

Organizzazione:
Email Redazione:

PolMagazine
www.polmagazine.com

EDITORE
LOB&PARTNERS

● Sede Legale
ROMA
Via Angelo Brunetti, 60

● Sede Operativa
Settimo di Montalto Uffugo (CS)
Via Trieste (Complesso Green Residence)
0984/1451557
info@lobepartners.it

PUBBLICITÀ
0984/1451557
marketing@lobepartners.it

WEB E SOCIAL
● www.lobepartners.it
● [@lobepartners](https://www.facebook.com/lobepartners)
● [@lob.epartners](https://www.instagram.com/lob.epartners)

Numero chiuso in redazione:
GENNAIO 2022

Registrazione Tribunale Cosenza n. 88/2021
Periodicità mensile | n. 2 (4) - Anno II

L'insostenibile leggerezza dell'essere... municipale!



Prendo in prestito il titolo da un meraviglioso libro di Milan Kundera del 1982, pubblicato per la prima volta in Francia due anni dopo e diventato film in America nel 1988, che, in una turbolenta Praga del 1968, descrive la vita degli artisti e degli intellettuali cecoslovacchi nel periodo fra la Primavera di Praga e la successiva invasione da parte del Patto di Varsavia.

La storia si focalizza sul gruppo noto come "il Quartetto di Kundera", composto da Tomáš (un chirurgo molto noto e di gran successo che perde il lavoro per aver scritto un articolo su Edipo che, anche per via delle modifiche operate dai redattori del giornale, appare molto critico nei confronti dei comunisti cechi), la sua compagna Tereza (che di mestiere fa la fotografa), la sua amante Sabina (pittrice) e un altro amante di Sabina, Franz (professore universitario). Questi quattro personaggi vengono seguiti nelle loro vite fino alla fine.

Italo Calvino, nel suo "Lezioni americane", lo prende a esempio come romanzo che, nascondendosi dietro un discorso sulla leggerezza, ha come vera essenza una constatazione della "Ineluttabile Pesantezza del Vivere".

L'ineluttabile pesantezza del vivere nella insostenibile leggerezza dell'essere... municipale!

"Municipale", termine meraviglioso esaltato dal suo significato d'origine, "munera capere" (prendere decisioni), rispetto a un più volgare "locale" ormai identificativo unico della nostra categoria. L'errore, non solo semantico, è tutto nostro, nella consapevolezza di aver lasciato spazio agli amici politici ignoranti (inteso come non informati) che hanno accettato di sostenere rivendicazioni di categoria a scapito dei veri principi, intesi come valori condivisibili di lungo periodo.

Tenterò di chiarire, con un tuffo nel passato recente, l'origine del male, anche se il buon Marco Andrea Seniga nei numeri precedenti di PolMagazine, nella rubrica "Si..cura..mente" ha già provveduto a fare egregiamente.

Il 7 ottobre del 2001 uno sparuto numero di italiani ha confermato con un referendum al

limite della decenza amministrativa (mi riferisco al basso numero dei votanti) la modifica del titolo quinto della nostra Costituzione. Tra i tanti cambiamenti intervenuti, la materia "polizia locale amministrativa" è passata dalla competenza dello Stato, delegata alle Regioni, alla competenza esclusiva delle Regioni, nel rispetto di un principio di decentramento amministrativo che rendesse più snelle procedure e caratterizzazioni operative.

Taluni hanno criticato la novità normativa, ritenendo scomparsa "l'unicità" della polizia municipale (ma quando mai lo è stata!) per far posto a 20 polizie municipali. Altri hanno sposato l'ardua iniziativa sostenendo che il decentramento avrebbe meglio caratterizzato la polizia dei Comuni (e delle Province) rispetto al territorio di competenza.

Per amore... di verità, l'unico omicidio che il 7 ottobre sia stato commesso è quello della legge 65 del 1986: la riforma del titolo quinto della Costituzione ha annullato ogni pretesa di riforma della legge quadro sulla polizia municipale perché costituzionalmente impossibile.

E la categoria come reagisce? Continua tutt'oggi a pretendere una riforma della legge 65/86, continua tutt'oggi a pretendere di ritrovare la propria dignità attraverso una legge nazionale, continua tutt'oggi a chiedere agli amici "ignoranti" di sostenere disegni di legge anacronistici e anticostituzionali.

Lungi da me dichiarare la propria irreparabile sconfitta, nel più impenetrabile pessimismo, ma sono stati commessi errori a discapito di una grande opportunità che velocemente è volata via.

Le Regioni sono affrettate a legiferare ordinamenti e regolamenti sulla "polizia locale" (la materia appunto) e la maggior parte dei Comandi si sono altrettanto affrettati ad adeguarsi, cancellando

i termini sinora usati (municipale, comunale, urbana) per omogeneizzare la nomenclatura identificativa con il termine attribuito alla materia trasferita dallo Stato alle Regioni.

Ma la fretta non è mai portatrice di buoni risultati. Approfittando della riforma costituzionale, le Regioni avrebbero potuto:

- **estendere l'alveo territoriale** per l'esercizio delle funzioni attribuite, non limitandole al territorio comunale;
- **promuovere una rivisitazione delle divisioni territoriali** per organizzare dei corpi di polizia dei Comuni, attivi anche dopo il tramonto del sole e non più dei meri servizi a presenza unica praticamente inutili;
- **organizzare uffici di coordinamento organizzativo centrali** per l'intera Regione per la gestione delle nuove immissioni in servizio, per la formazione di avvio, per l'aggiornamento professionale, per i percorsi di carriera;
- **facilitare la mobilità temporanea e definitiva** nell'ambito del limite regionale;
- **rendere unica la modulistica operativa** sull'intero territorio regionale;
- **organizzare le centrali operative** a livello provinciale.

Insomma, la riforma costituzionale, se da un lato ha assassinato la legge 65/86, dall'altro ha aperto una autostrada per riformare la vera polizia di prossimità, crollata sull'incapacità di avere il coraggio di un nuovo modello organizzativo.

E la colpa è tutta nostra. Per incompetenza? Per ignoranza? Per paura? Per amore... solo per amore dell'ineluttabile pesantezza del "certo",

incapaci di percepire i vantaggi di un nuovo status esaltante ma anche molto più impegnativo e qualificante.

Io continuo ancora oggi a identificare i corpi di polizia che dirigo con il termine "municipale", onorato e onorabile non solo dall'origine semantica, ma dalla storia di una evoluzione della autonomia dei Comuni. "Municipale" è l'indicativa specifica di una funzione territoriale che è cosa ben diversa della materia trasferita in competenza esclusiva dallo Stato alle Regioni.

Nel disordine mentale di scopiazzare il modello del bobby inglese o della polizia americana o, ancora, l'organizzazione del sistema spagnolo, perfezionato in Catalogna, abbiamo dimenticato di avere un incredibile dominio sul nostro destino. In sintesi, viviamo l'ineluttabile pesantezza del nostro vivere professionale nella insostenibile leggerezza dell'essere... municipale!

Con il tempo si sistema tutto: per dirla in giapponese, in una sola parola, *NANKURUNAISA!* Memorizziamola... ci potrebbe tornar utile!

Nel frattempo, con ineluttabile leggerezza, godiamoci questo numero di PolMagazine, ricco di novità normative e interpretative, fra un tuffo nel passato con la rubrica "Ricordati di me..." e una approfondita analisi di polizia edilizia nell'"Obiettivo su...". Il "Qui comando lo", infine, è dedicato al corpo di polizia municipale della grande Napoli, con a capo il neo confermato Generale **Ciro Esposito**.



di **Francesco DELVINO**

Dirigente Enti Locali

IL COMMOSO RICORDO DI POLMAGAZINE

Il dottor **Nunzio Purpura**, Comandante della Polizia Municipale di Palermo tra il novembre 2007 e il gennaio 2010, è deceduto il giorno dell'Epifania a seguito di una grave malattia.

Nato a Catania, ma palermitano di adozione nei suoi 71 anni, dopo aver frequentato l'Accademia del Corpo delle Guardie di PS nel 1971, ha ricoperto numerosi incarichi nella Polizia di Stato, non ultimi la guida del Centro del Sisd di Palermo e del compartimento della polizia stradale della Sicilia occidentale.

Persona leale, gentile, disponibile e molto stimato da colleghi e collaboratori, impegnato nel sociale. (o.b.)

■ Controllo della velocità, dove?

Spettabile redazione, l'Amministrazione comunale dove presto servizio intende posizionare una postazione di controllo automatico della velocità "fissa" e, pertanto, senza la presenza dell'organo accertatore, su un tratto stradale dove avvengono un numero considerevole di incidenti. L'ubicazione individuata per la postazione, a parere dello scrivente, potrebbe rendere poco visibile la medesima postazione in quanto sono presenti pilastri di cemento nelle immediate vicinanze della stessa. Ho consigliato di spostare la postazione. Si chiede come poter rendere visibile la postazione di controllo con la segnaletica e dove è consigliabile posizionare i dispositivi di controllo.

Email firmata

“Bisogna tenere in considerazione la presenza di piloni in cemento che ostacolano la visibilità”

una conferma positiva inerente le ubicazioni dei box nei luoghi individuati, una eventuale risposta da parte della redazione risulterebbe inutile quanto superflua. Infatti, qualora le postazioni di controllo siano utilizzate ai sensi dell'art. 201, comma 1 bis, lett. e) del Codice della strada, quindi con modalità presidiata, tale attività di controllo nonché le modalità operative rientrano pacificamente nei poteri discrezionali dell'organo accertatore. Diversamente, se le postazioni in questione devono essere utilizzate con modalità di rilevamento a distanza ai sensi dell'art. 201, comma 1 bis, lett. f) del medesimo Codice, la strada sulla quale devono essere installate deve essere oggetto di apposita autorizzazione da parte della competente Prefettura territoriale.

La visibilità delle postazioni con dispositivi automatici di rilevamento a distanza della velocità senza la presenza dell'agente accertatore, può essere garantita con la collocazione su di esse - nel caso di specie sopra il box - di un segnale di indicazione riportante il simbolo dell'organo di polizia operante conforme a quelli previsti dall'art. 125 Reg. Esec. C.d.S, ovvero breve iscrizione della denominazione del corpo o servizio di polizia stradale operante se non riconoscibile attraverso uno specifico simbolo. Nel caso in esame, considerata la presenza di piloni di cemento che ostacolano la visibilità della postazione, si consiglia di spostare la medesima ovvero si ritiene opportuna e necessaria l'apposizione del medesimo segnale di cui all'art. 125 sopra citato nelle immediate vicinanze (pochi metri) prima del box contenente il dispositivo di controllo, eventualmente in aggiunta a quello apposto sopra il medesimo box. Per quanto concerne la richiesta formulata circa



■ Sui dispositivi non tutto è chiaro...

Gentile redazione, vorrei sapere se è possibile utilizzare dispositivi automatici per il rilevamento delle infrazioni di cui all'art. 141 del Codice della strada. Ho letto su internet alcuni pareri tra loro decisamente contrastanti. Potete fare chiarezza.

Email firmata

Con riferimento al presente quesito, si premette che l'art. 201, c. 1-bis, lett. g-bis) del nuovo Codice della strada (D.lgs. n. 285/1992) consente la contestazione non immediata delle violazioni di cui all'art. 141 e che il successivo c. 1-quater consente la rilevazione delle violazioni senza la presenza degli organi di polizia stradale qualora siano impiegati dispositivi omologati ovvero approvati per funzionare in modo completamente automatico. Ciò premesso, si osserva che, allo stato attuale, i suddetti dispositivi non risultano ancora approvati e, nelle more della loro approvazione, non è consentito l'impiego di dispositivi approvati per rilevare le violazioni dei limiti di velocità. Si osserva, inoltre, che le previsioni di cui all'art. 193 c. 4-quinquies sono limitate all'accertamento della mancanza di copertura assicurativa e pertanto non possono essere estese ad altre fattispecie.

“Le violazioni possono essere rilevate con dispositivi omologati o approvati per funzionare in automatico”



Inviare i quesiti per la rubrica “Uno contro tutti” per email:

..... ufficiostampa@lobepartners.it

A richiesta, la domanda e la relativa risposta verranno pubblicate eliminando i riferimenti dello scrivente.



di **Fabio DIMITA**
Direttore Amministrativo
Ministero delle Infrastrutture

**Pur assicurando ogni massima attenzione nella stesura dei contenuti del presente articolo non si risponde di eventuali danni causati dal loro uso. Inoltre, si specifica che la presente elaborazione giuridico-normativa riflette esclusivamente le opinioni dello scrivente e non impegna in nessun modo il ministero di cui sono dipendente.*



IL SEQUESTRO È GIUSTO!

IN CASO DI IMMOBILI ABUSIVI ULTIMATI LA PAROLA PASSA AL GIUDICE. MA ATTENZIONE ALLE MOTTAZIONI



Com'è noto, il sequestro preventivo ex. art. 321 c.p.p. può essere effettuato quando vi sia pericolo che la libera disponibilità di una cosa pertinente al reato possa aggravare o protrarre le conseguenze di esso, ovvero agevolare la commissione di altri reati. Per la qual cosa, nell'attività operativa della polizia giudiziaria, si è, sovente, ritenuto non dover applicare tale misura in presenza di immobili abusivi già ultimati.

In ordine alla questione, tuttavia, la giurisprudenza prevalente della Suprema Corte si è sempre espressa nel senso di ritenere la sussistenza del potere del giudice di disporre il sequestro preventivo di un immobile abusivamente costruito,

anche nell'ipotesi in cui l'edificazione risulti già ultimata. Per supportare tale orientamento è stato evidenziato che le conseguenze che il legislatore intende evitare con il sequestro non sono identificabili solo e semplicemente con l'evento in senso "naturalistico" (ovvero il manufatto abusivo) e neppure con l'evento in senso giuridico (cioè la lesione del bene penalmente tutelato), pertanto le stesse ben possono essere aggravate o protratte dopo la consumazione del reato medesimo.

In particolare, si è detto che se è vero che l'utilizzazione dell'immobile costruito in violazione degli strumenti urbanistici vigenti non modifica il perfezionamento del reato già avvenuto e nulla aggiunge alla lesione del bene formalmente tutelato, è altrettanto indubbio che sicuramente

tale comportamento aggrava e prolunga la lesione dell'equilibrio urbanistico del territorio, che è, peraltro, il valore sostanziale al quale è finalizzato il controllo pubblico sulle trasformazioni del territorio (in tal senso Cass., 3. Sez., 23.2.1995 - Forti; Cass. 3. Sez. 15.1.1997 - Messina; Cass. 3. Sez. 15.2.2000 - Scritturale; Cass. 3. Sez. 12.6.2001 - D'Amora).

