PolMagazine

DRITTI AL PU

POLIZIA GIUDIZIARIA

CAMBIANO I RAPPORTI con LA STAMPA

PAG 22 | MARCO VENUTI

POLIZIA AMBIENTALE

RIFIUTI ABBANDONATI PROBLEMA SPINOSO

PAG 20 | PAOLO PECORELLA

QUI COMANDO IO

VIAGGIO A CASERTA

PAG 38 | con il contributo del Comandante LUIGI DE SIMONE

CODICE della STRADA NUOVE INTERPRETAZIONI

Incidente con veicolo fermo e in area privata, sosta e parcheggio, patenti britanniche

laBconsulenze.it

QUELLO CHE FACCIAMO È **INNOVARE**
QUELLO CHE VOGLIAMO FARE È **RIVOLUZIONARE**

CLICCA QUI E SCOPRI DI PIÙ

laBconsulenze
ingenious strategies

EUTEN · Krila · STT · pedoneSicuro · Ser.Com. · essetre

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

Sommario

04 / Editoriale
Tra "Yes man" e "iis mein"

06 / Uno contro tutti
Le risposte del nostro esperto

10 / Album di famiglia
News
Ultime novità dai Comandi in giro per l'Italia

OBIETTIVO SU
12 / Sinistro... da fermo
Quando i veicoli non sono in movimento, la responsabilità è difficile da individuare

14 / In caso di incidente in area privata…
... la polizza copre i danni?

16 / Viva, viva, viva l'Inghilterra!
Quel pasticciaccio delle patenti britanniche

20 / Rifiuti abbandonati
È uno dei problemi più spinosi che gli enti locali sono chiamati a gestire

22 / Sosta e parcheggio su strada
Nel linguaggio normativo sono due concetti diversi

Norma_Le
26 / Media o non media?
Polizia giudiziaria: come cambiano i rapporti con la stampa

30 / Ordinanza di demolizione non va…
La qualificazione del verbale di inottemperanza della PM

32 / Scarichi fognari, ci sono novità
Rifiuti di manutenzione: disponibile il nuovo formulario di trasporto e il modello unico

34 / Tu sì, tu sì, tu no!
Attività di somministrazione in circolo privato: quali sono i titoli abilitativi

38 / Ricordati di me
"Gli anni a Savona sono stati i più belli"
Abbiamo ripercorso la carriera di Vincenzo Manna in una intervista a tutto campo

42 / Qui comando io
Impegno a tutto tondo: Caserta
Un capoluogo di provincia che ospita uno dei più bei monumenti del mondo.

46 / Creatività emergente
Alta formazione specialistica
I PolDay sono giornate di studio dedicate a temi che riguardano l'attività della Polizia Municipale

48 / Si…cura…mente
Serbatoio di energie
La Polizia Locale può essere preziosa nell'accompagnare i processi di mutamento e di riallineamento anche in tema di sicurezza

PolMagazine
DRITTI AL PUNTO

Direttore: Francesco **DELVINO**
Art director: Luigi **VIRCILLO**
Coordinatore redazionale: Mario **BENCIVINNI**
Grafica e impaginazione: Antonello **CALIPARI**, Anthony **PUCCI**
Hanno collaborato a questo numero: Osvaldo **BUSI**, Raffaele **CHIANCA**, Fabio **DIMITA**, Stefania **FANFANI**, Gianluca **FAZZOLARI**, Stefano **GUARINO**, Paolo **PECORELLA**, Marco **VENUTI**, Marco Andrea **SENIGA**
Organizzazione: Veronica **CATALANO**
Email Redazione: ufficiostampa@lobepartners.it

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
@lob.epartners

Numero chiuso in redazione:
FEBBRAIO 2022

Registrazione Tribunale Cosenza n. 88/2021
Periodicità mensile | n. 3 (5) - Anno II

Editoriale

Tra "Yes man" e "iis mein"

I dirigenti della Pubblica Amministrazione si dividono in tecnici operativi e "yes man". A questa distinzione non si sottraggono i Comandanti della Polizia Locale, anzi probabilmente contribuiscono ad alzare la percentuale della seconda categoria. Mi rendo conto che l'affermazione appare dura, troppo incisiva, probabilmente offensiva per una categoria esposta quotidianamente ai voleri politici di amministrazioni ignoranti (inteso come non a conoscenza) dell'equilibrio applicativo nei sistemi di controllo territoriali.

Qualche anno fa, precisamente nel 1951, un comico di avanspettacolo, passato alla storia come il più grande comico italiano di tutti i tempi (ma questo solo dopo la sua morte!), Antonio De Curtis, in arte Totò, scrisse la sceneggiatura del suo film più bello e significativo, che venne appunto trasformato in film quattro anni dopo con la regia di Camillo Mastrocinque: "Siamo uomini o caporali?" (il punto interrogativo fu aggiunto alcuni anni dopo, forse per smussarne il messaggio estremo). Nel monologo l'autore/attore affermava:

"L'umanità io l'ho divisa in due categorie di persone: uomini e caporali. La categoria degli uomini è la maggioranza, quella dei caporali, per fortuna, è la minoranza.
Gli uomini sono quegli esseri costretti a lavorare tutta la vita come bestie, senza vedere mai un raggio di sole, senza la minima soddisfazione, sempre nell'ombra grigia di un'esistenza grama.
I caporali sono appunto coloro che sfruttano, che tiranneggiano, che maltrattano, che umiliano. Questi esseri invasati dalla loro bramosia di guadagno li troviamo sempre a galla, sempre al posto di comando, spesso senza avere l'autorità, l'abilità o l'intelligenza, ma con la sola bravura delle loro facce toste, della loro prepotenza, pronti a vessare il povero uomo qualunque.
Dunque, dottore, ha capito? Caporali si nasce, non si diventa. A qualunque ceto essi appartengano, di qualunque nazione essi siano, ci faccia caso: hanno tutti la stessa faccia, le stesse espressioni, gli stessi modi, pensano tutti alla stessa maniera".

Nel film i caporali incontrati nella sua vita erano tutti rappresentati da un magnifico Paolo Stoppa, a significare appunto che i caporali si assomigliano.
In sintesi, per ogni caporale ci sono molti uomini, che probabilmente sarebbero destinati a non diventare caporali, a meno che, nel rispetto del principio che "comandare è meglio di fottere", si adeguano al sistema, sacrificando il piacere carnale per un piacere superiore: decidere del destino altrui.
Di questo si tratta quando i Comandanti incontrano sindaci caporali, alla continua ricerca di "yes man", perché altrimenti sarebbero "Iis mein": termini per alcuni non comprensibili.
Dalla enciclopedia Treccani: "yes-man"‹i̯ès mën› locuz. ingl. [comp. di yes «sì» e man «uomo»], usata in italiano come sinonimo di uomo sempre pronto a dir di sì, a dare ragione ai superiori, a mostrarsi accondiscendente o servile; corrisponde all'incirca all'italiano leccapiedi.
Dal dizionario Pugliese-Italiano: "iis mein" (si pronuncia come si scrive con una breve pausa fra le due parole) "vai via immediatamente", usata in italiano come sinonimo di soggetto che disturba.
Quindi se gli uomini preferiscono le bionde (Marilyn Monroe), i sindaci caporali preferiscono gli "yes man", incapaci di opporsi seppur in modo costruttivo al volere politico.
E se così non è, diventi un "iis mein", soggetto "invitato" immediatamente ad allontanarsi in altra direzione o addirittura in altro Comune.
Ho avuto la fortuna di incontrare in tutti questi anni ben due sindaci "uomini", ma anche tanti "caporali", per i quali puntualmente diventavo uno

"iis mein", a danno della efficienza organizzativa e dei risultati professionali di tutta la squadra, che altrettanto immediatamente si adeguava al nuovo sistema.
Caporali si nasce, diceva Totò, ma "yes man" si diventa! E un buon "yes man" è sicuramente un potenziale "caporale" di domani.
Per dignità professionale ho preferito subire le ingerenze dei caporali di turno, pur di non rischiare di diventare, a cascata, il caporale dei miei collaboratori. Ho affrontato (e continuo a farlo) periodi di sconforto e di mega difficoltà, ma ogni mattina riesco a guardare con soddisfazione la mia faccia allo specchio quando mi faccio la barba…

Morale: se vogliamo migliorare la qualità del nostro lavoro basta restare coerenti e tecnici. Così facendo troveremo sempre meno caporali convinti di poterlo essere, ma soprattutto saremo riconosciuti nel ruolo prima di tutti dai nostri collaboratori e poi dai cittadini "uomini" (termine ovviamente che rappresenta entrambi i sessi!), che sono tanti, perché come diceva Totò: la categoria degli uomini è la maggioranza, quella dei caporali, per fortuna, è la minoranza.
Non me ne vogliate amici e colleghi. Prendendo a prestito una famosa frase di Massimo D'Azeglio (e non di Cavour) - Abbiamo fatto l'Italia, ora facciamo gli Italiani - credo che, in attesa di avere riconoscimenti normativi (regionali più che nazionali), siamo chiamati a ottimizzare il nostro codice deontologico, adeguandoci a uno stile di direzione avulso da condizionamenti politici o capolareschi, perché noi siamo pagati per far applicare le leggi e i regolamenti, non per interpretarli "ad usum Dephfini" (caporalis).

Con coerenza **PolMagazine** continua a contribuire a questo arricchimento professionale, proponendo non solo il "sapere", ma anche il "saper fare" e il "saper essere", partendo dall'esempio del passato ("Ricordati di me…") per immergersi nell'approfondimento delle materie ("Obiettivo su…").
Il "Qui comando Io" di questo mese è dedicato al corpo di Polizia Municipale della "mia" Caserta, oggi ben guidata da Luigi De Simone, Tenente Colonnello e non… caporale!

di **Francesco DELVINO**
Dirigente Enti Locali

Cronotachigrafo, qualche chiarimento

Gentile redazione, vorrei porre un quesito sul cronotachigrafo. Nello specifico si chiede un vostro parere sulla carta del conducente. Molti autisti ci chiedono se possono guidare senza inserire la carta del conducente, magari seguendo la procedura dell'art. 15, comma 5, del reg. (CEE) 20 dicembre 1985, n. 3821, in fase di rinnovo della stessa, anche alla luce del fatto che qualche agenzia sembra proceda al ritiro della vecchia prima ancora di rilasciare quella aggiornata. Premesso che l'art. 8 del D.M. 23 giugno 2005 prevede espressamente che la carta scaduta debba essere restituita all'atto del ritiro della carta rinnovata e che quindi, ma questo è un mio pensiero, l'agenzia provveda al ritiro della vecchia ancora prima di consegnare quella nuova per cautelarsi a livello economico, il problema si pone quando il conducente, perché dimenticatosi, fa richiesta di rinnovo oltre il termine previsto dallo stesso articolo (15 giorni lavorativi dalla scadenza). In questo caso, qualora la Camera di commercio non riesca a rilasciare la "nuova" carta entro la scadenza della "vecchia" per il poco tempo concessogli, il fatto di aver fatto richiesta oltre il 15esimo giorno lavorativo, permette comunque al conducente di guidare nonostante ancora non sia stata rilasciata quella nuova? Magari anche seguendo la citata procedura dell'art. 15, comma 5, del reg. (CEE) 20 dicembre 1985, n. 3821. Secondo il mio parere no. In questo caso, infatti, un eventuale ritardo nel rilascio della carta aggiornata da parte della Camera di commercio può dipendere unicamente dalla richiesta tardiva da parte dell'interessato. Addirittura qualche autista presenta la richiesta ben oltre la data di scadenza della carta. Ritengo che l'autista possa guidare, seguendo la procedura dell'art. 15, comma 5, del reg. (CEE) 20 dicembre 1985, n. 3821, solo nel caso in cui dimostri di aver avanzato la richiesta di rinnovo entro il termine dei 15 giorni lavorativi. In questo caso, infatti, il ritardo sarebbe imputabile solo alla Camera di commercio e non all'autista, che sarebbe autorizzato, sempre a mio parere, a guidare anche senza carta, dall'art. 15, comma 5, del reg. (CEE) 20 dicembre 1985, n. 3821. Qualche mio collega asserisce che anche in caso di tardiva richiesta, il conducente potrebbe guidare seguendo la procedura dell'art. 15, comma 5, del reg. (CEE) 20 dicembre 1985, n. 3821. Non sono di questo parere, anche perché tale procedura, secondo la norma, si può seguire solo in caso di danneggiamento, cattivo funzionamento o perché non in possesso del conducente, ma presumo solo per smarrimento o furto. Quindi, concludendo, la mia opinione è che se si trova un autista a guidare senza carta del conducente perché in fase di rinnovo e dimostra di aver avanzato la richiesta prima dei 15 giorni lavorativo nulla quaestio, se invece lo stesso non dimostra di aver avanzato la richiesta prima dei 15 giorni ma solo successivamente, se non oltre da data di scadenza, sono dell'idea che si possa contestare l'art. 179 del Codice della strada. Siete d'accordo?

Un'ultima domanda. Secondo voi, il periodo di riposo settimanale non fruito per intero, deve essere fruito in un'unica soluzione o anche spalmato nell'arco delle tre settimane successive? Nel ringraziare si porgono i più cordiali saluti.

Lettera firmata

La lettera è molto ben argomentata. Per questo abbiamo preferito non sintetizzarla, bensì proporla per intero. Ma entriamo subito nel merito delle questioni poste.