L'orientamento contrario (soprattutto, Cass. 3.7.2001, Minopoli) giustificava la mancata possibilità di emissione di sequestro preventivo a fronte di una costruzione ultimata, attesa l'impossibilità di ravvisare conseguenze ulteriori rispetto all'ipotesi criminosa perfezionatasi in tutti i suoi elementi costitutivi.

L'orientamento della Cassazione

La Suprema Corte, Sezioni Unite Penali, con sentenza del 20 marzo 2003 n. 12878, ha risolto la "vexata quaestio" e si è espressa sull'ammissibilità del sequestro in discorso, nei casi di violazione dell'art. 20 lettera b) L. 47/1985, anche laddove l'immobile sia già stato ultimato, nei casi in cui il giudice evidenzi, con adeguata motivazione, il pericolo che dalla libera disponibilità del bene possano derivare conseguenze antiggiuridiche, diverse, ma pur sempre connesse, con l'azione costituente reato.

La decisione parte dal presupposto che il sequestro preventivo, ex articolo 321 c.p.p., di cose pertinenti al reato può essere adottato anche nel caso di ipotesi criminose integralmente perfezionatesi, laddove sia possibile configurare conseguenze ulteriori rispetto alla consumazione del reato, che il provvedimento coercitivo reale tende a inibire, le quali debbono avere carattere antiggiuridico ed essere strettamente connesse con l'azione vietata dalla legge penale.

Esse possono, pertanto, consistere nell'uso antiggiuridico dell'immobile abusivo, con conseguente perpetrazione dell'illecito amministrativo di cui all'articolo 221 Rd 1265/34 (Testo unico delle leggi sanitarie) o nell'aggravamento del cosiddetto "carico urbanistico".

Pertanto, l'applicazione della misura cautelare deve essere idonea a impedire definitivamente gli effetti pregiudizievoli anzidetti fino alla pronuncia irrevocabile di condanna, e il pericolo del verificarsi di questi ultimi esige il requisito della concretezza e va accertato dal giudice con adeguata motivazione.

Tutela "anticipata"

Il caso "de quo" prende le mosse da un provvedimento del Gip del Tribunale di Ancona, che aveva disposto il sequestro preventivo, ai sensi del 321 del c.p.p., di cinque manufatti per il reato di cui all'art. 20 lettera b) L. 28.2.1985 n.47. Su richiesta di riesame avanzata dall'interessato,

il Tribunale di Ancona aveva ritenuto sussistente il "fumus boni iuris", nel senso di configurabilità dell'ipotesi di illecito penale prospettata, ma aveva escluso la ricorrenza del "periculum in mora". Al riguardo, il Tribunale aveva osservato che, nel caso di specie, i manufatti risultavano ultimati, per cui essendo cessata la permanenza del reato edilizio prospettato e ricorrendo, come di consueto, solo gli effetti permanenti dell'illecito penale, non era configurabile alcuna situazione di pericolo concreto tale da giustificare l'applicazione del provvedimento cautelare. Di conseguenza il Tribunale aveva revocato il sequestro disposto, con restituzione dei beni sequestrati alla disponibilità del proprietario.

Il Pubblico Ministero presso il Tribunale di Ancona, nel proporre ricorso per Cassazione, aveva rilevato che, diversamente da quanto sostenuto dal Tribunale, appariva sussistente il pericolo attuale e concreto di un'utilizzazione dei beni da parte dell'interessato in violazione della normativa urbanistica e aveva richiesto l'annullamento dell'ordinanza del Tribunale del Riesame. Il ricorso veniva assegnato alla Sezione III penale, che rimetteva il processo alle Sezioni Unite, ravvisando la ricorrenza di un contrasto giurisprudenziale in ordine appunto alla possibilità di disporre il sequestro preventivo di un immobile abusivo di cui era terminata l'edificazione. Il ricorso veniva accolto perché ritenuto fondato. Ad avviso dei Giudici, infatti, il sequestro preventivo presenta connotati che lo inseriscono, nell'ambito processuale, negli istituti intesi ad evitare la probabilità del verificarsi di un evento antiggiuridico e che, specie in materia di reati edilizi, i quali hanno per oggetto giuridico l'assetto complessivo del territorio con la finalità di salvaguardarlo in tutti i suoi aspetti, comportano l'esigenza di predisporre tecniche di tutela cosiddetta "anticipata" in



considerazione della delicatezza e rilevanza del bene, giuridico da proteggere.

Si tratta, quindi, di una misura di coercizione reale per esigenze di prevenzione, peraltro connesse e strumentali allo svolgimento del procedimento penale ed all'accertamento del reato per cui si procede, nel senso che è suo scopo quello di evitare che il trascorrere del tempo possa pregiudicare irrimediabilmente l'effettività della giurisdizione espressa con la sentenza irrevocabile di condanna. In particolare, il sequestro preventivo trova la sua giustificazione nel "finalismo" cautelare di impedire che una cosa pertinente al reato possa essere utilizzata per estendere nel tempo o in intensità le conseguenze del crimine o per agevolare il compimento di altri reati.

Ne discende che la misura cautelare in questione va disposta nelle situazioni in cui il non assoggettamento a vincolo della cosa pertinente al reato può condurre, in pendenza dell'accertamento del reato, non solo al protrarsi del comportamento illecito ovvero alla reiterazione della condotta criminosa, ma anche alla realizzazione di ulteriori pregiudizi quali nuovi effetti offensivi del bene protetto. Tali effetti debbono essere connessi con l'imputazione contestata e l'intervento preventivo collegato con le finalità di repressione del reato.

Più specificatamente, **il pericolo, in quanto probabilità di un danno futuro, deve avere caratteristiche di concretezza e richiede, quindi, un accertamento in concreto, sulla base di elementi di fatto, in ordine all'effettiva e non generica possibilità che la cosa di cui si intende vincolare la disponibilità assuma, in relazione a**

tutte le circostanze del fatto (natura della cosa, la sua connessione con il reato, la destinazione alla commissione dell'illecito, le circostanze del suo impiego), una configurazione strumentale rispetto all'aggravamento o alla protrazione del reato ipotizzato ovvero alla agevolazione alla commissione di altri reati.

Ora, ad avviso delle Sezioni Unite, le conseguenze anti-giuridiche che il sequestro preventivo tende a evitare si configurano come ordinarie della fattispecie criminosa già eventualmente realizzata in tutti i suoi elementi. Dette conseguenze diverse, necessariamente anti-giuridiche, sono sicuramente ipotizzabili anche nel caso in cui il reato sia consumato ed in particolare l'edificio sia stato portato a termine. **In tal guisa, deve qualificarsi, in modo esemplificativo, come anti-giuridica l'implicazione proveniente dalla perpetrazione dell'illecito amministrativo ex art. 221 Testo Unico Leggi Sanitarie (Legge 27/07/1934, n.1265), per la mancanza del certificato di abitabilità, non più inquadrato "nell'agevolazione di commissione di altri reati" ma certamente costituente una situazione illecita ulteriore prodotta dalla condotta (la libera utilizzazione della cosa) che il provvedimento cautelare è finalizzato a inibire.**

Al riguardo, la decisione della Corte, nel giustificare l'adozione della misura coercitiva in questione, ha fatto riferimento all'aggravamento del carico urbanistico sulle infrastrutture preesistenti che potrebbe essere provocato dal libero uso dell'immobile abusivo.

La decisione spetta al giudice

Il concetto di **carico urbanistico** deriva dall'osservazione che ogni insediamento umano è costituito da un elemento cosiddetto primario (abitazioni, uffici, opifici, negozi) e da uno secondario di servizio (opere pubbliche in genere, uffici pubblici, parchi, strade, fognature, elettrificazione, servizio idrico, condutture di erogazione del gas) che deve essere proporzionato all'insediamento primario, ossia al numero degli abitanti insediati e alle caratteristiche dell'attività da costoro svolte. **Quindi, il carico urbanistico è l'effetto che viene prodotto dall'insediamento primario come domanda di strutture e opere collettive, in dipendenza del numero delle persone insediate su di un determinato territorio.** Si tratta di un concetto, non definito dalla vigente legislazione, ma che è in concreto preso in considerazione in vari istituti di diritto urbanistico.

Le conseguenze anti-giuridiche, ulteriori rispetto alla consumazione del reato, attengono sostanzialmente al volontario aggravamento o protrarsi della offesa del bene protetto anche dopo la commissione della fattispecie penalmente illecita, ponendosi in





cosa appare in grado di raggiungere in ordine all'oggetto della tutela penale, in correlazione al potere processuale di intervenire con la misura preventiva cautelare.

Per esempio, nel caso di ipotizzato aggravamento del cosiddetto carico urbanistico va delibata in fatto tale evenienza sotto il profilo della consistenza reale e intensità del pregiudizio paventato, tenendo conto della **situazione esistente al momento dell'adozione del provvedimento coercitivo**.

Dall'insieme delle argomentazioni sopra citate, le Sezioni Unite pervengono alla seguente massima: "Il sequestro preventivo, ex art. 321 c.p.p., di cose pertinenti al reato può essere adottato anche nel caso di ipotesi criminosa già perfezionatasi; in specie, per i reati edilizi, è ammissibile il sequestro di un immobile costruito abusivamente, la cui edificazione sia ultimata. Le conseguenze, ulteriori rispetto alla consumazione del reato, discendenti dall'uso dell'edificio abusivamente realizzato e che il provvedimento coercitivo reale tende a inibire, debbono avere carattere antigiuridico con implicazione nell'azione vietata dalla legge penale. Pertanto, l'applicazione della misura coercitiva di prevenzione, con natura cautelare, richiede la connessione con il procedimento di repressione del reato, il cui accertamento irrevocabile deve essere pure idoneo ad impedire definitivamente gli effetti pregiudizievoli anzidetti. Il pericolo del verificarsi di questi ultimi esige il requisito della concretezza e va accertato dal giudice in punto di fatto, con adeguata motivazione".

Da ultimo, è a dire che, com'è noto, anche gli ufficiali di polizia giudiziaria possono procedere al sequestro preventivo delle cose pertinenti al reato la cui libera disponibilità possa aggravare o protrarre le conseguenze di questo ovvero agevolare la commissione di altri reati (art. 321 commi 1 e 3 bis c.p.p. come modificato dall'art. 15 d.lgs. 14 gennaio 1991 n. 12). Tale potere è, peraltro, conferito, nei di particolare necessità ed urgenza, anche agli agenti di polizia giudiziaria (art. 113 disp. Att. c.p.p.). Pertanto, al fine di coordinare al meglio l'azione della polizia giudiziaria, è opportuno che si prendano contatti con le locali procure della Repubblica al fine di ricevere le linee guida nell'ipotesi in cui si debba intervenire ad effettuare sequestri di immobili già ultimati.

Resta inteso che, **laddove la polizia giudiziaria sequestri manufatti ultimati, dovrà fornire, alla luce delle argomentazioni dinanzi espresse, opportuna motivazione**, se del caso citando gli estremi della sentenza delle sezioni unite della Cassazione, oggetto del presente articolo.

stretta connessione con la stessa. D'altro canto, il collegamento di detti effetti pregiudizievoli con il procedimento di repressione del reato comporta necessariamente che l'accertamento irrevocabile di questo sia idoneo a impedire definitivamente il verificarsi delle conseguenze antigiuridiche. Nella materia di che trattasi, tale risultato viene conseguito con l'emanazione, per le opere abusive, dell'ordine di demolizione ex art. 7 l. 47/1985 (adottato dal giudice con la sentenza di condanna, salvo che le opere siano state altrimenti demolite).

Detto provvedimento è formalmente giurisdizionale ma qualificabile sostanzialmente come sanzione amministrativa; esso, comunque, pur esulando dalla nozione di effetto penale, costituisce atto dovuto per l'Autorità giudiziaria, privo di contenuto discrezionale e consequenziale alla sentenza di condanna (In tal senso Cass. S. U. 19.6.96 - Monterisi; Cass. 19.12.1997 - Poli; Cass. 6.7.2000 - Callea; Cass. 12.1.2000 - Giusta). Il pericolo, attinente alla libera disponibilità del bene, come già si è detto, deve presentare i caratteri della concretezza e dell'attualità.

Pertanto, a detta delle Sezioni Unite, spetta al giudice di merito con adeguata motivazione compiere una attenta valutazione del pericolo derivante dal libero uso della cosa pertinente all'illecito penale. In particolare, vanno approfonditi la reale compromissione degli interessi attinenti al territorio ed ogni altro dato utile a stabilire in che misura il godimento e la **disponibilità attuale** della cosa da parte dell'indagato o di terzi possa implicare una effettiva ulteriore lesione del bene giuridico protetto, ovvero se l'attuale disponibilità del manufatto costituisca un elemento neutro sotto il profilo della offensività. **In altri termini, il giudice deve determinare, in concreto, il livello di pericolosità che la utilizzazione della**



di **Marco VENUTI**
Comandante PM
Carini (PA)



È UN GAZEBO? NO È UN PERGOLATO!

**MA È UNA STRUTTURA AMOVIBILE TEMPORANEA...
SECONDO ME È DA RITENERSI DI EDILIZIA LIBERA.
SICURO? FACCIAMO CHIAREZZA**



Sappiamo tutti che il periodo di pandemia che stiamo attraversando mette in sofferenza molti settori dell'economia. Tra questi, bar e ristoranti i cui gestori, per cercare di incrementare il servizio, cercano di aumentare i posti a sedere dei locali con gazebo o pergolati.

I gazebo sono la soluzione perfetta per occupare l'area esterna del locale. Permettono di aumentare il numero dei posti a sedere nel rispetto di uno dei tanti principi delle norme anti Covid 19 che è quello della distanza tra i tavoli. Ed ecco il via alle trovate più disparate, contrastanti, per risolvere le problematiche legate ai permessi per la realizzazione di queste opere, confondendo spesso, o quasi sempre, volutamente o non, tra gazebo e pergolato.

Questa definizione resta molto importante non solo per gli uffici preposti a rilasciare i permessi, ma anche per gli organi di polizia giudiziaria che intervengono nei controlli. Vediamo di mettere un po' di ordine, servendoci di una recentissima sentenza del T.A.R. Campania Sez. II. del 29-11-2021.