Per quanto riguarda il primo quesito, si condivide l'interpretazione fornita all'interno del quesito. Difatti, la richiesta di rinnovo della tessera può essere presentata 60 giorni prima della data di scadenza e poiché la carta tachigrafica del conducente scaduta di validità non viene

riconosciuta dal tachigrafo digitale – di fatto è come se non fosse stata inserita – dal giorno della scadenza della medesima il conducente potrà guidare per un massimo di 15 giorni, registrando manualmente i dati relativi al riposo, alla guida ovvero alla effettuazione di altre attività. Quindi, se dovesse guidare successivamente ai 15 giorni in assenza della nuova carta cronotachigrafica è sanzionabile ai sensi dell'art. 179.
Per quanto concerne il secondo quesito, è parere dello scrivente che per quanto stabilito dal Regolamento 561 l'ammontare delle ore di riposo settimanale non goduto e, quindi, da recuperare entro la fine della terza settimana, deve essere effettuato in un'unica soluzione, legandolo a un riposo di almeno nove ore, quindi sia settimanale che giornaliero.

A chi tocca la manutenzione dei dispositivi?

Vorrei avere precise delucidazioni sulla possibilità o meno di affidare attività di manutenzione straordinaria su dispositivi elettronici di controllo a società diverse dal soggetto produttore. Mi spiego meglio. Devo necessariamente rivolgermi per interventi di sostituzione dei componenti del dispositivo (ad esempio, barra laser, fotocamera...) alla casa madre del dispositivo o posso affidarli ad altri soggetti esperti del settore? Inoltre, vorrei sapere quali tipi di attività possono essere affidate a terzi nell'ambito delle procedure sanzionatorie. Ringrazio anticipatamente.

Email firmata

Per quanto concerne il primo quesito, a nostro parere solo l'attività di manutenzione straordinaria effettuata al fine di sostituzione o modifica di componenti funzionali dello strumento di controllo (ovvero le parti invarianti) deve essere effettuata dal titolare della certificazione di conformità o da un soggetto da questi autorizzato/delegato. Questo perché solo così può essere garantito il mantenimento della conformità dello strumento rispetto al prototipo debitamente approvato/omologato ai sensi dell'art. 192 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada. Per quanto riguarda le altre tipologie di manutenzione, qualora non incidano sulla conformità e funzionalità dello strumento, possono essere effettuate da soggetti diversi rispetto al produttore, purché dotati di competenza professionale nel settore specifico.
Per quanto attiene al secondo quesito, si conferma che possono essere affidate a terzi o/e svolte sotto il diretto controllo degli organi di polizia stradale, attività puramente manuali e complementari, quali, a titolo esemplificativo: sostituzione e rimozione dei supporti contenenti immagini; realizzazione di un repertorio e/o archivio delle immagini digitali; assistenza tecnica specializzata da parte di un tecnico operatore durante le attività di rilevamento, senza che quest'ultimo concorra nell'attività di accertamento e/o controllo di specifica competenza degli organi di polizia stradale.
Qualora tali attività di gestione sussidiaria e amministrativa del procedimento sanzionatorio siano affidate a soggetti privati, deve essere sempre garantito il rigoroso rispetto delle disposizioni poste a tutela della riservatezza

personale. In particolare, deve comunque essere assicurato che i dipendenti della struttura privata operino in qualità di "incaricati del trattamento", gli stessi agiscano sotto la diretta sorveglianza e secondo le istruzioni del "titolare del trattamento" e del "responsabile del trattamento", il ruolo di "incaricato del trattamento" possa essere svolto soltanto da una persona fisica, sia nominato "responsabile del trattamento" la società incaricata, ovvero una o più persone operanti nell'amministrazione pubblica, ovvero una o più persone operanti nella medesima struttura privata. I costi di tale attività, come le spese di manutenzione, non devono ricadere nelle spese per singolo accertamento. Difatti, le spese di accertamento devono avere un costo documentabile e analitico, poiché gravanti sul trasgressore ai sensi dell'art. 201, comma 4, del Codice della strada, in aggiunta al dovuto quale sanzione amministrativa pecuniaria corrispondente alla violazione commessa e dovrebbero incidere sullo stesso in modo minimale. Non possono rientrare tra le spese di accertamento il costo delle attività che non concorrono direttamente alla definizione della procedura inerente all'individuazione del trasgressore ovvero alla notifica del verbale di contestazione al medesimo. Analogamente, non possono rientrare i costi connessi alla gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio successivi alla notificazione dei verbali di contestazione (assistenza legale, recupero credito...).
Una eventuale gestione della attività inerenti alle spese di cui sopra, a nostro parere, dovrebbe essere affidata a terzi solo a seguito di espletamento di una gara a evidenza pubblica, fatto salvo, ovviamente, un eventuale parere contrario da parte dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, competente per materia.

Guida e riposo, il giusto equilibrio

Spettabile redazione, pochi giorni fa abbiamo effettuato un controllo nei confronti di un autotrasportatore conto terzi. Dallo scarico dei dati è emerso che in una stessa giornata solare risultavano 12 ore di guida e 15 di impegno. Avendo fatto il corso sul controllo del cronotachigrafo e dalla lettura del Regolamento 561/2006, un autista dovrebbe fare al massimo nove o dieci ore di guida per due volte in una settimana lavorativa. L'autista si è difeso sostenendo che i due periodi di guida non si dovevano sommare perché erano intervallati dal periodo riposo di 11 ore da lui effettuato. Dopo aver sentito anche i colleghi della Polizia stradale, non abbiamo emesso il provvedimento sanzionatorio. Vorrei, comunque, avere delucidazioni sull'argomento per comprendere nell'aspetto operativo la correttezza o meno di una strisciata cronotachigrafica così configurata. Cordiali ringraziamenti.

Email firmata

È corretto un disco cronotachigrafo che riporta più di nove ore di guida, ma a condizione che tra i due periodi di guida sia stato effettuato un periodo di riposo ridotto o completo.
Si ritiene opportuno, in questa sede, approfondire l'argomento, in quanto anche gli organi accertatori più preparati cadono nell'errore di non interpretare in modo corretto le disposizioni del Regolamento 561/2006.
L'assunto in questione è dimostrabile secondo una puntuale ricostruzione oggettiva delle definizioni fornite dal Regolamento citato. A tal riguardo, si ritiene opportuno partire dalla lettura di alcune definizioni.

- **Periodo di riposo giornaliero**. È il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo

> **“È corretto un disco cronotachigrafo che riporta più di nove ore di guida, ma a una precisa condizione”**

e comprende sia il “periodo di riposo giornaliero regolare” sia il “periodo di riposo giornaliero ridotto”.