Più volte la giurisprudenza amministrativa, compreso il Consiglio di Stato, si è espressa in merito alle definizioni di tali opere, asserendo che **il manufatto in tubolari in ferro è assolutamente assimilabile a un gazebo** piuttosto che a un pergolato, consistendo in una struttura leggera, non aderente ad altro immobile, coperta nella parte superiore e aperta ai lati, avente la funzione di garantire in modo permanente la migliore fruibilità di uno spazio aperto. Diversamente, il pergolato **si configura come un manufatto avente natura ornamentale, realizzato in struttura leggera di legno o di altro materiale di minimo peso**, aperto su almeno tre lati e nella parte superiore nonché facilmente amovibile in quanto privo di fondamento, che funge da sostegno per piante rampicanti, a mezzo delle quali realizzare riparo e/o ombreggiatura di superfici di modeste dimensioni. Infatti, i gazebo non precari, ma funzionali a soddisfare esigenze permanenti (nello specifico connesse allo svolgimento dell'attività commerciale), vanno considerati manufatti alteranti lo stato dei luoghi, con sicuro incremento del carico urbanistico e conseguente necessità del previo **rilascio del permesso di costruire**, a nulla rilevando la precarietà strutturale dei manufatti, la rimovibilità della struttura e l'assenza di opere murarie, posto che il gazebo non precario non è deputato ad un uso per fini contingenti, ma è destinato ad un utilizzo per soddisfare esigenze durature nel tempo e rafforzate dal carattere continuativo e non occasionale dell'attività svolta.

Non è da considerarsi **opera precaria** ai fini



autorizzativi e dell'esenzione dal permesso di costruire, il **carattere stagionale** di essa, quando la stessa è destinata a soddisfare bisogni non provvisori attraverso la permanenza nel tempo della sua funzione, anche se con la reiterazione della presenza del manufatto di anno in anno nella sola buona stagione: infatti, la precarietà non va confusa con la stagionalità, vale a dire con l'utilizzo annualmente ricorrente della struttura, poiché un utilizzo siffatto non esclude la destinazione del manufatto al soddisfacimento di esigenze non eccezionali e contingenti, ma **durature nel tempo**.

Il gazebo non può essere qualificato come mera pertinenza del fabbricato in cui è svolta l'attività commerciale, configurandosi invece come manufatto autonomo, il quale, comportando una trasformazione del territorio, necessita del permesso di costruire.

Gli elementi che caratterizzano la pertinenza urbanistica sono, da un lato, l'esiguità quantitativa del manufatto, nel senso che il medesimo deve essere di entità tale da non alterare in modo rilevante l'assetto del territorio, e, **dall'altro, l'esistenza di un collegamento funzionale tra il manufatto e l'edificio principale**, con la conseguente incapacità per il primo di essere utilizzato separatamente ed autonomamente rispetto al secondo. Pertanto, un'opera può definirsi accessoria nei riguardi di un'altra, da considerarsi principale, solo quando la prima sia parte integrante della seconda, in modo da non potersi le due cose separare senza che ne derivi l'alterazione dell'essenza e della funzione dell'insieme.

Possiamo concludere che se i manufatti hanno le caratteristiche definite sopra, devono essere autorizzate con permesso di costruire per non incorrere nell'abusività delle opere ed alla sicura assoggettabilità delle stesse al previsto trattamento sanzionatorio.



di **Donato SANGIORGIO**

Comandante PL
Apricena (FG)



EMERGENZA SILENZIOSA

GLI INFORTUNI SUL LAVORO IN EDILIZIA E LA RESPONSABILITÀ DEL DATORE DI LAVORO



Emergenza Covid-19 ha aspramente colpito anche l'edilizia, riducendo drasticamente le attività in ambito cantieristico. Grazie all'introduzione di bonus e incentivi fiscali, tuttavia, il settore sembra riprendersi dalla crisi. È aumentato, così, il numero di cantieri aperti. Contestualmente, purtroppo, è aumentato anche il rischio infortunio per i lavoratori. L'ultimo caso è quello della gru spezzata a Torino, che ha provocato la morte di tre operai.

Situazione complessa

Il fenomeno dell'alto rischio di infortuni nei cantieri è sicuramente legato alla mancanza dei minimi requisiti per lo svolgimento in sicurezza del lavoro e al fatto che i lavoratori accettino di lavorare in condizioni poco sicure, oltre a sottovalutare, loro stessi, ogni basilare norma antinfortunistica.

In tema di responsabilità, in relazione alle lesioni personali lievi, gravi o gravissime dei dipendenti di una ditta edile, **la giurisprudenza addebita in capo al datore di lavoro di aver violato gli obbli-**



ghi di sicurezza, tutela e vigilanza

previsti dalla normativa antinfortunistica, per non aver fornito al lavoratore attrezzature idonee, non aver verificato la presenza di tutti i dispositivi di sicurezza e non aver verificato il rispetto delle corrette procedure di utilizzazione delle stesse da parte del lavoratore. L'art. 71 del D.Lgs n.81/2008 ha definito il datore di lavoro, attribuendogli decisivo rilievo su diversi aspetti: assetto organizzativo concreto dell'attività, soggezione del lavoratore alle scelte organizzative e di spesa del soggetto a cui vengono imputati i doveri e posizione di garanzia. Quindi **il datore di lavoro deve fornire le relative istruzioni in relazione a ogni evenienza, anche di carattere tecnico**, che si fosse presentata nel corso del lavoro a ogni suo dipendente.

Le qualifiche, rispettivamente di lavoratore e di datore di lavoro, secondo l'assetto della normativa antinfortunistica di cui al citato Testo Unico n. 81/2008, fanno perno sugli indicati criteri della organizzazione e direzione del lavoro e **sulla mancanza di autonomia del lavoratore nell'organizzazione e nell'espletamento delle relative incombenze lavorative**. Ne deriva che il datore è titolare di una posizione di supremazia e di garanzia nei confronti del dipendente, dalla quale discendono gli obblighi posti dalla normativa antinfortunistica a carico del datore di lavoro ai sensi dell'art. 71 T.U.

Quest'ultimo, quindi, è responsabile della sua condotta omissiva, anche delle scorrette procedure abitualmente adottate dai lavoratori, che causano l'evento lesivo, perché il datore deve vigilare al fine di non consentire, l'attività rischiosa, ma mettendo a disposizione del lavoratore tutta l'idonea strumentazione e richiamandolo sempre a una costante ottemperanza delle procedure di lavoro in sicurezza.

Numerosi obblighi

In tema di sicurezza sul lavoro, ai sensi dell'art. 73, commi 1 e 2, lett. b), d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81, il datore di lavoro è tenuto a informare il lavoratore dei rischi propri dell'attività cui è preposto e di quelli che possono derivare dall'esecuzione di operazioni da parte di altri, ove interferenti, ed è obbligato a mettere a disposizione dei lavoratori, per ciascuna

attrezzatura, ogni informazione e istruzione d'uso necessaria alla salvaguardia dell'incolumità, anche se relative a strumenti non usati normalmente.

La Corte di Cassazione ha precisato che può essere ritenuta eccezionale o abnorme e come tale in grado di escludere la responsabilità del datore di lavoro per l'infortunio occorso, solo la condotta del lavoratore che decida di agire impropriamente, pur disponendo delle informazioni necessarie e di adeguate competenze per la valutazione dei rischi cui si espone (Sez. 3, n. 16498 del 08/11/2018).

Per abnorme si intende quel comportamento imprudente del lavoratore che sia stato posto in essere del tutto autonomamente e in un ambito estraneo alle mansioni affidategli e pertanto, al di fuori di ogni prevedibilità per il datore di lavoro o rientri nelle mansioni che gli sono proprie ma sia consistito in qualcosa di radicalmente, ontologicamente, lontano dalle ipotizzabili e, quindi, prevedibili, imprudenti scelte del lavoratore nella esecuzione del lavoro (Sez. 4, n. 7188 del 10/01/2018).

In materia di infortunio sul lavoro è, dunque, affermato che il deficit formativo, il difetto di vigilanza e controllo da parte del datore di lavoro, pur ammettendo l'eventuale condotta colposa del lavoratore, non lo esime in alcun modo da responsabilità per l'evento lesivo.

Fondamentale per i datori di lavoro edili è sviluppare la cognizione della prevenzione degli infortuni, rispettando le norme sulla sicurezza sul lavoro. Ma sembra quasi che nella mentalità degli stessi, sia un fastidio o un costo inutile da sostenere, anziché considerare la formazione sulla sicurezza un'efficiente soluzione per le ditte, in quanto i lavoratori sono più informati e produttivi, escludendo costi non previsti derivati dagli infortuni. (d.s.)



TRACCIABILITÀ DEI RIFIUTI

FACCIAMO IL PUNTO

IL NUOVO REGISTRO ELETTRONICO NAZIONALE
È GESTITO DAL MINISTERO
DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

P

Prima di entrare nel merito del RENTRI ritengo necessario tracciare un breve excursus normativo sul registro elettronico nazionale di tracciabilità dei rifiuti. In particolare, esso vede la luce con l'art. 35 della Direttiva 2008/98/CE, successivamente modificata dalla Direttiva 851/2018/UE facente parte del pacchetto dell'economia circolare e recepita nel nostro ordinamento con il D.Lgs. 116/2020.

Art.35 della Direttiva 2008/98/CE

1. Gli enti o le imprese di cui all'articolo 23, paragrafo 1, i produttori di rifiuti pericolosi e gli enti o le imprese che raccolgono o trasportano rifiuti pericolosi a titolo professionale, o che operano in qualità di commercianti e intermediari di rifiuti pericolosi, tengono un registro cronologico in cui sono indicati la quantità, la natura e l'origine dei rifiuti, nonché, se opportuno, la destinazione, la frequenza di raccolta, il mezzo di trasporto e il metodo di trattamento previsti per i rifiuti e forniscono, su richiesta, tali informazioni alle autorità competenti.

Il nostro legislatore, anticipando quando successivamente verrà richiesto dalla direttiva dell'Unione europea sui rifiuti di inserire i dati sulla tracciabilità in registri elettronici, con l'art. 6 del D.L. n.135/2018, convertito in legge 11 febbraio 2019, n.12, dal 1° gennaio ha soppresso definitivamente il SISTRI (Sistema di controllo e tracciabilità dei rifiuti) e, prima ancora di recepire la direttiva europea sui rifiuti, dalla data di entrata in vigore del suddetto decreto **ha istituito il Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti gestito dal Ministero della Transizione Ecologica.**

Al R.E.N.T.R.I., in forza dell'art. 6 del D.L. n.135/2018, convertito in legge 11 febbraio 2019, n.12 devono iscriversi:

- enti e imprese che effettuano **il trattamento dei rifiuti;**
- **produttori** di rifiuti pericolosi;
- enti e imprese che **raccolgono o trasportano rifiuti pericolosi** a titolo professionale;
- enti e imprese che operano in qualità di **commercianti e intermediari di rifiuti pericolosi;**
- Consorzi istituiti per **il recupero e il riciclaggio** di particolari tipologie di rifiuti;
- con riferimento ai rifiuti non pericolosi, i **soggetti di cui all'art. 189, comma 3, del**

“Il nostro legislatore in questa materia ha anticipato le richieste dell'Unione europea”

D.gs. n.152 del 2006 [art. 189, comma 3: Chiunque effettua a titolo professionale attività di raccolta e trasporto di rifiuti, i commercianti e gli intermediari di rifiuti senza detenzione, le imprese e gli enti che effettuano operazioni di recupero e di smaltimento di rifiuti, i Consorzi e i sistemi riconosciuti, gli istituti per il recupero e riciclaggio degli imballaggi e di particolari tipologie di rifiuti, nonché le imprese e gli enti produttori iniziali di rifiuti pericolosi e le imprese e gli enti produttori iniziali di rifiuti non pericolosi di cui all'articolo 184, comma 3, lettere c), d) e g)].

Con il D.Lgs. n.116 del 2020 il nostro legislatore, oltre a recepire la direttiva 851/2018/UE, ha aggiornato la parte quarta del D.Lgs. n.152/2006, sostituendo tutti gli articoli sulla tracciabilità dei rifiuti, riscrivendo in particolare, anche in funzione dell'istituendo Registro elettronico sulla tracciabilità dei rifiuti gli artt. 188-bis, 189, 190 e 193. Il primo comma dell'art. 188-bis stabilisce che il sistema di tracciabilità dei rifiuti è composto dal-



le **procedure e dagli strumenti** di tracciabilità dei rifiuti integrati nel Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti (RENTRI) e **gestito con il supporto tecnico operativo dell'Albo nazionale dei gestori ambientali**.

L'art.188 bis definisce i principi a cui dovranno ispirarsi i decreti regolamentari in via di emanazione. In particolare, l'interoperatività del RENTRI con i sistemi gestionali degli operatori pubblici e privati attraverso apposite interfacce. Al contrario di quanto è avvenuto con il SISTRI, dove prima è stato creato il sistema di gestione e poi si è cercato il dialogo con le aziende, con il RENTRI le software house sono state coinvolte sin dal primo momento della fase sperimentale.

I decreti regolamentari riguarderanno:

- a. **i modelli e i formati relativi al registro di carico e scarico dei rifiuti e al formulario di identificazione** con l'indicazione altresì delle modalità di compilazione, vidimazione e tenuta in formato digitale degli stessi;

Registro Elettronico Nazionale Tracciabilità dei Rifiuti (RENTRI)

Articolato in due sezioni

Anagrafica

Contenente i soggetti iscritti e le informazioni relative alle specifiche autorizzazioni rilasciate agli stessi per l'esercizio di attività inerenti alla gestione dei rifiuti.

Tracciabilità

Confluiranno i dati dei registri di carico (art. 190) e del formulario (art. 193) inviati in forma telematica.

- b. **le modalità di iscrizione al Registro elettronico nazionale, e relativi adempimenti**, da parte dei soggetti obbligati ovvero di coloro che intendano volontariamente aderirvi,
- c. **il funzionamento del Registro elettronico nazionale**, ivi incluse le modalità di trasmissione dei dati relativi ai documenti, nonché dei dati relativi ai percorsi dei mezzi di trasporto;
- d. **le modalità per la condivisione dei dati del Registro elettronico con l'Istituto superiore per la ricerca ambientale (ISPRA)** al fine del loro inserimento nel Catasto dei rifiuti;
- e. **le modalità di accesso ai dati del Registro elettronico nazionale** da parte degli organi di controllo

C'è un periodo transitorio

Particolarmente importante, nell'ottica della transizione digitale gli adempimenti relativi al registro cronologico di carico e scarico dei rifiuti (art.190) e al formulario di identificazione del rifiuto (art.193) dovranno essere effettuati digitalmente da parte dei soggetti obbligati o da coloro che aderiscono volontariamente al RENTRI. Per i soggetti non obbligati o che non vogliono aderire al RENTRI i suddetti adempimenti possono continuare a essere effettuati in formato elettronico ma in entrambe le ipotesi la relativa modulistica deve essere scaricata dal RENTRI.

È appena il caso di ricordare che il settimo com-



ma dell'art.188 bis introduce una disciplina transitoria, la quale prevede che fino all'entrata in vigore del decreto attuativo continueranno ad applicarsi i vigenti decreti del Ministro dell'ambiente adottati in data 1° aprile 1998, recanti i modelli di registro di carico e scarico (D.M. 148/1998) e di formulario di identificazione del rifiuto (D.M. 145/1998).

Pertanto, sebbene allo stato attuale non siano stati emanati i decreti attuativi del RENTRI, che costituiranno il cuore del sistema, la fase di sperimentazione preliminare del nuovo registro sulla tracciabilità dei rifiuti stabilita dal MITE è in una fase avanzata, attraverso la predisposizione di un prototipo semplificato. Siamo di fronte a un sistema in progress nel quale sono stati gettati i primi pilastri di questa nuova piattaforma basati sulla semplificazione e sulla interoperatività con i sistemi gestionali utilizzati dalle ditte, tanto che nel giugno scorso è stata attivata l'home page del RENTRI (ww.rentri.it). Nell'ambito del laboratorio sperimentale, sono state coinvolte sia le software house, sia le associazioni di categoria. In particolare, le software house e l'Albo Nazionale Gestori Ambientali, tramite la società in house che è Ecocerved, stanno predisponen-

“La fase di sperimentazione preliminare del nuovo registro è in fase avanzata”

do una interfaccia per fare dialogare i sistemi informatici con il portale del RENTRI. A oggi, il sistema è arrivato a definire il modello di autenticazione e alla generazione del modello del registro carico e scarico nonché dell'invio dello stesso al RENTRI.



di **Osvaldo BUSI**

Comandante PM
Castellammare del Golfo (TP)

CLICCA QUI
E SCOPRI
DI PIÙ

PEDONE SICURO®
SISTEMA BREVETTATO
PER L'ATTRAVERSAMENTO
SICURO DEI PEDONI



MOLTO È CAMBIATO, TANTO C'È DA FARE

**DAGLI INIZI A PADOVA NEGLI ANNI SETTANTA
FINO AL GRADO DI COMANDANTE DEL CORPO
DELLA POLIZIA MUNICIPALE DI ROMA.
INTERVISTA AD ALDO ZANETTI**



Ho avuto diverse soddisfazioni professionali ma tra queste forse quella che mi ha particolarmente gratificato è stata la nomina a comandante del Corpo della Polizia Locale di Padova". Ci risponde così Aldo Zanetti quando gli chiediamo di aprire il libro dei ricordi. Padova, d'altra parte, è la sua città. Qui ha iniziato la professione di vigile urbano. "A ben guardare - aggiunge - devo anche dire che è stato il comando più impegnativo che ho avuto il privilegio di condurre. Oltre all'impegno dovuto ai problemi tipici della nostra professione, mi confrontavo con aspetti sentimentali che derivavano dalla consapevolezza che il giudizio dei miei colleghi, con i quali avevo iniziato la professione da Vigile e che ora mi trovavano loro comandante, sarebbe stato severo se non fossero arrivati i risultati che si aspettavano. In pratica ci tenevo fare bene davanti

alla mia gente, cosa che credo mi sia stata riconosciuta considerato che dopo 12 anni mi hanno riaffidato il comando del Corpo".

Qual è il ricordo più brutto della tua esperienza professionale?

C'è un ricordo che ancora mi amareggia ed è legato alla gestione del servizio rimozioni nel Comune di Roma, che cerco di sintetizzare anche se non è cosa semplice. In pratica, dopo oltre un anno che avevo lasciato il Comando, mi venne notificato un avviso di garanzia per il reato di concussione in quanto, secondo l'accusa, avrei costretto la società che aveva vinto la gara d'appalto del servizio a fornire un "applicativo", un palmare con relativo software, con cui allestire i carri gru in maniera che il collegamento tra i depositi e il Comando della Polizia Municipale avvenisse in tempo reale, dall'inizio al termine delle operazioni, intese dal momento del materiale

aggancio dei veicoli rimossi o bloccati fino all'eventuale trasmissione dei degli atti al competente ufficio finanziario. L'informatizzazione di tale servizio avrebbe evitato che si ricadesse nel passato, quando i controlli venivano svolti manualmente e ciò comportava tempi molto lunghi che provocavano debiti fuori bilancio per decine di milioni di euro. La vicenda si concluse nel giro di due o tre mesi con l'archiviazione, ma mi rimane ancora l'amaro in bocca per quanto scritto dalla stampa e per il discredito che ha provocato non solo a me, ma all'intero Corpo di Polizia Municipale. Nessun risalto fu dato all'archiviazione anche perché, come si dice, fa notizia quando il padrone morde il cane, non viceversa.

La Polizia Locale di ieri e di oggi?

La Polizia Municipale, io continuo a chiamarla così perché mi hanno insegnato che con il termine di Polizia Locale si individua la materia, la funzione mentre con il termine di Polizia Municipale si identifica l'organo che svolge la funzione. Al di là di questo aspetto, che può essere considerato un cavillo, la Polizia Municipale di ieri aveva le stesse incombenze della Polizia Municipale di oggi, tutte legate alle materie tradizionalmente di competenza comunale. A queste, oggi si aggiungono quelle trasferite dallo Stato o delegate dalle Regioni a seguito della valorizzazione **del ruolo dei Comuni che è iniziato a partire dal 1977 con il D.P.R 616**. Il problema è che queste materie si sono evolute in complessità e il loro controllo è diventato molto difficoltoso. A ciò si aggiunge il grande sviluppo sociale che ha caratterizzato negli ultimi decenni la vita delle nostre comunità, con aspetti positivi affiancati a molte criticità. Si pensi, ad esempio alla presenza di un gran numero di immigrati che mette continuamente a confronto culture diverse e modi di vivere diversi, alla grande piaga della tossicodipendenza, alla prostituzione su strada, all'accattonaggio, al bullismo, ai campi nomadi e via di questo passo. Sono tutti fenomeni che incidono negativamente

“Mi piace distinguere la funzione, Polizia Locale, dall'organo che la svolge, Polizia Municipale”

sulla sicurezza e alimentano la criminalità diffusa. Un impegno costante per la Polizia Municipale, in quanto le risposte a questi problemi i cittadini le pretendono in primis dal Sindaco che si sono scelti. Per fare un esempio concreto, ricordo che quando iniziai la carriera di vigile urbano nel 1972, uno dei primi incarichi fu il controllo del mercato ambulante che stava nascendo in un grosso rione cittadino. Un controllo in materia di commercio ambulante che era, ed è anche oggi, una competenza comunale. **Le violazioni che si accertavano allora erano prevalentemente legate all'occupazione abusiva di suolo pubblico** da parte di agricoltori che portavano al mercato la merce che producevano, oppure qualche vendita di prodotti senza licenza da parte di cittadini disoccupati che si inventavano un lavoro per tirare avanti. Generalmente i trasgressori erano di nazionalità Italiana e l'intervento si limitava ad accertare e a sanzionare la violazione. Oggi, a parità di materia, possiamo dire che la situazione è la stessa? Direi proprio di no. Quasi sempre l'agente operante si deve confrontare con extracomunitari che vendono merci con marchi contraffatti o falsificati, che devono essere generalizzati e che molte volte difendono la merce in loro possesso con reazioni violente. Questo agente, che non è molto diverso da come ero io nel 1972 quando iniziai la professione, ha gli stessi poteri ma oneri moltiplicati. Possiamo spostare questo ragionamento in ogni ambito di competenza e il risultato dell'analisi non cambia. Praticamente per una serie infinita di motivi che francamente faccio fatica a capire e a giustificare, **lo Stato, le Regioni e molte volte anche i Comuni, nei limiti delle proprie competenze, non hanno saputo adeguare alle nuove esigenze di una società che cambiava velocemente** la risposta operativa che l'organo di Polizia Municipale è tenuto a fornire.



Quali sono state a suo parere le conquiste più importanti della categoria?

La Polizia Municipale si è costantemente impegnata per sensibilizzare le autorità competenti affinché le problematiche che venivano denunciate trovasse risposta. Credo che la strategia posta in essere da illustri colleghi a partire dagli anni Sessanta, non faccio nomi perché rischerei di dimenticarne qualcuno, che con passione si sono impegnati per creare momenti formativi importanti, penso al convegno di Viareggio, quello di Rimini prima e Riccione dopo, abbiano creato i presupposti che hanno fatto ottenere alla Polizia Municipale la legge 65/86 che rappresenta ancora il riferimento giuridico più importante. Credo, infatti, i più anziani lo ricorderanno, che la presenza a questi convegni di ministri, sottosegretari e di moltissimi dirigenti dei vari dicasteri con i quali ci si confrontava, abbiano contribuito a sensibilizzare sia la politica che l'apparato burocratico.

Altro passo importante fatto da questi colleghi lungimiranti è stato dar vita alle diverse associazioni di categoria che, facendo fattor comune di tutte le istanze e proposte che provenivano dalla base, le facevano giungere nelle sedi opportune con la forza necessaria. Un esempio per tutti che mi sento di citare è il Circolo dei 13. Tra tutte le associazioni è nato per primo su iniziativa dei comandanti delle 13 provincie del Triveneto con l'intento creare omogeneità di comportamento e di fornire indicazioni sull'applicazione delle leggi soprattutto per comuni dove non c'è un comando. In pratica, il Presidente di turno, generalmente il Comandante di un capoluogo di Provincia, trasmetteva tramite posta a tutti i soci gli ordini di servizio che predisponeva per il proprio comando facendo ciò che fa il comando generale di un Corpo di Polizia dello Stato con del-

le circolari. Ovviamente erano considerate semplici indicazioni non vincolanti ma certamente avevano il loro valore.

C'è molto altro...

Sì, tutto ciò non bastava. Non essendo organizzati a livello centrale, ma dipendendo dai singoli Comuni, era necessario tentare di accreditarsi presso l'ANCI, che poteva considerarsi, per la Polizia Municipale, una sorta di ministero. Questo percorso di accreditamento non fu facile, anzi le prime volte che il Presidente concedeva un appuntamento si aveva la sensazione di essere ascoltati più per cortesia verso il Sindaco amico, che aveva chiesto di riceverci, che per dovere istituzionale. In qualche occasione, dopo lunga attesa, ci si doveva accontentare di accompagnare il Presidente per le scale del palazzo fino a via dei Prefetti, dove c'è la sede ANCI, sperando che il taxi che aveva chiamato facesse ritardo in modo di esporre la problematica.

Come si è riusciti a fare passi avanti?

Le cose migliorarono con la perseveranza e con l'aumentare del fenomeno dell'insicurezza urbana che, in qualche misura, impose all'ANCI un atteggiamento nuovo verso la Polizia Municipale. In seno all'ANCI fu creato un comitato tecnico che aveva il compito di trattare aspetti tecnico-giuridici delle materie di competenza comunale il cui lavoro veniva utilizzato dall'associazione per confrontarsi con i dipartimenti o con i ministeri competenti. Ancora oggi questo organismo esiste e funziona.

Questo cosa ci dice?

In buona sostanza si può dire che la Polizia Municipale ha conquistato una sua specificità. Ha ottenuto anche qualche riconoscimento che nel passato non veniva minimamente considerato, ad esempio la Patente di Servizio, una specifica targatura dei veicoli, ma soprattutto ha portato il legislatore e l'apparato burocratico a ragionare sulla necessità di mettere mano alla normativa vigente in materia. La Polizia Municipale da decine di anni chiede al legislatore di adeguare la normativa vigente per rendere il servizio che è chiamata a fornire alle comunità più efficace e incisivo. In questa prospettiva l'impegno è stato incessante. Diverse sono state le proposte di legge presentate al Parlamento ma nessuna ha visto la luce. Due in particolare sembrava avessero buone prospettive: quella che vedeva riunite attorno al tavolo organizzato dall'ANCI tutte le sigle sindacali, comprese quelle autonome e tutte le organizzazioni di categoria che erano riuscite a fare "massa critica" e quella portata avanti dai senatori Maurizio Saia e Giuliano Barbolini i quali, seppur appartenenti a gruppi politici diversi, erano riusciti a condividere un testo di legge. Tutte que-



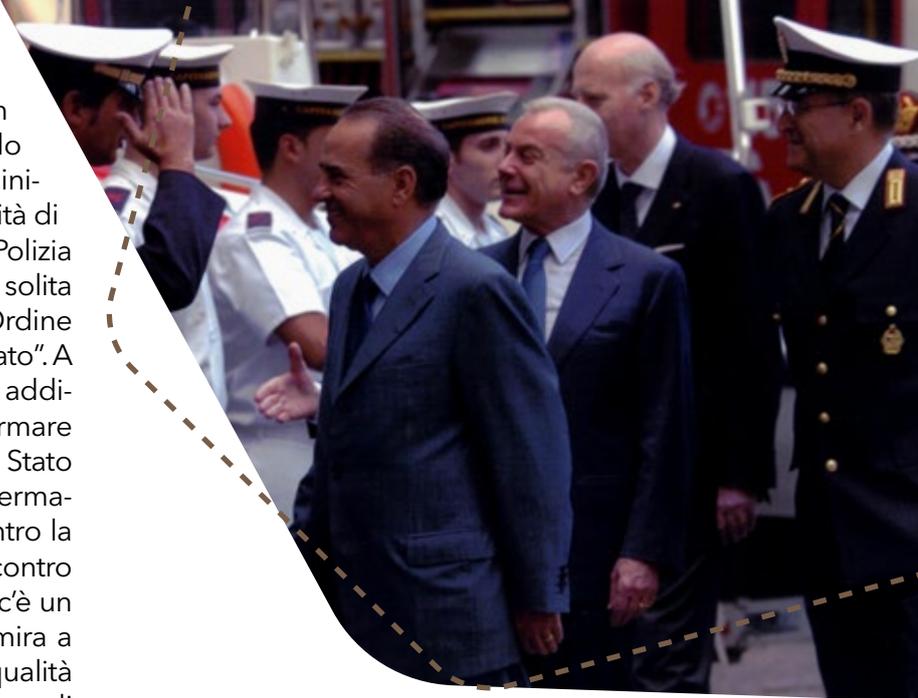
ste iniziative, assieme a diverse altre che non sto qui ad elencare, si sono arenate davanti allo scoglio rappresentato dalla posizione del ministero dell'Interno, il quale, davanti alla necessità di definire una volta per tutte la "Funzione di Polizia Locale", cioè la "materia" metteva sul tavolo la solita argomentazione: "La Pubblica Sicurezza e l'Ordine Pubblico sono competenze esclusive dello Stato". A nulla valeva ricordare che esistono sentenze additive della Corte Costituzionale che, nel confermare il principio della competenza esclusiva dello Stato in materia di Sicurezza e Ordine Pubblico, affermano che c'è una parte di P.S. che non lotta contro la grande criminalità organizzata, che non lotta contro le mafie, contro i grandi fenomeni eversivi... c'è una parte di P.S. che ha una valenza locale che mira a garantire il decoro, la sicurezza sociale e la qualità di vita delle singole comunità. È appena il caso di ricordare la delicatezza del tema, che i promotori delle iniziative di legge avevano ben presente, ma mai si è riusciti a smuovere il ministero da questa posizione. Queste per mio conto sono opportunità che la Polizia Municipale ha perso.