- **Periodo di riposo giornaliero regolare**. Ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 11 ore. In alternativa, il riposo giornaliero regolare può essere preso in due periodi: il primo dei quali deve essere di almeno tre ore senza interruzione e il secondo di almeno nove ore senza interruzione.
- **Periodo di riposo giornaliero ridotto**. Ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno nove ore, ma inferiore a 11 ore.
- **Periodo di guida giornaliero**. Il periodo complessivo di guida tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero seguente o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale.
- **Periodo di guida**. Il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o un'interruzione, fino al periodo di riposo o interruzione successivi. Il periodo di guida può essere ininterrotto o frammentato.

Il comma 2 dell’articolo 8 del citato Regolamento precisa che “i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale”. Pertanto, appare evidente come alla luce delle definizioni di cui sopra e di quanto stabilito al comma 2, nel disco deve emergere necessariamente un periodo di riposo effettuato nelle 24 ore di disco cronotachigrafo e non anche un massimo di nove ore lavorative effettuate nella stesso periodo.
Tra l’altro, considerato che la fine di un turno lavorativo si conclude necessariamente con il periodo di riposo effettuato, nulla osta all’autotrasportatore iniziare un nuovo turno lavorativo anche se questo verrà registrato sul disco cronotachigrafo, dal quale si evinceranno inevitabilmente due turni lavorativi con l’eventuale ed inevitabile superamento delle nove ore lavorative. Tale condizione, ovviamente, è ammissibile solo quando i due periodi lavorativi sono intervallati da un turno di riposo regolare o ridotto. In tal caso, il disco non è oggetto di alcuna sanzione ai sensi dell’art. 174 del Codice della strada.

Inviate 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.*

News

ALBUM DI FAMIGLIA

A cura di Stefania FANFANI

"M'ILLUMINO DI MENO" A VILLACIDRO

La Polizia Locale di Villacidro ha aderito, quest'anno, alla campagna di Rai Radio2 "M'illumino di meno 2022". Adesione che ha incuriosito i promotori, tanto che il Comandante è stato ospite della trasmissione per illustrare le attività previste per la giornata dell'11 marzo.
"Aderiamo alla campagna con convinzione", ci racconta il Comandante **Alessandro Corrias**. "Una campagna di sensibilizzazione contro gli sprechi e per un consapevole utilizzo delle risorse energetiche. Una campagna di civiltà e di progresso".
Il giorno dell'iniziativa il personale non farà utilizzo dei veicoli di servizio se non per le emergenze, negli uffici della Locale non verranno accese le luci, mentre la ricezione del pubblico avverrà solo nelle ore antimeridiane: luci e computer saranno lasciati spenti per l'occasione.
"L'Amministrazione comunale è attenta a queste iniziative e sta programmando ulteriori attività anche di concerto con le scuole e con l'associazionismo locale. Inoltre, Villacidro è la città del campione di ciclismo Fabio Aru. Sono numerose le associazioni che coinvolgeremo, dato che questa diciottesima edizione ha il titolo 'Pedalare, Rinverdire, Migliorare'".

INTERVENTO ANTINQUINAMENTO A LUMEZZANE

Durante un servizio di pattugliamento del territorio, il 30 dicembre scorso, agenti di Polizia Locale del Comando di Lumezzane hanno notato la presenza di una schiuma anomala nel torrente Gobbia. Hanno, dunque, allertato l'ufficio Ambiente per procedere con un primo campionamento delle acque. Dopo aver risalito la zona e individuato l'azienda fonte dello sversamento, una volta entrati gli agenti si sono trovati alcuni operai ancora intenti nelle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria e di pulizia dei macchinari utilizzati nell'attività di decappaggio, con contestuale scarico nei pozzetti delle acque di risulta. A questo punto, è stata subito contattata l'Arpa per i successivi campionamenti.
Nel corso di controlli, sono state rinvenute anche 23 cisterne da mille litri contenenti rifiuti pericolosi non correttamente stoccate. Il passo successivo è stata la comunicazione al pm di turno che ha disposto il sequestro probatorio dell'area e delle cisterne.
Il Comando di Lumezzane, Comune in provincia di Brescia con 21.518 abitanti, conta su due ufficiali e nove agenti. A guidarlo è il Comandante **Desirée Vezzola** (nella foto).

KRIA ad Amsterdam per Intertraffic

Sarà tra i protagonisti della prossima fiera Intertraffic 2022, in programma dal 29 marzo all'1 aprile. Per Kria quello di Amsterdam è un appuntamento irrinunciabile. Si tratta del più importante evento commerciale dedicato ai player che operano nell'ecosistema della mobilità. Con i suoi brevetti internazionali e un marchio riconosciuto sul mercato per l'unicità della tecnologia impiegata nel rilevamento 3D, Kria si prepara all'evento con grandi aspettative.
"Dal 2006 partecipiamo alla manifestazione biennale", spiega **Stefano Arrighetti** (nella foto), responsabile R&S del **Gruppo laBconsulenze**, di cui Kria fa parte da settembre 2021. "Ricordo che partimmo con una miscela di timore e spensieratezza tipica dei giovani. Da quella volta siamo tornati con crescente convinzione e determinazione per i consensi ottenuti.

A Intertraffic si semina e, negli anni successivi, si raccoglie. Una società che espone a Intertraffic è degna di rispetto mondiale. Anche concorrenti e istituzioni nazionali in visita, da quel momento, ti portano maggior rispetto per quanto stai facendo, non solo per te ma, in fin dei conti, un po' anche per loro.
È come se giocassi in Nazionale.
La manifestazione è impossibile da descrivere e bisogna solo viverla. Quest'anno è un nuovo inizio: perché Kria partecipa con la forza del Gruppo laBconsulenze e perché è un periodo di grandi incertezze a causa del Covid-19 e delle tensioni geopolitiche, che possono avere un impatto che trascende le capacità di chiunque partecipi come espositore o visitatore".
Timore e spensieratezza, quelli di Kria, a cui si aggiunge la determinazione tipica di chi sa cosa vuole e sposta sempre in avanti i propri traguardi.

STAND 05.130

> "Quest'anno è un nuovo inizio: Kria partecipa con la forza del Gruppo laBconsulenze"

SINISTRO... DA FERMO

QUANDO I VEICOLI NON SONO IN MOVIMENTO, LA RESPONSABILITÀ IN CASO DI INCIDENTE È MENO SEMPLICE DA INDIVIDUARE

Chi paga in caso di tamponamento di veicoli fermi incolonnati? Per rispondere a questa domanda bisogna fare una premessa. L'articolo 2054 del Codice Civile stabilisce due fondamentali principi per la ripartizione della responsabilità risarcitoria in caso di incidente stradale:

- il primo impone l'obbligo di risarcire il danno prodotto a persone o a cose durante la circolazione di un veicolo, se il conducente "non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno";
- il secondo dispone la presunzione di pari responsabilità nella causazione dell'incidente: "Si presume fino a prova contraria che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli", fatto salvo dimostrare di aver rispettato tutte le norme sulla circolazione stradale tali da escludere qualsiasi responsabilità dell'evento.