Di cosa ha bisogno la Polizia Municipale?

Come detto, una legge che modernizzi la Polizia Municipale, dotandola di strumenti, poteri, qualifiche, adeguata formazione è estremamente necessaria, ma non per forza deve essere una legge di coordinamento emanata ai sensi dell'articolo 118 della Costituzione. Credo, infatti, che la strada percorsa sinora per ottenere la legge di coordinamento, che come abbiamo detto si è sempre fermata davanti alla posizione del ministero dell'Interno, sia ancora lunga. Anni fa si sentiva parlare della necessità di mettere mano da parte dello Stato a tutto il Comparto Sicurezza. Ecco credo che quella sarà l'occasione per definire la Funzione di Polizia Locale. Per intanto sarebbe importantissimo, a mio vedere, riuscire a ottenere norme vincolanti su alcuni aspetti che farebbero fare un passo importante alla categoria.

Ad esempio?

Stabilire requisiti omogenei su tutto il territorio per l'accesso alla professione, allo scopo di individuare sul mercato del lavoro soggetti che abbiano le attitudini psico-fisiche idonee per svolgere la professione. E poi, prevedere un percorso formativo obbligatorio per tutto il personale di nuova assunzione. È di tutta evidenza che questo aspetto deve essere assicurato dalle Regioni che potrebbero bandire concorsi unici allo scopo di ottimizzare le procedure di selezione, renderle più economiche anche e soprattutto per favorire i piccoli comuni. Ci sono poi altri punti: stabilire l'obbligatorietà



dell'aggiornamento professionale con corsi che si concludono con una prova finale il cui superamento deve essere la condizione sine qua non per la progressione economica e per l'avanzamento di carriera; stabilire le caratteristiche delle uniformi, dei mezzi, delle dotazioni, dei distintivi di grado, tutte caratteristiche che devono essere omogenee su tutto il territorio (ne va della nostra credibilità); attuare in maniera convinta la gestione sovra comunale del servizio. Come sappiamo questa organizzazione consente anche ai piccoli comuni di godere, a seconda delle esigenze, dell'attività di Polizia Municipale svolta da personale che all'interno di un Corpo si può specializzare. Da una maggior professionalità conseguono maggiori garanzie per il cittadino, per la parte politica, maggior sicurezza operativa, soddisfazione professionale per il personale. E ancora, centralizzare su base quantomeno provinciale le procedure per l'acquisto dei beni e materiali vari per ricavare economie di scala e omogeneità delle forniture; centralizzare tutte le attività conseguenti l'accertamento di violazioni: quanto personale si recupererebbe e quanta omogeneità di trattamento dei singoli procedimenti si acquisirebbe?; stabilire che i dati relativi alle principali attività poste in essere dalle Polizie Municipali vengano trasmessi obbligatoriamente a una banca dati nazionale, che potrebbe essere tenuta dall'ANCI, a disposizione di tutte le FF. di PP. Questi dati sarebbero estremamente utili nei periodici tavoli di coordinamento che si tengono con le FF. di PP. per dimostrare l'enorme mole di lavoro che le Polizie Municipali pongono in essere. Altre cose sono estremamente necessarie anche a livello sindacale, ma questo argomento è ancora più complesso e non mi sembra il caso di affrontarlo.



di **Francesco DELVINO**

Dirigente Enti Locali



SCHEDA DEL COMANDO | NAPOLI

Comandante: Gen. **Ciro Esposito**
 Ufficiali e agenti: 140 ufficiali e 1.233 agenti, oltre al Comandante.
 Abitanti città: 949.000 abitanti

VEDI NAPOLI E POI...



È GRANDE L'IMPEGNO RICHIESTO DA UNA CITTÀ COSÌ IMPORTANTE



La Polizia Locale del Comune di Napoli, organizzata in strutture decentrate (Unità Operative Territoriali e Unità Operative Specializzate), risponde alla domanda di servizi che la collettività pone in svariate maniere, attraverso richieste e istanze da parte di enti, istituzioni, uffici dell'Amministrazione comunale, ma anche di semplici cittadini, singoli e associati. A guidarla è il **Comandante **Ciro Esposito****. Laurea in Scienze della Pubblica Amministrazione con il massimo dei voti e diversi corsi di perfezionamento, aggiornamento e specializzazione, è in carica dall'agosto del 2014. Ha una vasta esperienza professionale ed è stato confermato lo scorso 30 dicembre 2021 nell'incarico dal nuovo Sindaco Gaetano Manfredi. L'organico è costituito da 140 ufficiali e 1.233 agenti, oltre al Comandante.

Il perseguimento della sicurezza partecipata e della legalità, per quanto di competenza, trova realizzazione attraverso la struttura organizzativa delle Unità Operative Territoriali, veri e propri comandi decentrati che interagiscono con i cittadini, il territorio e gli organi rappresentativi delle diverse realtà territoriali, in modo da conformare i servizi forniti sulla base di una conoscenza, delle caratteristiche e necessità, delle realtà locali.

Le Unità Operative Specializzate costituiscono, invece, reparti sovra territoriali altamente qualificati in determinate materie, che intervengono in autonomia ovvero coordinati dal Superiore Comando

oppure in supporto alle Unità Operative Territoriali, in particolare in tema di emergenze sociali, per la tutela dei minori, per la tutela ambientale, per la tutela edilizia, per la tutela del patrimonio comunale ma anche di supporto per le attività di polizia giudiziaria o di infortunistica stradale.

La Polizia Locale è fortemente impegnata anche nell'ambito della sicurezza urbana, in attività di pronto e primo intervento **per la gestione di situazioni emergenziali** attraverso **la Centrale Operativa del Comando di via De Giaxa, attiva 24 ore al giorno e 365 giorni l'anno**, anche a sostegno dei compiti e delle funzioni di protezione civile, attraverso l'organizzazione su quattro turni degli



equipaggi disponibili. Tiene, inoltre, i contatti con gli uffici comunali e con tutti gli enti esterni, come Procura, Tribunale, Vigili del Fuoco, Asl e Regione Campania.

L'impegno della pandemia

Accanto alle funzioni tradizionali assolte dalla Polizia Locale, in questi complicati anni di pandemia l'impegno del Corpo della Polizia Locale di Napoli è stato segnato da numerosi interventi connessi al Covid-19, che ha peraltro falciato anche gli stessi operatori della PM, determinando anche otto decessi e centinaia di contagiati.

In un tempo particolarmente difficile per le nostre comunità, la Polizia Locale napoletana ha saputo ricoprire, in questo ambito, un ruolo importante e strategico. Un ruolo non scritto, non previsto o programmato, svolto con grande orgoglio, senso di responsabilità, professionalità e abnegazione.

A partire dalla fase iniziale della pandemia a oggi, il Comando ha fornito un supporto operativo di rilievo in merito alla verifica e al rispetto delle misure anti Covid, attestato dai dati forniti alla locale Prefettura che, nello specifico, hanno riguardato il controllo di centinaia di migliaia di persone, di migliaia di attività commerciali, di cantieri edili e di assembramenti. Sempre di più la PM è stata coinvolta in piani di controllo del territorio e in attività connesse al contenimento della pandemia, effettuando ad esempio la scorta ai vaccini e presidiando le strutture sanitarie, ma soprattutto in attività di solidarietà e vicinanza alla propria comunità, in particolare alle fasce dei più deboli, attraverso iniziative di beneficenza e di raccolta autonoma e/o di supporto ad altre strutture dell'Ente, come ad esempio, per il funzionamento del banco alimentare organizzato dall'Amministrazione Comunale, per la consegna dei tablet agli istituti scolastici e dei farmaci alle persone anziane e via di questo passo.

Importanti riconoscimenti

Numerose sono le operazioni di servizio rilevanti portate a termine dalle donne e dagli uomini della municipale. Nel mese di novembre 2021, ad esempio, alla Polizia Locale di Napoli è stato assegnato il **Premio ANCI Sicurezza Urbana 2020** con la partecipazione del ministero dell'Interno. La Municipale di Napoli è risultata tra i vincitori per la sezione Miglior Operazione, in relazione all'indagine svolta dall'unità Operativa Coordinamento Autorità Giudiziaria, che ha individuato un'associazione a delinquere finalizzata alle truffe ai danni delle assicurazioni, con grave danno per la collettività.

La cerimonia di premiazione si è tenuta nell'ambito della XXXVIII Assemblea Annuale dell'ANCI a Parma, in occasione del tradizionale appuntamento dedicato alle Polizie Municipali, a cui sono intervenuti, in rappresentanza del Sindaco Manfredi, il Co-

mandante e una rappresentanza del Reparto che si è aggiudicato l'ambito riconoscimento.

L'attività svolta dal Reparto Coordinamento Autorità Giudiziaria attraverso un eccellente lavoro investigativo diretto dalla Procura della Repubblica, ha dato risalto al ruolo e alla funzione assolta dalle Polizie Locali italiane, consentendo di individuare la sede operativa e i responsabili di quella che poi si è rivelata una vera e propria associazione a delinquere finalizzata alle truffe ai danni delle assicurazioni.

L'Unità Operativa Coordinamento Autorità Giudiziaria destinataria di apposita delega d'indagine dalla locale Procura della Repubblica c/o il Tribunale di Napoli, avviava una proficua attività d'indagine e a seguito di appostamenti, pedinamenti e intercettazioni ambientali e telefoniche, effettuate con costanza e determinazione, riusciva a individuare l'intero gruppo criminale, formato da legali, professionisti intermediari e falsi testimoni che ha portato all'emissione di 49 ordinanze di custodia cautelare eseguite con puntualità e professionalità da uomini e mezzi del Corpo coordinati dal Comando generale.

Emergenza contraffazione

Il Comando della Polizia Locale, inoltre, d'intesa con l'ANCI e il ministero dello Sviluppo Economico, in esecuzione delle linee guida predisposte per il "Secondo Programma di Azioni Territoriali Anticontraffazione", ha implementato le attività di prevenzione e controllo del territorio cittadino volte alla repressione del fenomeno della contraffazione, attraverso la formazione di una struttura specializzata denominata **"Gruppo Operativo Anticontraffazione"**.

I prodotti contraffatti possono essere pericolosi, in quanto spesso realizzati con materiali non conformi alle normative comunitarie e potenzialmente dannosi per la salute di chi li utilizza. A tal fine il progetto ANCI "Contra Falsum" prevede il supporto strumentale di laboratori della Camera di Commercio di Napoli e di altre strutture per le analisi dei materiali in sequestro, anche al fine di documentarne la potenziale pericolosità per la salute umana e per valutare le successive azioni di smaltimento che, nei casi di materiali tossici, saranno necessariamente finalizzate alla distruzione.

Nell'ambito di questa iniziativa, gli Agenti del GOAC della Polizia Locale di Napoli, quale capofila del progetto, hanno partecipato in Calabria e in Puglia a operazioni congiunte finalizzate a individuare di best practises operative, dopo aver ospitato a Napoli i colleghi di Reggio Calabria e Bari per analoghe operazioni.



a cura di
Stefania FANFANI

Polizia Locale
Ugento (LE)



PRESENTE IN CINQUE CONTINENTI

**KRIA È IL PLAYER PIÙ IMPORTANTE NEL SETTORE
DEL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO E AMBIENTALE.
DA SETTEMBRE 2021 FA PARTE DEL GRUPPO
LABCONSULENZE**



è un'unica azienda italiana del settore monitoraggio del traffico e ambientale ad aver installato i propri sistemi in cinque continenti, a

essere titolare di brevetti internazionali e ad avere il proprio marchio riconosciuto sul mercato per l'unicità della tecnologia impiegata nel rilevamento 3D. Stiamo parlando di Kria, azienda che progetta, sviluppa, produce e commercializza si-

I PRODOTTI DI KRIA

T-EXSPEED È il sistema multi-funzionale che misura la velocità dei veicoli utilizzando immagini stereo e tecnologie 3D, rileva transiti bidirezionali e simultanei fino a 230 Km/h.

T-ID È il sistema di lettura targhe noto per la sua affidabilità. Legge con il 100% di riconoscimento certificato dalla prova UNI 10772, rileva veicoli fino a 230Km/h con traiettorie angolate fino a 30° in ogni condizione di luce e ambientale. Identifica tutti i veicoli contemporaneamente presenti nell'inquadratura. Legge le targhe italiane e straniere in tutte le immagini del transito, senza necessità di installare sensori ausiliari.

T-XROAD È l'evoluzione del T-ID e del T-RED. È il più innovativo e completo sistema digitale di rilevazione delle infrazioni al passaggio con il rosso e di identificazione di veicoli tramite lettura della targa.

EVENT SERVER Tutti i prodotti della linea T sono centralizzati sul server multifunzionale Event Server, una piattaforma web per la visualizzazione, l'accertamento e l'export degli eventi, l'analisi statistica dei transiti, la gestione degli allarmi.

GEO SURVEYOR Sistema di monitoraggio e misura installato su versanti montuosi soggetti a caduta massi, valanghe, frane a lento scivolamento. I movimenti rilevati sono inviati in tempo reale via e-mail, con immagini e video. È in grado di effettuare analisi delle deformazioni e dei movimenti nel lungo periodo.



stemi di riconoscimento basati su tecnologie di acquisizione e riconoscimento automatico delle immagini.

Nel settore del monitoraggio del traffico i dispositivi T-ID, T-XROAD, T-EXSPEED e l'unità centrale di gestione Event Server soddisfano qualsiasi esigenza di rilevamento e identificazione di veicoli per applicazioni sanzionatorie, statistiche e di sicurezza. Nel settore del monitoraggio ambientale, Kria ha ideato GEO-Surveyor per il rilevamento di cadute massi in tempo reale e il monitoraggio di frane e valanghe.

Nuova storia, nuovo capitolo

Da settembre 2021 Kria è entrata a far parte del Gruppo laBconsulenze. Il know how che ha consentito all'azienda di differenziarsi rispetto ai competitor, si è andato a integrare con le professionalità e le esperienze trentennali del Gruppo laBconsulenze, che oggi si propone, dunque, come partner tecnologico unico della Pubblica Amministrazione, attraverso l'offerta di soluzioni integrate a elevato valore aggiunto e spiccato tasso di innovazione.

"L'unione delle competenze nobilita i consolidati rapporti interaziendali fra i soggetti del Gruppo, instaurati in molti anni di fattiva collaborazione nei ruoli di Cliente e Fornitore", spiega l'ingegner Stefano Arrighetti di Kria, responsabile R&S dell'intero Gruppo. "Questa unione consentirà di accelerare e di ottimizzare i processi tecnico-commerciali a vantaggio della qualità, della completezza e della unicità delle soluzioni offerte alla Pubblica Amministrazione. Fra gli intenti principali c'è quello di portare in Italia soluzioni tecniche di Kria, già proposte e consolidate sui mercati esteri".