Non ci sono dubbi

Tenendo bene in mente quanto appena detto, su chi grava dunque l'onere di pagare i danni?
Nel caso di tamponamento tra veicoli in movimento la risposta è semplice: si applica la consueta presunzione, ex articolo 2054 c.c., fatto salvo dimostrare che chi precedeva ha frenato improvvisamente, senza ragione e con gli stop non funzionanti.
Più complicato inquadrare le responsabilità in caso di tamponamento tra veicoli fermi incolonnati.
Il caso di scuola è quello riguardante veicoli fermi sulla sede carreggiata ostruita da un incidente, avvenuto più avanti, che vedono sopraggiungere un veicolo che tampona l'ultimo della fila, il quale a sua volta va a collidere con quello che lo precede e così via.
La Corte di Cassazione, con l'Ordinanza n° 4304 di febbraio 2021, già preceduta da altre sentenze di pari orientamento, ha stabilito che in questi casi **la responsabilità va attribuita interamente al conducente del veicolo in movimento** che, nel sopraggiungere, colpisce altri veicoli che si trovano già fermi sulla carreggiata. Caso classico di deroga al principio ex articolo 2054 c.c. sopra citato.

C'è un solo responsabile

La stessa deroga si applica all'ipotesi di scontri successivi tra i veicoli che compongono una colonna in sosta, in quanto **l'unico responsabile degli effetti delle collisioni è l'ultimo conducente che le ha determinate**, tamponando da tergo l'ultimo dei veicoli della colonna stessa, presumendo la mancanza di distanza di sicurezza e magari l'eccesso di velocità.
Tale orientamento è stato confermato di recente dalla Corte di Cassazione civile, III sez., Ordinanza n° 38078 del 2 dicembre 2021, con la quale la Suprema Corte ha affrontato il caso di un centauro deceduto nell'impatto con una colonna di veicoli che si era formata a seguito di un incidente.
Gli eredi avevano tentato di addebitare la colpa ai veicoli incolonnati in quanto gli stessi non si erano posizionati sul margine destro della carreggiata come previsto dall'articolo 161 Cds, non avevano attivato i segnali luminosi di pericolo come previsto dall'articolo 153 Cds e non avevano esposto il segnale mobile triangolare di pericolo come previsto dall'articolo 162 Cds, rappresentando, quindi, un ostacolo imprevisto.
Gli ermellini hanno respinto la richiesta di risarcimento dei danni in quanto hanno ritenuto che la presenza delle auto ferme sulla corsia di marcia fosse comunque ben visibile e, quindi, fosse irrilevante la mancata segnalazione, visto che l'incolonnamento era ben visibile, trattandosi di una strada quasi rettilinea e dell'esistenza di sufficienti condizioni di luce (ore 19.40 del mese di agosto). È se l'incidente fosse accaduto alla stessa ora, ma in inverno? Beh, questa è un'altra storia.

di **Luigi DE SIMONE**
Comandante PL Caserta

IN CASO DI INCIDENTE IN AREA PRIVATA...

... LA POLIZZA ASSICURATIVA COPRE I DANNI?

Cosa succede se un incidente si verifica in un cortile condominiale, in un terreno o sulla rampa di accesso di un garage dal punto di vista assicurativo? Fino a pochi mesi fa sicuramente l'orientamento dominante escludeva la risarcibilità del danno da parte dell'assicurazione del veicolo responsabile del danno, lasciando senza immediate tutele il danneggiato, fatta salva la complicata e tortuosa strada del risarcimento del danno in sede civile.

Qualcosa è cambiato

Finalmente, è proprio il caso di dire, per tutti i danneggiati a seguito di sinistro stradale verificatosi in aree private, sono arrivate in soccorso le Sezioni Unite della Cassazione. Con la Sentenza n° 21983 del 30 luglio 2021, hanno stabilito la risarcibilità del danno da parte dell'assicurazione del veicolo danneggiante, adeguandosi alla posizione della Corte di Giustizia Europea. Una sentenza rivoluzionaria che, se isolata, non avrebbe scardinato l'orientamento dominante che, invece, escludeva l'operatività della copertura assicurativa in aree private. Purtroppo per le imprese assicuratrici e fortunatamente per gli utenti danneggiati, la statuizione delle SS.UU. è stata confermata con una recentissima Ordinanza della S.C., la n° 40607 del 17.12.2021, con la quale ha chiaramente ribadito che il danneggiato in un incidente avvenuto in un'area privata ha diritto ad esercitare l'azione risarcitoria verso la compagnia assicurativa, anche attraverso la procedura di indennizzo diretto.

> "La circolazione di un veicolo è considerata un'attività potenzialmente pericolosa a prescindere dalla zona in cui avviene"