LA PECSÌ, LA PECNO

**UTILIZZO DELLA POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA
PER LA NOTIFICA AI PROFESSIONISTI
DEI VERBALI RELATIVI AL CODICE DELLA STRADA**

Con circolare del 17 novembre 2021, il ministero dell'Interno ha reso noto che l'Autorità Garante per la protezione dei dati personali ha fornito istruzioni volte all'utilizzo della pec per la notifica delle contravvenzioni al Codice della strada, come previsto dal Decreto ministeriale 18 dicembre 2017, in relazione a taluni indirizzi pec. In particolare, l'Autorità ha escluso la possibilità di utilizzare gli indirizzi pec riferiti a studi professionali per notificare violazioni commesse con un veicolo intestato al professionista, poiché sono visibili anche al personale che collabora con l'intestatario della pec.

Chi legge quella mail?

Con nota n. DRP/PS/147434, del 27 ottobre 2021, l'Autorità Garante per la protezione dei dati personali comunica di aver ricevuto diversi reclami nei quali gli interessati hanno lamentato l'avvenuta notifica, da parte di alcuni Corpi di Polizia locale, di verbali di contravvenzione al Codice della strada alle pec utilizzate nell'ambito all'attività professionale svolta. Nei casi in esame, infatti, le contravvenzioni sono state notificate a indirizzi pec assegnati dai Consigli dell'ordine professionale cui i reclamanti appartengono, che sono tuttavia visibili anche al personale che collabora con l'intestatario della pec (ad esempio, praticanti e segretari di studi professionali).

La normativa di settore (**D.M. 18 dicembre 2017, circolare del 20 febbraio 2018, n. 300/A/1500/18/127/9**) prevede la possibilità di notificare, tramite pec, la contravvenzione al Codice della strada qualora l'indirizzo di posta elettronica certificata sia stato comunicato dall'interessato oppure sia stato reperito "nei pubblici elenchi per notificazioni e comunicazioni elettroniche" (art. 3, comma 2 del D.M. 18 dicembre 2017). Nella circolare del 20 febbraio 2018, n. 300/A/1500/18/127/9, il ministero dell'Interno ha specificato che i pubblici elenchi cui fa riferimento l'art. 3 del D.M. citato sono:

- l'Indice nazionale dei domicili digitali delle imprese e dei professionisti (INI-PEC);
- l'Indice delle Pubbliche Amministrazioni (IPA);
- l'Indice nazionale dei domicili digitali delle persone fisiche, dei professionisti e degli altri enti di diritto privato non tenuti all'iscrizione in albi, elenchi o registri professionali o nel registro delle imprese (INAD);
- il Registro generale degli indirizzi elettronici gestito dal ministero della Giustizia.

è attualmente circoscritta al registro INI-PEC composto da due sezioni: professionisti e imprese, con la peculiarità per cui le imprese individuali sono iscritte nella sezione professionisti.

Pertanto, già in precedenza il Garante della privacy, con la nota prot. n 18521 del 20 maggio 2020, aveva coinvolto il ministero dell'Interno sulla problematica riguardante la notifica delle contravvenzioni al Codice della strada all'indirizzo pec aziendale delle imprese individuali estratto dal Registro Ini-PEC.

Nella citata nota l'Autorità Garante ha chiarito che una lettura conforme della normativa di settore ai principi di cui all'art. 5 del Regolamento (UE) 2016/679, non legittima la ricerca degli indirizzi pec dei contravventori mediante una interrogazione massiva del Registro Ini-PEC svincolata da qualsiasi valutazione puntuale. sul singolo caso da parte del Comando di Polizia locale. Conseguentemente il ministero dell'Interno ha adottato la circolare 300/A/4027/20/127/9 dell'8 giugno 2020 con cui ha fornito ulteriori istruzioni operative.

Nella ricerca dell'indirizzo pec dell'obbligato in solido proprietario del veicolo con cui è stata commessa una violazione, **può essere utilizzato il codice fiscale della persona fisica (estratto dalle annotazioni presenti negli archivi del PRA o dall'anagrafe tributaria)**, inserendolo nella



sezione "imprese" del registro INI PEC solo quando è stato accertato, ad esempio in occasione della contestazione immediata della violazione, che il veicolo con cui la violazione è stata commessa era utilizzato nell'esercizio di attività imprenditoriale. In ogni altro caso (ad esempio, violazione accertata con dispositivi di controllo remoto, senza contestazione immediata), il codice fiscale della persona fisica intestataria del veicolo può essere utilizzato solo per interrogazioni della sezione "professionisti" del registro INI-PEC. Inoltre, in nessun caso potranno essere effettuate ricerche massive e indiscriminate di indirizzi pec, partendo dal codice fiscale di una persona fisica, svincolate dalla valutazione del singolo caso e dalle concrete modalità di utilizzo del veicolo oggetto di accertamento della violazione: la notifica del verbale a mezzo pec non è obbligatoria nel caso di abbinamento del codice fiscale della persona fisica a una pec di chiara matrice aziendale; in tali casi, la notifica del verbale di violazione deve essere effettuata nelle forme ordinarie, senza il ricorso alla Pec.

Quale soluzione

In tal quadro, allo stato, permane la criticità nelle ipotesi di notifica di verbali di contravvenzione al Codice della strada tramite indirizzi pec che, seppur non aziendali, siano comunque utilizzati nell'ambito all'attività professionale svolta (ad esempio, studi professionali). Tale problematica potrà essere agevolmente risolta nel momento in cui diventerà pienamente operativo l'INAD: l'art. 6-quater, comma 2, del CAD, infatti, prevede l'iscrizione automatica nell'INAD del domicilio digitale presente nell'INI-PEC riferito al professionista iscritto ad albo o elenco, fermo restando il diritto di eleggerne uno diverso per fini personali. Al riguardo, nelle "Linee guida dell'Indice nazionale dei domicili digitali delle persone fisiche, dei professionisti e degli altri enti di diritto privato non tenuti all'iscrizione in albi, elenchi o registri professionali o nel registro delle imprese" pubblicate da AGID il 15 settembre 2021, sulle quali il Garante della Privacy ha espresso il proprio parere in data 22 luglio 2021 (doc. web n. 9690742), è previsto espressamente:

"Nel caso in cui il Professionista risulti già presente nell'INI-PEC, non gli è consentita la registrazione all'INAD e, conseguentemente, gli è preclusa la possibilità di eleggere, in tale sistema, il domicilio digitale in qualità di Professionista, ferma restando, in ogni caso, la facoltà di registrazione nell'INAD in qualità di persona fisica" (par. 2.2);

"Solo i Professionisti hanno facoltà di eleggere nell'INAD sia un domicilio digitale professionale sia un domicilio digitale personale. La distinzione tra i due domicili digitali appartenenti al medesimo soggetto è resa evidente all'interno dell'INAD

**"In nessun caso
si potranno effettuare
ricerche indiscriminate
di indirizzi pec"**

sia all'interessato, al momento dell'elezione del domicilio, sia agli utenti al momento della consultazione dell'INAD" (par. 2.3).

Tale facoltà consentirebbe al professionista di eleggere un domicilio digitale **"per fini personali"** non utilizzato per finalità lavorative (e, dunque, visibile di default ai suoi collaboratori), garantendo, nel caso di ricezione di atti destinati alla persona fisica e non al "professionista", il pieno rispetto dei principi di minimizzazione dei dati e integrità e riservatezza degli stessi di cui all'art. 5 del Regolamento UE 2016/679.

Ciò premesso, in attesa della modifica della normativa di settore che necessariamente dovrà coordinarsi con l'entrata in vigore dell'INAD, nonché con l'attivazione della "Piattaforma per la notificazione degli atti della pubblica amministrazione" di cui all'art. 1, comma 402, della Legge 27 dicembre 2019, n. 160, modificato dal decreto legge n. 76/2020, convertito con modificazioni dalla Legge n. 120/2020, e dal decreto legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla Legge 29 luglio 2021, n. 108, il **Garante della Privacy ritiene di dover sottoporre alla valutazione del ministero dell'Interno**, che già solertemente e apprezzabilmente si è attivato a seguito della citata nota dell'Autorità del 20 maggio 2020, la possibilità di sensibilizzare i Corpi di Polizia locale sulla problematica suesposta.

Si ritiene, quindi, in attesa di ulteriori pronunciamenti da parte degli organi competenti, in particolare del ministero dell'Interno, di escludere la possibilità di utilizzare gli indirizzi pec riferiti a studi professionali per notificare violazioni commesse con un veicolo intestato al professionista, procedendo a notificare secondo le consuete modalità cartacee, a mezzo posta o a mezzo messo comunale.



di **Marco MASSAVELLI**

Comandante PL
Susa (TO)



LE GRANDI IDEE NON DORMONO MAI

comunicazione | grandi eventi | digital marketing
produzioni video | lobbying | ufficio stampa strategico





FACITE AMMUINA, OVVERO FATE CONFUSIONE

**LA CONTROVERSA APPLICAZIONE DELL'ART. 93,
COMMA 1-BIS DEL CODICE DELLA STRADA,
ANCHE IN RELAZIONE ALLA RECENTE SENTENZA
DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA**



7-bis, rispettivamente precetto e sanzione, al fine di reprimere l'indiscriminato impiego di veicoli immatricolati all'estero da parte dei residenti sul territorio della Repubblica italiana.

In buona sostanza, il legislatore del 2018, in una norma da sempre dedicata alle "regole" dell'immatricolazione - e quindi non espressamente dedicata alla regolamentazione della circolazione dei veicoli immatricolati oltre confine - introduce il principio secondo il quale **decorsi sessanta giorni** dall'acquisita residenza anagrafica in Italia per il cittadino italiano, unionale o straniero, è vietato circolare con un veicolo immatricolato all'estero, trovando applicazione nei confronti di tutti i veicoli immatricolati all'estero, siano essi registrati in U.E./S.E.E. o in Paesi terzi (art. 93, comma 1-bis, C.d.S.), con l'esclusione delle specifiche fattispecie contemplate dal comma 1-quinquies, introdotto dalla dall'articolo 16-ter del D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni in legge 11 settembre 2020, n. 120, al fine di stemperare l'originario rigore della norma fino a quel momento applicabile, ed effettivamente applicata, nei confronti di determinate categorie di persone residenti in Italia. Oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria principale, il procedimento sanzionatorio previsto dal comma 7-bis, contempla la cessazione immediata della circolazione del veicolo con applicazione delle disposizioni dell'art. 213 C.d.S., ed allo spirare del termine di 180 giorni dalla data della violazione, qualora il veicolo non sia stato nazionalizzato, ovvero non sia stato condotto fuori dai confini nazionali, esso è oggetto del provvedimento di confisca amministrativa ex art. 213 dello stesso codice stradale.



Quello che segue riteniamo essere non solo un commento accademico riguardo la posizione assunta dalla giurisdizione di merito nella Causa C-274/20, quanto una riflessione - da addetti ai lavori per gli addetti ai lavori - su come poter correre ai ripari per evitare di essere ulteriormente bacchettati dalla Corte di giustizia dell'Unione europea.

All'orizzonte, almeno per il momento, fatta salva la pubblicazione di eventuali circolari interpretative da parte dei dicasteri interessati che, è bene sottolinearlo, non potranno in alcun modo incidere sul contenuto della norma di diritto sostanziale, non sembra profilarsi alcun radicale cambiamento per gli operatori di polizia della mobilità i quali, a legislazione vigente, continueranno ad applicare precetto e sanzione ex art. 93, comma 1-bis e 7-bis, C.d.S., ciò in quanto il Trattato Costitutivo dell'Unione Europea non prevede il precedente vincolante, né la sentenza in parola ha effetti sospensivi o limitativi diretti riguardo all'operato dei Corpi e Servizi di Polizia Stradale italiani, tuttavia la Corte, nelle diverse materie del contendere, per prassi mantiene in generale una giurisprudenza costante e un continuo riferimento alle proprie precedenti sentenze cui, nel caso di specie, deve riferirsi la giurisdizione nazionale chiamata a pronunciarsi.

Come noto a tutti coloro che si occupano di polizia della mobilità, l'articolo 29-bis, comma 1, lett. a) e b), n. 1, del D.L. 4 ottobre 2018, n. 113, convertito con modificazioni in legge 1° dicembre 2018, n. 132, ha introdotto nell'articolo 93 del Codice della Strada nazionale, il comma 1-bis e

“All’orizzonte
non sembra profilarsi
un radicale cambiamento
per gli operatori
di polizia della mobilità”



che, come a noi tutti noto, prevede: «Salvo quanto previsto dal comma 1-ter, è vietato, a chi ha stabilito la residenza in Italia da oltre 60 giorni, circolare con un veicolo immatricolato all'estero».

La controversia, così per come si ricava dalla sentenza, si incentra nel merito della circolazione sul territorio nazionale di un veicolo immatricolato in altro Stato membro della UE (Slovacchia), messo a disposizione a titolo gratuito per un breve periodo a persona residente in Italia da oltre sessanta giorni (marito) da parte dell'intestatario residente nel Paese di immatricolazione (moglie). A seguito della contestazione il giudice del rinvio rilevava che, in forza del diritto nazionale applicabile, le persone che risiedono da più di 60 giorni in Italia non sono autorizzate a circolarvi con un autoveicolo immatricolato all'estero e, per farlo, sono obbligate a far immatricolare il veicolo in Italia, conformandosi a formalità amministrative complesse e costose.

Il giudice precisava che l'immatricolazione di un autoveicolo in Italia, oltre alle spese di immatricolazione e all'iter burocratico piuttosto complesso, obbliga l'interessato a far revisionare nuovamente il veicolo in Italia, a pagare la tassa automobilistica in Italia anche per l'anno in corso, per il quale la corrispondente tassa è già stata pagata all'estero, e ad acquistare una nuova polizza assicurativa presso una compagnia italiana.

Detto giudice considerava che il divieto di circolazione in Italia con un autoveicolo immatricolato in un altro Stato membro, a prescindere dalla persona alla quale l'autoveicolo è intestato, imposto dalla normativa italiana a chiunque risieda in Italia da più di 60 giorni, costituisce una discriminazione fondata sulla cittadinanza. Inoltre, ritiene che l'obbligo di immatricolare in Italia autoveicoli già immatricolati in un altro Stato membro possa rendere difficile o limitare, in maniera indiretta ma notevole, l'esercizio, da parte dei cittadini dell'Unione interessati, di taluni diritti sanciti dal Trattato FUE.

Ciò premesso, il Giudice di pace di Massa, avventurandosi in considerazioni classiche da "Giudice di Pace" francamente poco condivisibili nella sua impostazione di massima, nell'ambito delle proprie facoltà ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte alcune questioni pregiudiziali.

Parola alla Corte

Secondo l'analisi offerta dalla Corte di giustizia dell'Unione europea nella Causa in questione la condotta è da ritenersi "scriminata" nella misura in cui il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) nella versione consolidata pubblicata il 26 ottobre 2012 nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione

Fin qui tutto bene, si fa per dire

In effetti, già dalla prima lettura del novellato comma 1-bis, introdotto con il D.L. 113/2018, il tutto ci era apparso come una nota stonata non solo nei contenuti che, a nostro avviso in modo radicale non tenevano conto dei principi di libera circolazione all'interno dell'Unione europea, quanto al posizionamento del dispositivo di legge che non si inseriva nella naturale collocazione del Titolo V del codice stradale e segnatamente all'articolo 132, andando ad occupare un posto nel Titolo III, Capo III, Sezione III afferente i documenti di circolazione e immatricolazione, dove l'articolo 93 disciplina da sempre le "formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi", nazionali! Ma siccome non si può mai stare tranquilli, in un contesto già non del tutto chiaro, ecco che si inserisce la pronuncia della Corte di giustizia dell'Unione europea - Sezione Sesta - con sentenza del 16 dicembre 2021 nella Causa C-274/20 a fronte dell'opposizione di GN (conducente residente in Italia da oltre 60 giorni) e WX (residente in Slovacchia e coniuge del conducente) nei confronti della Prefettura di Massa Carrara - Ufficio Territoriale del Governo di Massa Carrara (Italia) in merito alla violazione del precetto contemplato dall'articolo 93, comma 1-bis, del decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo codice della strada

europea n. C 326/34 all'articolo 63, paragrafo 1, afferma che "Nell'ambito delle disposizioni previste dal presente capo sono vietate tutte le restrizioni ai movimenti di capitali tra Stati membri, nonché tra Stati membri e paesi terzi."

In buona sostanza la Corte fa proprio il principio che porta alla seguente conclusione, affermando che: " L'articolo 63, paragrafo 1, TFUE dev'essere interpretato nel senso che esso osta alla normativa di uno Stato membro che vieta a chiunque abbia stabilito la propria residenza in tale Stato membro da più di 60 giorni di circolarvi con un autoveicolo immatricolato in un altro Stato membro, a prescindere dalla persona alla quale il veicolo è intestato, senza tener conto della durata di utilizzo di detto veicolo nel primo Stato membro e senza che l'interessato possa far valere un diritto a un'esenzione, qualora il medesimo veicolo non sia destinato ad essere essenzialmente utilizzato nel primo Stato membro a titolo permanente né sia, di fatto, utilizzato in tal modo".

Fatta questa premessa, prendendo solo come spunto la sentenza di cui si tratta, è il caso di fare alcune precisazioni.

Cominciamo col dire che la normativa di base sulla libera circolazione delle persone a livello europeo è costituita dal **trattato sul funzionamento dell'Unione europea**, in particolare gli **articoli da 45 a 55**, dove per "libera circolazione delle persone" si intende il diritto di cambiare il proprio luogo di residenza per motivi di lavoro. Con tali motivazioni rientra nel diritto del cittadino di uno Stato membro dell'Unione europea stabilirsi in un altro Stato membro in cui assumere la residenza per lavorare o svolgere attività commerciali.

In tale contesto l'uso di un autoveicolo registrato in un altro Stato membro non è pienamente armonizzato a livello unionale. Si tratta di una



questione disciplinata dalla **Direttiva 1999/37/CE** sui documenti di immatricolazione dei veicoli, dalla **Direttiva 83/182/CEE** del **Consiglio** concernente le esenzioni fiscali applicabili all'interno della Comunità per l'ammissione temporanea di determinati mezzi di trasporto, e dalla Direttiva 2009/55/CE del Consiglio sulle esenzioni fiscali applicabili al trasferimento permanente di beni personali da uno Stato membro.

Ciò detto, nella ricorrenza del trasferimento di un veicolo da uno Stato membro dell'UE ad un altro, l'obbligo di immatricolazione nel Paese ove è stata fissata la nuova residenza è soggetto a specifiche norme che variano a seconda che il trasferimento avvenga in via temporanea o permanente, in base alla durata del soggiorno ed alla legislazione del Paese nel quale ci si trasferisce.

Un esempio, per capire

Possiamo affermare che comunque, solitamente, quando l'intestatario della carta di circolazione trasferisce la sua residenza normale in un altro Stato membro, entro il termine di sei mesi dal suo arrivo è obbligato a chiedere l'immatricolazione (nazionalizzazione) nello Stato membro ospitante. Prendendo a esempio la legislazione vigente nella Repubblica di Slovacchia, Paese di registrazione del veicolo oggetto della controversia legale, l'art. 6 della legge n. 56/2001 prevede che:

(1) *Un veicolo stradale a motore e un rimorchio circolante su strada devono essere iscritti nel registro dei veicoli stradali, se la persona che lo guida ha nel territorio della Repubblica Slovacca*

a) residenza permanente, residenza di lungo periodo o, nel caso di un cittadino di un altro Stato membro, residenza temporanea di almeno 6 mesi in un anno solare, o cui sia stato concesso l'asilo, OMISSIS

**“L'obbligo
di immatricolazione
nel Paese di nuova residenza
è soggetto
a norme specifiche”**



A questo punto, in un esercizio puramente accademico ma ampiamente supportato da riscontri tratti dalla legislazione internazionale, comunitaria ed unionale, tenendo presente che parte della normativa è applicabile solo ai veicoli iscritti in Paesi terzi rispetto alla UE, vale la pena riassumere le norme che prevedono i termini di circolazione con i relativi periodi di esenzione.

Trattati internazionali

- La “Convenzione doganale relativa alla importazione temporanea dei veicoli stradali privati” firmata a New York il 4 giugno 1954, ratificata in Italia con legge 27 ottobre 1957, n. 1163, consente la circolazione in Italia dei veicoli appartenenti a persone residenti all'estero con targa e documenti stranieri, in esenzione dal pagamento dei diritti doganali, per un periodo non superiore a sei mesi nel corso di un anno, anche non continuativi.
- Secondo il contenuto dell'art. 9 § 2, di cui all'Annesso C alla “Convenzione relativa all'ammissione temporanea” fatta ad Istanbul il 26 giugno 1990, ratificata in Italia con legge 26 ottobre 1995, n. 479, “i mezzi di trasporto per uso privato possono restare nel territorio di ammissione temporanea per un periodo consecutivo o meno di sei mesi per periodo di dodici mesi.”

Legislazione comunitaria / unionale

- **Veicolo immatricolato in un paese extra-UE utilizzato da persona residente al di fuori del territorio doganale UE.**
Secondo quanto stabilito dal Codice Doganale dell'Unione (CDU) e dal Regolamento delegato UE, del 29 luglio 2015, n. 2446 (RD), i beni (veicoli) ammessi al regime di ammissione temporanea possono rimanere nel territorio dell'UE per un periodo massimo di 24 mesi; ai sensi e per gli effetti dell'art. 217, § 1 lett. c punto iii, Reg. Del. C.D.U., il mezzo di trasporto stradale non può permanere all'interno del territorio doganale unionale per un periodo superiore a 6 mesi, trascorsi i quali o viene importato o altrimenti cade automaticamente in posizione di contrabbando.
- **Direttiva 83/182/CEE del Consiglio del 28 marzo 1983 relativa alle franchigie fiscali applicabili all'interno della Comunità in materia d'importazione temporanea di taluni mezzi di trasporto.**
Ai sensi della direttiva, l'esenzione di un autoveicolo privato ad uso privato è concessa per un periodo intermittente o continuativo non superiore a sei mesi in dodici mesi consecutivi.

Sicché, nell'eventualità in cui un cittadino Italiano acquisisca la residenza nella Repubblica Slovacca, e voglia circolare con il suo veicolo immatricolato in Italia lo potrà fare ma solo per 6 mesi, allo spirare dei quali si troverà innanzi ad un bivio: rimpatriare il veicolo o nazionalizzarlo nel Paese di adozione.

Attraverso questo esempio è di tutta evidenza che la regolamentazione italiana non offre alcuna caratteristica di reciprocità nella misura in cui l'articolo 93, comma 1-bis, C.d.S., in alcun modo coordinato con le modifiche apportate all'art. 132 dello stesso codice, nell'andare a fissare il termine di sessanta giorni dall'acquisita residenza in Italia, ad un'attenta analisi determina un'accelerazione circa l'obbligo di procedere alla nazionalizzazione del veicolo registrato oltre confine per gli intestatari che assumono la residenza in Italia. In siffatta ipotesi, infatti, il termine di un anno contemplato dall'art. 132 si riduce ai sessanta giorni previsti dal comma 1-bis dell'art 93.

Giova ricordare che la proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante norme per la semplificazione del trasferimento all'interno del mercato unico dei veicoli a motore immatricolati in un altro Stato membro, risalente al 2012 e mai entrata in vigore, all'articolo 4 stabiliva una regola chiara e semplice: **“se l'intestatario della carta di circolazione trasferisce la sua residenza normale in un altro Stato membro, deve chiedere l'immatricolazione del suo veicolo entro i sei mesi seguenti il suo arrivo.”**

Come rilevato dalla Corte, utilizzando altri argomenti ed attraverso una impostazione a tratti anche meno condivisibile, il periodo di 60 giorni concesso dal comma 1-bis dell'articolo 93 C.d.S. per provvedere alla nazionalizzazione del veicolo immatricolato all'estero da parte di chi ha stabilito la residenza in Italia, qualora rapportato alla normativa generale internazionale ed interna a ciascuno Stato membro dell'Unione europea, appare sicuramente discriminatorio nella misura in cui non trova alcun formale riscontro giuridico.

- **Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero e che abbiano già adempiuto alle formalità doganali o a quelle di cui all'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, se prescritte.**

Secondo l'art. 132 C.d.S. (Circolazione dei veicoli immatricolati negli Stati esteri) il veicolo è ammesso a circolare in Italia per la durata massima di **un anno**.

- **DIRETTIVA 2009/55/CE DEL CONSIGLIO del 25 maggio 2009 relativa alle esenzioni fiscali applicabili all'introduzione definitiva di beni personali di privati provenienti da uno Stato membro.**

L'esenzione prevista da tale direttiva non si applica all'imposta sul valore aggiunto, alle accise, agli oneri speciali o periodici e alle tasse riscosse sull'uso di un autoveicolo in un determinato Paese, come la tassa di immatricolazione dei veicoli a motore e la tassa di circolazione. La condizione per l'esenzione è l'uso dell'autoveicolo per almeno **sei mesi** prima del cambio di residenza, fatto che deve essere provato dal proprietario del veicolo. Ai fini della direttiva, per residenza si intende il luogo in cui una persona risiede normalmente per almeno 185 giorni in ciascun anno solare, per i suoi legami personali e di lavoro, o per una persona che non ha legami di lavoro, per i legami personali che determinano uno stretto legame tra l'interessato e il luogo in cui risiede.

Dunque, per concludere, a nostro parere i contenuti di cui agli articoli 18, 21, 26, 45, da 49 a 55 e da 56 a 62 TFUE non devono essere interpretati, come ha fatto la Corte, nel senso che essi ostano alle disposizioni generali previste dal riformato articolo 93 del nostro C.d.S. e ciò in quanto il principio di limitare la circolazione dei veicoli di altri Stati sul nostro territorio, trova già fondamento nei trattati

internazionali ma soprattutto nelle norme di diritto interno di ogni Stato membro dell'Unione. Ciò che invece appare **ampiamente ed ingiustificatamente discriminatorio è il limite perentorio fissato in 60 giorni** per adempiere alla nuova registrazione in Italia del veicolo immatricolato all'estero che, così come più sopra illustrato, non trova precedenti nel diritto internazionale ed unionale. Tuttavia non sottovaluti il lettore più attento che la miniriforma del codice stradale del 2018, altro non è che il frutto di un'onda emotiva adottata dall'esecutivo attraverso la solita legiferazione d'emergenza, poi convertita in legge, la cui finalità era, e giustamente è, quella di contrastare - tra l'altro con ampi ed efficaci risultati - la pratica legata all'indiscriminato impiego di veicoli immatricolati all'estero da parte di residenti sul territorio della Repubblica Italiana. Come trovare la via d'uscita dalla situazione venutasi a determinare, e che certamente - e perché no anche giustamente - spianerà la strada ai ricorsi in opposizione a fronte delle intervenute contestazioni amministrative? Semplicemente chiarendo il contenuto della norma nazionale (art. 93, comma 1-bis, C.d.S.) che a questo punto, facendo tesoro dei contenuti di tutta la legislazione internazionale ed unionale recepita nel nostro ordinamento giuridico, dovrebbe:

1. essere trasferita nella sua naturale collocazione, ossia nell'articolo 132 C.d.S.;
2. specificare che è indirizzata a chiunque ha assunto la residenza anagrafica in Italia da oltre sei mesi sia esso: cittadino italiano, unionale o di Paese terzo rispetto alla U.E./S.E.E.

Ancor più risolutivo di una modifica ad una norma interna al singolo Stato membro, nel caso di specie quella italiana, sarebbe auspicabile l'introduzione di un Regolamento UE - quindi di immediata applicazione - atto ad armonizzare la prassi nell'UE a 27 e valido ai fini SEE, sì da fare chiarezza in un settore già abbastanza complicato come quello della circolazione internazionale dei veicoli, e nel quale non sentiamo il bisogno di altra "ammunna"!



a cura di **Gianluca FAZZOLARI***
e **Raffaele CHIANCA****

**Sostituto Commissario della Polizia di Stato specializzato in controllo documentale, tecniche investigative e servizi di polizia stradale*

***Consulente ed esperto internazionale in materia già Ispettore Superiore s.U.P.S. della Polizia di Stato*

Pur garantendo la massima affidabilità riguardo al contenuto di quanto precede, gli autori non rispondono dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute. Quanto precede rispecchia esclusivamente l'interpretazione degli autori, e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato da cui uno di essi dipende.



LE GARANZIE NEL TRASPORTO ALIMENTARE

SONO FONDAMENTALI PER TUTELARE LA SALUBRITÀ
E L'INTEGRITÀ DELLE MERCI CHE FINISCONO
SULLE TAVOLE DEI CONSUMATORI

L Il trasporto dei prodotti alimentari ha peculiarità che spesso vengono sottovalutate in sede di controllo e verifica. Se, infatti, la fattispecie contrattuale è assimilabile alla gran parte dei contratti di trasporto, è altresì innegabile che proprio in relazione alle caratteristiche di rapido deperimento del prodotto (specie se soggetto a temperatura controllata) la tempistica, le modalità e le caratteristiche tecniche dei veicoli adibiti a tali trasporti diventano elementi indispensabili e irrinunciabili.