Facciamo un passo indietro

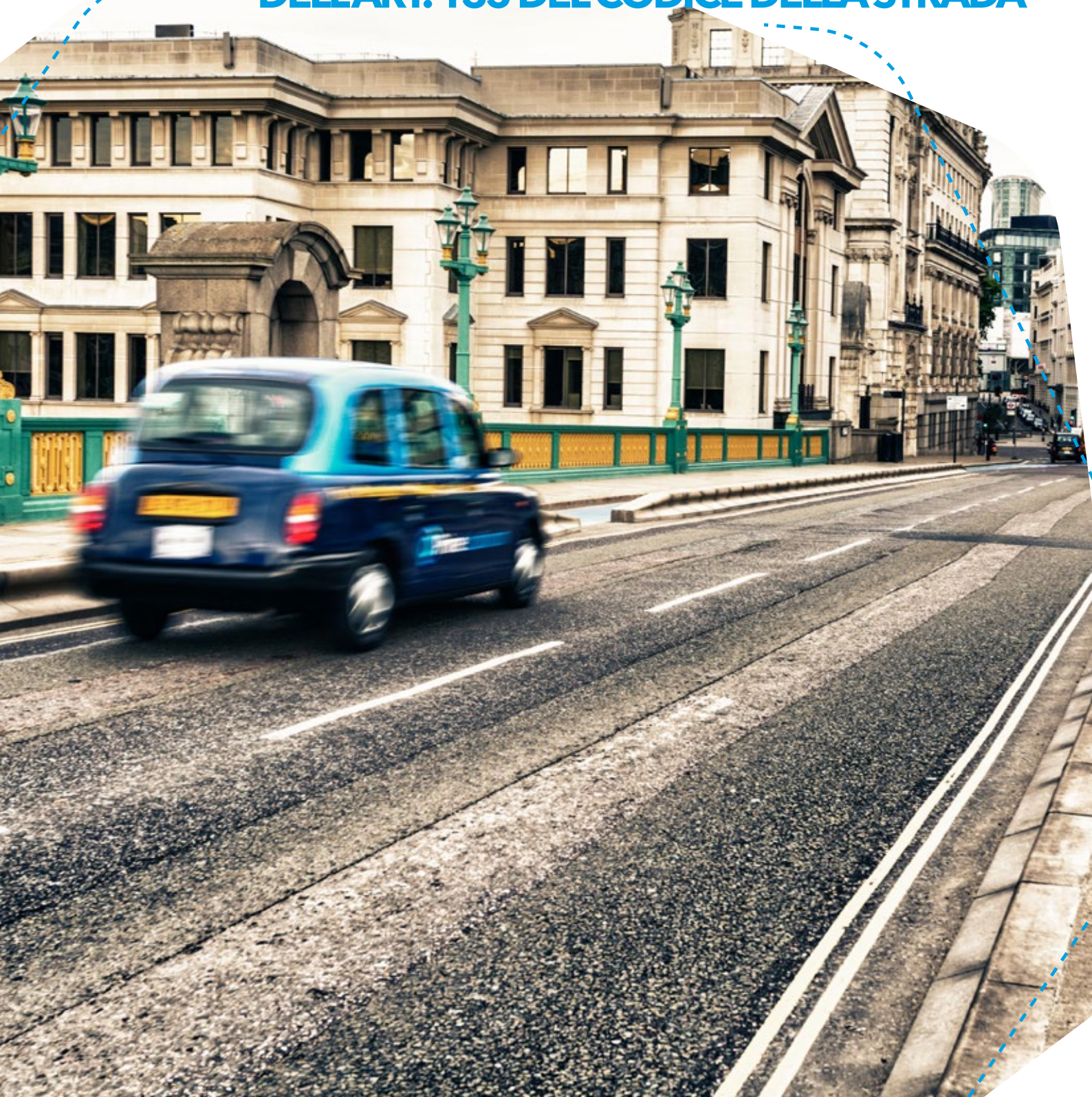
Con l'Ordinanza n° 33675 del 18 dicembre 2019 la Cassazione rimetteva alle SS.UU. un quesito: "L'articolo 122 del Codice delle assicurazioni private, D. Lgs. n° 209/2005, deve interpretarsi alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'U.E., e cioè nel senso che la nozione di circolazione su aree equiparate alle strade di uso pubblico comprende e sia riferita a quella su ogni spazio in cui il veicolo possa essere utilizzato in modo conforme alla sua funzione abituale?".
La risposta delle SS.UU. è stata evidentemente positiva, ribaltando l'orientamento precedente, poi ripreso e confermato nel mese di dicembre appena trascorso dalla Cassazione, adita per il caso dell'investimento di un bambino all'interno del giardino di famiglia recintato, da parte di un autocarro durante la manovra di retromarcia.

Andiamo alle conclusioni

In definitiva, la circolazione di un veicolo è considerata un'attività potenzialmente pericolosa ai sensi dell'art. 2054 del Codice Civile, a prescindere dalla zona in cui avviene. L'unica condizione posta dalle SS.UU. per garantire l'operatività della polizza assicurativa ai fini dell'indennizzo dei danni, è che l'uso del veicolo che ha provocato l'incidente sia stato "conforme alla sua funzione abituale", cioè quella naturale e propria del trasporto di persone e di cose.
Un altro aspetto di novità alla questione aggiunto a dicembre 2021 dalla Cassazione è che **l'assicurazione deve risarcire i danni anche quando l'incidente si è verificato in un'area di pertinenza di un'abitazione privata e totalmente chiusa al pubblico.**
Mi viene qualche dubbio: ci dovremo aspettare un aumento del premio assicurativo? Gli organi di polizia stradale dovranno intervenire anche per sinistri in un'area privata? (l.d.s.)

VIVA, VIVA, VIVA L'INGHILTERRA!

QUEL PASTICCIACCIO BRUTTO DELLE PATENTI BRITANNICHE. DEROGA NELL'APPLICAZIONE DELL'ART. 135 DEL CODICE DELLA STRADA



Nell'ambito delle norme che regolamentano la circolazione stradale, l'articolo 135 del Codice della strada è da sempre la norma generale che riguarda specificamente le patenti e le abilitazioni professionali emesse da Stati non facenti parte della U.E e dello S.E.E. di cui, dettando le prescrizioni e limitandone la validità, ne disciplina l'uso.

Nella sua attuale formulazione, così per come ridefinita dall'art. 15, comma 1, del D.Lgs. 18 aprile 2011, n. 59, **l'articolo 135 consente la circolazione in Italia dei conducenti titolari di patenti di guida emesse da Stati non appartenenti alla U.E. o allo S.E.E.** (siano esse convertibili o meno), **per un anno decorrente dal giorno in cui il titolare della patente straniera ha acquisito la residenza.**

Ordinariamente (e di qui a poco comprenderete il perché dell'adozione di questo termine), secondo il contenuto dell'articolo 135, spirato il termine di un anno dall'acquisita residenza anagrafica, in mancanza di un accordo di reciprocità circa la possibilità di convertire il titolo a condurre, nei confronti del titolare di patente di guida straniera, si schiudono sostanzialmente due distinte ipotesi che fanno capo ad altrettanti regimi sanzionatori:

- se la patente di guida straniera non è più in corso di validità, nei confronti del trasgressore si procederà ai sensi dell'articolo 116, comma 15, Cds (art. 135, comma 11, Cds);
- qualora il titolo a condurre fosse ancora in corso di validità, così per come contemplato dall'articolo 135, comma 14, Cds, il trasgressore sarà oggetto della sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 126, comma 11, Cds.

Nel caso in cui, invece, non sia decorso il termine di un anno dall'assunzione della residenza anagrafica e la patente straniera sia scaduta di validità, il trasgressore incorrerà nella sanzione amministrativa pecuniaria prevista dall'articolo 126, comma 11, Cds (art. 135, comma 13, Cds).

Nella ricorrenza di tutte le violazioni appena indicate, **la patente di guida è sempre ritirata per essere trasmessa al Prefetto del luogo della commessa violazione**. Fin qui, tutto bene… anche perché si tratta della regolamentazione ben nota agli addetti ai lavori, applicabile a livello generale e **senza discriminazione alcuna**, a tutti i titolari di patente di guida extra U.E. che hanno assunto residenza anagrafica in Italia. Tuttavia, nel caso in cui il conducente residente in Italia fosse titolare di patente di guida straniera, e nel caso specifico emessa dalle autorità del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, a decorrere dallo scorso 31 dicembre 2021 vige un'espressa deroga.

La Brexit (in breve)

Come noto, per effetto della British exit (Brexit), il 31 gennaio 2020 il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ha lasciato ufficialmente l'Unione europea alle 23 di Londra, la mezzanotte nell'Europa centrale, segnando l'inizio di un periodo transitorio che si è protratto fino al 31 dicembre 2020. Dal 1° gennaio 2021 il Regno Unito è divenuto a tutti gli effetti Paese terzo rispetto all'Unione o, se preferite, extra U.E. Al riguardo, va evidenziato che l'Accordo sul recesso del Regno Unito dall'Unione europea è stato accompagnato da un regime transitorio che si è concluso il 31 dicembre 2020. Dal 1° gennaio 2021, quindi, la condizione giuridica dei cittadini britannici, anche in materia di circolazione stradale (fatta eccezione per le particolari condizioni stabilite, in diversi ambiti e settori, dal suddetto Accordo sul recesso), è quella degli extra-unionali, cui si applica, tra le altre, la disposizione di cui all'articolo 135 del Codice della strada.

Patenti britanniche e deroga

L'art. 2, comma 3, del D.L. 30 dicembre 2021, n. 228, vigente a decorrere dal 31 dicembre 2021, è intervenuto sull'articolo 135, comma 1 del Codice della strada, limitatamente ai titoli abilitativi alla guida rilasciati dal Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ai residenti in Italia alla data di entrata in vigore del decreto in argomento.

Secondo la norma codicistica più volte citata, i titolari di patenti di guida rilasciate da Paesi extra-UE, tra i quali, all'indomani della Brexit, annoveriamo il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, possono condurre veicoli sul territorio italiano, a condizione di non essere residenti nel nostro paese da oltre un anno, decorso il quale devono munirsi della patente italiana.

Con specifico riguardo ai titoli abilitativi alla guida

emessi oltre Manica, il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili ha reso l'interpretazione secondo cui il citato termine di un anno decorreva dalla fine del periodo di transizione della Brexit, cioè dal 31 dicembre 2020 (circolare 000504 del 8 gennaio 2021). Conseguentemente, lo stesso dicastero e il ministero dell'Interno, quest'ultimo in qualità di amministrazione deputata ai controlli (circolare 300/A/3855/21/111/84/27 del 23 aprile 2021), hanno ammesso che i titoli abilitativi concessi dalle autorità del Regno Unito in favore di cittadini britannici – peraltro, e lo ribadiamo, non più appartenenti all'Unione – conservassero efficacia fino al 31 dicembre 2021. Tutto ciò nell'ottica dell'entrata in vigore di un accordo di reciprocità tra Italia e Regno Unito sul riconoscimento e la conversione dei titoli di guida, ai sensi dell'articolo 136 del Codice della strada.

Un anno un più

Arrivati alla fine del 2021, atteso che non si è riusciti a perfezionare l'iter per la conclusione dell'accordo di reciprocità, l'esecutivo, attraverso il citato articolo 2, comma 3, del D.L. 30 dicembre 2021, n. 228 (G.U. n. 309 del 30.12.2021), ha ritenuto necessario prevedere, in deroga al contenuto del comma 1 dell'articolo 135 Cds, che i titolari di patenti di guida rilasciate dal Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord residenti in Italia alla data del 31 dicembre 2021, possono condurre sul territorio nazionale veicoli alla cui guida la patente posseduta li abilita fino al 31 dicembre 2022.

La cosa curiosa è che, antecedentemente alla pubblicazione in G.U. del D.L. 228/2021, con circolare Prot. 300/STRAD/1/0000014450.U/2021 del 27 dicembre 2021, il Dipartimento della P. S. nel richiamare i contenuti della circolare Prot. 300/A/3855/21/111/84/2/7 del 23 aprile 2021 così si esprimeva: "… *in considerazione della particolare eccezionalità della condizione in cui si trovano le patenti britanniche e della mancanza di un accordo bilaterale di conversione, acquisito il parere dell'Ufficio dell'Amministrazione Generale di questo Dipartimento e della Direzione Generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, si ritiene che i soggetti residenti in Italia possano continuare ad utilizzare fino al 31 dicembre 2022, per la circolazione sul territorio italiano, le patenti britanniche purché siano in corso di validità e rilasciate prima della Brexit*".

Un noto cantautore in suo celeberrimo brano cantava… "Viva, viva, viva l'Inghilterra, ma perché non sono nato là, mah chissà". In attesa dell'accordo di reciprocità tra Italia e Regno Unito sul riconoscimento e la conversione dei titoli di guida, continuiamo a cantare "Viva, viva, viva l'Inghilterra".

Principali riferimenti normativi

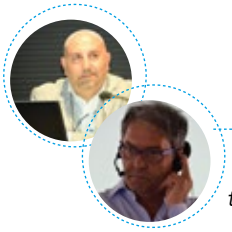
- D.L. 30 dicembre 2021, n. 228
- Circ. MI 300/STRAD/1/0000014450.U/2021 del 27 dicembre 2021
- Circ. MI 300/A/3855/21/111/84/27 del 23 aprile 2021
- Circ. MIMS 000504 del 8 gennaio 2021
- D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i.

Bibliografia e approfondimenti

- R. Chianca, G. Fazzolari, "Il controllo dei conducenti unionali e stranieri"

Immagini

Banca Dati IDIS - Worlds Vehicle Documents



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.

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

Kria

gruppo | laBconsulenze
ingenious strategies

CLICCA QUI
E SCOPRI
DI PIÙ

kria.biz

RIFIUTI ABBANDONATI

È UNO DEI PROBLEMI PIÙ SPINOSI CHE GLI ENTI LOCALI SONO CHIAMATI A GESTIRE. ANCHE IN QUESTO SETTORE È MEGLIO PREVENIRE CHE CURARE...

La frase la conosciamo bene, almeno per quei comportamenti, definiti virtuosi, che possono evitare problemi alla salute: "prevenire è meglio che curare". Ma la realtà ci porta a utilizzarla anche nella quotidianità del nostro lavoro.
In questi ultimi anni, **uno dei problemi più rilevanti per gli enti locali è rappresentato dalla gestione dei rifiuti abbandonati**, innanzitutto per i problemi legati alla salute pubblica, in secondo luogo per le difficoltà di procedere all' identificazione dei responsabili e, in ultimo, per i costi di recupero e bonifica.
Il lavoro degli organi deputati al controllo (Carabinieri Forestali, Polizie Provinciali e Locali) purtroppo viene troppo spesso relegato a un accertamento postumo, ovvero al sopralluogo per la verifica dell'abbandono o peggio della discarica.