Norme più chiare

Da alcuni anni il nostro paese ha recepito il cosiddetto "pacchetto igiene", ovvero la normativa comunitaria che ha sostituito la maggior parte delle norme in vigore in ambito di sicurezza alimentare ormai inadeguate (ad esempio, la Legge 30 aprile 1962, n. 283 e il suo Regolamento di esecuzione DPR 26 marzo 1980, n. 327). Questo intervento si è reso necessario per adeguarsi ai nuovi standard qualitativi e per unificare (almeno sulle garanzie igienico sanitarie) il percorso del prodotto alimentare dal produttore al consumatore.

Le nuove norme permettono un approccio diverso non solo sull'origine del prodotto alimentare, partendo, ad esempio, dalle caratteristiche dei sistemi di allevamento degli animali o dalle tecniche colturali per i vegetali, ivi compresi gli alimenti del bestiame o i residui di fitosanitari, ma soprattutto **sulla trasformazione, sul trasporto, sui distributori, sui dettaglianti fino al consumatore finale.**

Occorre comprendere come il trasporto sia uno dei momenti di criticità più importanti nell'intera filiera. L'assenza di controlli può far arrivare ai distributori, ai dettaglianti e ai consumatori finali, prodotti difformi, contaminati o non più salubri, con rischi per la salute pubblica.

I regolamenti CE 852/04 e 853/04 che individuavano la produzione e la commercializzazione degli alimenti, e i regolamenti CE 854/04 e 882/04 che disciplinano i controlli delle autorità, sono stati integrati da ulteriori provvedimenti legislativi negli anni a seguire.

Per ciò che riguarda il trasporto va sottolineata l'abolizione dell'Autorizzazione Sanitaria che è stata sostituita dalla DIA (Dichiarazione Inizio Attività) nella quale sono indicate tutte le caratteristiche tecniche e igienico sanitarie del veicolo. La DIA dovrà contenere un allegato, una relazione tecnica, firmata da un tecnico abilitato e dal legale rappresentante della ditta, che indicherà il veicolo che si intende

impiegare, la natura dei prodotti alimentari che verranno trasportati, la descrizione delle attività di sanificazione del mezzo (se previste) e il luogo di rimessa. Tutte queste prescrizioni si rendono necessarie proprio per garantire la salubrità del prodotto.

Pensiamo al classico prodotto congelato che, dalla produzione fino al consumatore, deve essere mantenuto a una temperatura di -18° o inferiore (la cosiddetta catena del freddo). La DIA deve essere presentata alla ASL - Settore di prevenzione medico-veterinario del luogo in cui ha sede l'azienda di trasporto, e allo sportello SUAPE del Comune, sempre dove ha sede l'azienda.

Occorre sottolineare, a questo proposito, che **tra le forze di polizia e i tecnici ASL deve svilupparsi una sinergia per una corretta azione di verifica e tutela del consumatore finale.** La preparazione e l'aggiornamento del personale operante diventa imprescindibile e auspicabile, magari con corsi aperti a entrambe le figure che, purtroppo, in troppe occasioni hanno dimostrato due visioni non sempre convergenti.

La normativa in vigore ha anche permesso di ridurre notevolmente le differenziazioni sull'aspetto sanzionatorio sulle medesime tipologie di prodotto, rendendo più agevole il procedimento. Giova precisare che la normativa circa le caratteristiche tecniche e igienico-sanitarie



indispensabili per i veicoli adibiti al trasporto di alimenti fissa in maniera chiara e inequivocabile alcuni punti fermi (ovvero quelli contenuti nel Reg. CE n. 852/04, all. II, cap. IV:) dai quali partire per un efficace controllo:

- 1 I vani di carico dei veicoli e/o i contenitori utilizzati per il trasporto di prodotti alimentari devono essere mantenuti puliti e devono essere sottoposti a regolare manutenzione al fine di proteggere i prodotti alimentari da fonti di contaminazione;
- 2 Se necessario, inoltre, devono essere progettati e costruiti in modo tale da consentire un'adeguata pulizia e disinfezione.
- 3 Non debbono essere utilizzati per trasportare qualsiasi materiale diverso dai prodotti alimentari se questi ultimi possono risultarne contaminati.
- 4 Se i veicoli e/o i contenitori sono adibiti al trasporto di altra merce in aggiunta ai prodotti alimentari o di differenti tipi di prodotti alimentari contemporaneamente, si deve provvedere, ove necessario, a separare in maniera efficace i vari prodotti.

“Veicoli tecnicamente adeguati garantiscono un trasporto corretto anche in condizioni non ideali”

- 5 I prodotti alimentari sfusi liquidi, granulari o in polvere devono essere trasportati in vani di carico e/o contenitori riservati al trasporto di prodotti alimentari.
- 6 Se i veicoli e/o i contenitori sono adibiti al trasporto di merci che non siano prodotti alimentari o di differenti tipi di prodotti alimentari, si deve provvedere a pulirli accuratamente tra un carico e l'altro per evitare il rischio di contaminazione.
- 7 Ove necessario, i vani di carico dei veicoli e/o i contenitori utilizzati per trasportare i prodotti alimentari debbono essere atti a mantenere questi ultimi in condizioni adeguate di temperatura e consentire di controllare la temperatura.

Risulta chiaro come proprio nel trasporto le difficoltà oggettive possono compromettere la qualità e salubrità del prodotto alimentare.

Veicoli tecnicamente adeguati e che soddisfino i requisiti contenuti nell'accordo internazionale sul trasporto delle derrate alimentari, meglio noto con l'acronimo ATP (Accord Transport Perissable), possono garantire anche nelle condizioni più "estreme e anomale" che il prodotto non subisca alcuna modificazione organolettica o igienico sanitaria tale da pregiudicare la salute del consumatore finale. La visione della sicurezza deve superare lo stereotipo del controllo finalizzato alla sanzione, soprattutto perché il lavoro di chi è deputato ai controlli è principalmente garantire la sicurezza sempre e comunque.



di **Paolo PECORELLA**

Comandante PL
Castiglione del Lago (PG)

NOTIFICHIAMO IN TUTTO IL MONDO BENE, SUBITO, OVUNQUE




laBconsulenze
ingenious strategies

labconsulenze.it

Leader nazionale nel supporto alle P.A.

EUTEN
SERVIZI AVANZATI PER LA POLIZIA MUNICIPALE

Kria

SOT
sviluppo tecnologie
per il traffico


pedoneSicuro
il sistema che protegge la vita

3^o Ser.Com. GRUPPO

 **essetre**
soluzioni per la sicurezza stradale



Le puntate precedenti dell'articolo sono sui numeri 2 e 3 scaricabili dal sito www.pol-italia.it/polmagazine/

RUOLO DA CHIARIRE

QUALI SONO LE CARATTERISTICHE A CUI È IMPRONTATA L'AZIONE DELLA POLIZIA LOCALE?

terza parte

Riprendendo da dove avevamo lasciato nel numero 3 di PolMagazine, troviamo conferma da quanto accaduto alla Regione Toscana successivamente alla promulgazione della più recente normativa in merito alle politiche di sicurezza urbana e polizia locale. La legge regionale 19 febbraio 2020 n. 11.

La legge ha inteso introdurre un innovativo quadro complessivo sul ruolo che la Polizia Locale può esser chiamata a svolgere, tra cui la "mediazione sociale" per agevolare l'integrazione, la convivenza civile e la bonaria risoluzione dei conflitti insorti nelle materie oggetto della legge (art. 43), oltre alla previsione di disciplina, all'interno dei regolamenti comunali di polizia urbana, dei casi, tipologie e durata di lavoro volontario d'interesse

**“È necessaria
un’identità nazionale
ed esigibile
sull’intero territorio
italiano”**

pubblico, commisurate alla gravità della violazione, in alternativa e sostituzione del pagamento di una sanzione pecuniaria (art. 47). Coerentemente con questa ottica, un altro articolo di questa legge (art. 44) disciplinava in merito alle competenze della Polizia Locale in materia di risoluzione bonaria delle controversie, ipotizzando il possibile intervento, sia d’ufficio che su istanza delle parti e nell’ambito delle proprie competenze, ai fini della bonaria risoluzione di dissidi privati sorti nell’ambito dei regolamenti di polizia urbana, nel rispetto delle competenze dello Stato. In questo caso l’azione dell’operatore della Polizia Municipale cui è stata attribuita la qualifica di pubblica sicurezza era previsto venisse comunque svolta ai fini preventivi di tutela dell’ordine pubblico generale in dipendenza dell’Autorità del Prefetto. La disciplina procedurale prevedeva la sottoscrizione di un processo verbale delle attività svolte, sottoscritto dalle parti.

Ma, c’è un ma

Pur con la sottolineatura che l’ambito di competenza era circoscritto alle condotte disciplinate nel regolamento di polizia urbana e che comunque si facevano salve le competenze dello Stato, il ministero dell’Interno ha sollevato obiezioni, lamentando l’esercizio da parte della Regione di attività legislativa in materia di ordine pubblico, di esclusiva competenza statale. Mentre nessuna obiezione è stata sollevata per gli altri articoli se non per richiedere l’espressa previsione che l’azione della polizia municipale fosse svolta nell’ambito della propria attività di istituto. L’art. 44 è stato così abrogato.

Cosa ci dice questa vicenda

Se ne trae la conclusione **che nel sistema complessivo di sicurezza non è ipotizzabile**

un’azione da parte degli operatori di polizia locale, titolari della qualifica di pubblica sicurezza, che porti, nell’ambito delle proprie competenze primarie e indiscutibili dell’osservanza dei regolamenti comunali, **ad agire come componente autonomo e a pieno titolo di questo sistema.**

Peraltro, con la legge costituzionale n. 3 del 2001, nel nuovo art. 114 si è dato diretto e specifico rilievo costituzionale a ognuno dei livelli di governo territoriale, allorché si è affermato che “la Repubblica è costituita dai Comuni, dalle Province, dalle Città metropolitane, dalle Regioni e dallo Stato”. La polizia appartenente a ognuno di questi soggetti (tra cui, ovviamente, la Polizia Locale) rappresenta la Repubblica e nell’ambito delle proprie competenze dovrebbe partecipare da pari al sistema di governo complessivo del territorio.

Questa apparente divagazione ci riporta al tema della necessità di una identità nazionale con competenze riconosciute ed esigibili sull’intero territorio della Repubblica.

Quali caratteristiche per la PL?

Sulla base anche dei contenuti dei documenti che in epoche diverse (ottobre 2007 a Roma “La Polizia Locale oggi” e, sempre a Roma, luglio 2021 “Verbale del 1° meeting delle associazioni di Polizia Locale d’Italia”) sono stati sottoscritti dai





mediazione e comunicazione nei principi del rispetto e della cooperazione; inoltre la Polizia Municipale deve essere orientata a creare relazioni di fiducia con il cittadino nonché con la più estesa rete delle forze di polizia. (Valore del servizio orientato alla sicurezza)

- Cura delle capacità tecniche e professionali; orientamento alla risoluzione dei problemi, versatilità ed elasticità nello svolgimento delle competenze. (Valore della professionalità)
- Ogni operatore all'interno della propria organizzazione ha pari dignità in quanto ogni compito è finalizzato al raggiungimento di un obiettivo comune. Egli sviluppa il senso di appartenenza, lo spirito di gruppo e di responsabilità verso l'interno (cioè verso il Corpo e l'Ente) e lo sa comunicare all'esterno. (Valore dell'organizzazione)
- Farsi carico dei problemi con responsabilità e attraverso modalità flessibili: essere d'esempio nello svolgimento delle mansioni proprie. (Valore della responsabilità)
- Avere consapevolezza che la Polizia Municipale deve essere parte di una rete che coinvolge sia l'ente di appartenenza, sia le altre istituzioni esterne, sia le altre forze di polizia. Il valore della cooperazione impone la conoscenza reciproca tra i diversi soggetti. (Valore della cooperazione)

rappresentanti delle associazioni professionali, sindacali e delle istituzioni locali, si tratta di individuare le caratteristiche, anche valoriali, che distinguono e identificano l'azione di competenza delle polizie locali, così da poterne trarre un'unica figura, omogenea in quanto a competenze, capacità professionali e organizzazione, indipendentemente dalla dipendenza dai singoli enti locali, a loro volta coinvolti e compartecipi di questa operazione.

Allo scopo si può ben riassumere e condividere il lavoro di analisi ed elaborazione già svolto sotto la direzione della Scuola interregionale di Polizia Locale delle Regioni Emilia Romagna, Toscana e Liguria, da parte di un gruppo rappresentativo, per dimensione, ubicazione geografica e forma organizzativa, dei diversi comandi presenti su quei territori.

In sintesi, le caratteristiche cui è improntata l'azione della Polizia Locale sono state così riassunte:

- La Polizia Municipale opera su un territorio ed esercita un servizio per la collettività che vi risiede, servizio finalizzato al benessere ed alla qualità della vita al rafforzamento dei legami sociali. L'efficienza della Polizia Municipale dipende anche dal coinvolgimento dei cittadini perché essa è garante dei loro diritti con particolare attenzione ai soggetti deboli. (Valore della collettività e della comunità)
- La Polizia Municipale pone il cittadino al centro della propria azione, attivando un rapporto di vicinanza privilegiato. Collabora a costruire una cultura della sicurezza coinvolgendo attivamente il cittadino anche su azioni specifiche finalizzate alla sicurezza. Il rapporto con il cittadino deve essere finalizzato alla capacità d'ascolto, di

Nel quadro complessivo che si sta delineando a proposito delle materie di sicura competenza della Polizia Locale, del sistema di sicurezza in cui le stesse si trovano collocate e impegnate ad assolvere spesso anche compiti di affiancamento delle agenzie di sicurezza nazionali, non propri della missione a livello locale, della indicazione di valori di riferimento da condividere in tutte le strutture di più ampia o minima complessità organizzativa, valga il pensiero espresso da John Elkann al momento di individuare le aziende del gruppo di famiglia con cui competere con buone possibilità a livello globale: "Scegli cosa puoi fare al meglio e dove puoi vincere"...

(continua)



di **Marco Andrea SENIGA**

Comandante PM a.r.
Componente Comitato Scientifico Scuola
Interregionale Polizia Locale (Regioni Emilia
Romagna, Toscana e Liguria)

LA TUA PUBBLICITÀ QUI!



650

Comandi di Polizia Locale

oltre

1.000

Comuni in tutta Italia

circa

2.500

utenti iscritti alle nostre newsletter

Per la tua pubblicità su PolMagazine
marketing@lobepartners.it | 0984 1451557

PolMagazine

DRITTI AL PUNTO

La nuova autorevole rivista
dedicata alla Polizia Locale e alla Pubblica Amministrazione



Registrati sul sito e scarica tutti i mesi la rivista
in formato digitale per smartphone, tablet e Pc

Per la tua pubblicità su PolMagazine invia una email a marketing@lobepartners.it