Un caso di scuola: l'amianto

Un esempio eloquente è quello relativo agli abbandoni di materiale contenente amianto. Classificato come materiale cancerogeno di classe 1, l'amianto è stato dichiarato fuori legge con la Legge 257/1992, ma **purtroppo a distanza di trent'anni si stima che siano presenti ancora diversi milioni di metri quadrati di coperture, sia in ambito industriale che in ambito domestico**. Oltre che per le coperture, in virtù delle ottime caratteristiche tecniche e del basso costo, l'amianto è stato utilizzato per costruzioni di tubature, contenitori e serbatoi per l'acqua, canne fumarie, isolamenti, pareti divisorie antifuoco e via di questo passo. **Quando il materiale contenente amianto inizia a deteriorarsi, inevitabilmente vengono rilasciate fibre potenzialmente inalabili**, che possono causare l'insorgere di patologie oncologiche.

In ragione del fatto che il materiale, quando esposto alle intemperie per lunghi periodi si deteriora, purtroppo in questi ultimi anni si è assistito a un continuo stillicidio di abbandoni di materiali del genere. Il recupero e lo smaltimento dei prodotti contenenti amianto richiedono procedure molto costose, ragione per cui molti possessori preferiscono disfarsene in maniera illecita, direttamente o affidandosi a soggetti privi di autorizzazioni, che offrendo il servizio a prezzi stracciati, alimentano l'economia sommersa.
Tralasciando i costi relativi al nolo delle attrezzature di sicurezza, delle prescrizioni delle Asl e del personale qualificato, il solo costo dello smaltimento è compreso tra 15 e 16 euro al mq. È chiaro, dunque, che smaltire la copertura di una piccola rimessa attrezzi di appena 30 mq possa raggiungere facilmente cifre nell' ordine di 600-700 euro. La soluzione più diffusa, purtroppo, è quella appena descritta. Ovvero, provvedere personalmente alla rimozione o affidarsi a operatori non autorizzati, ottenendo il medesimo risultato: l'abbandono del materiale "scomodo" al primo posto utile.

Disastro ambientale

Basta allontanarsi qualche centinaio di metri dalle zone urbane per imbattersi in vere e proprie colline di rifiuti di natura eterogenea, in cui il materiale contenente amianto risulta sempre più predominante. È, altresì, innegabile che tutti i rifiuti "illeciti" vengono trasportati dal luogo di produzione al luogo di abbandono. **Poiché, in questa catena illegale, il trasporto rappresenta l'anello debole, il controllo su strada potrebbe far diminuire sensibilmente queste condotte illegali e pericolose**.
Formare il personale specificatamente per controllare il trasporto dei rifiuti è sicuramente la chiave di volta per porre un limite al fenomeno. Un'analisi attenta dei costi benefici permetterebbe di comprendere che la presenza di personale formato su strada garantirebbe un risparmio in termini di tempo (pensiamo alla tempistica per riuscire a formalizzare l'ordinanza e renderla efficace), permetterebbe di individuare immediatamente i responsabili, garantirebbe l'applicazione delle sanzioni amministrative e/o penali, eviterebbe potenziali rischi per la salute pubblica e porterebbe enormi risparmi all'ente che, in sempre più occasioni, deve provvedere direttamente al recupero dei rifiuti ed alla bonifica dell' area di abbandono.

> "Formare il personale per controllare il trasporto dei rifiuti è la chiave per porre un limite al fenomeno"

Occorre un approccio diverso alla questione

Si è fatto l'esempio dell'amianto per la pericolosità e diffusione, ma per tutte le tipologie di rifiuti l'intervento durante la fase di trasporto dal luogo di produzione al posto di abbandono può rappresentare l'unica vera prevenzione. È necessaria una risposta rapida e dinamica. Non si può più cercare di arginare un fenomeno in crescita esponenziale, soprattutto quando le soluzioni sono sempre dettate dall'emergenza. Il costo sociale e ambientale di questi fenomeni sta divenendo insostenibile costringendo gli enti Locali, nell'impossibilità di poter intervenire su tutti gli episodi, a farlo solo nei casi più eclatanti, rimandando a tempi migliori i restanti.
L' impegno economico per la formazione e la specializzazione del personale (Carabinieri Forestali, Polizie provinciali e Polizia Locale) non è paragonabile al costo totale di un intervento (postumo) di recupero e bonifica, oltre all'impatto ambientale difficilmente quantificabile. Il controllo del trasporto dei rifiuti su strada rappresenterebbe un elemento dissuasivo che, da solo, permetterebbe di ridurre sensibilmente le forme di abbandono, di ridurre i rischi di inquinamento e garantire la salute pubblica. In altre parole, concretizzerebbe la frase che abbiamo citato all'inizio: "prevenire è meglio che curare".

di **Paolo PECORELLA**
Comandante PL
Castiglione del Lago (PG)

SOSTA E PARCHEGGIO SU STRADA

NEL LINGUAGGIO NORMATIVO SONO DUE CONCETTI DIVERSI. PRINCIPI E APPLICAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL CODICE DELLA STRADA

I concetti di sosta e parcheggio trovano la loro definizione e la principale regolamentazione nel Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada) e nel Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada). Per una compiuta disciplina della materia si rende, tuttavia, necessario integrare il tessuto normativo codicistico con una serie di disposizioni contenute in altri provvedimenti normativi (vedi box). Ciò premesso, è fondamentale chiarire che nel linguaggio normativo la sosta e il parcheggio sono due concetti diversi.

Definizioni precise

Il Codice della strada definisce la **sosta** come la "sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente" (art. 157, c. 1, lett. c).

Il **parcheggio** viene, invece, definito come "area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli" (art. 3, c. 1, n. 34). La definizione è ampliata dall'art. 120, c. 1, lett. c del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada che, in relazione al segnale di parcheggio, prescrive che possa essere usato per indicare "un'area organizzata o attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salva diversa indicazione".

Una conferma della differenza tra i due concetti si può trarre dall'articolo 6, c. 4, lett. d del Codice della strada, che così dispone:

"L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'articolo 5, comma 3:
(…)
d) vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli".

Nonostante nel linguaggio comune siano utilizzati quali sinonimi, si può affermare che **la sosta costituisce un'azione compiuta dall'utente della strada, mentre il parcheggio è concepito come un luogo avente determinate caratteristiche**. Il parcheggio sembrerebbe, dunque, costituire una funzione della sosta (area… destinata alla sosta) la quale appare un concetto, per così dire, trasversale. Può, infatti, aversi astrattamente sosta in un parcheggio, così come su semplice strada.
Anche la recente giurisprudenza di legittimità ha confermato la diversità dei due concetti, con la sentenza della Corte di Cassazione 2 settembre 2008, n. 22036, secondo la quale il parcheggio e la sosta dei veicoli si distinguerebbero tra loro solo per l'elemento topografico della sosta dei veicoli: **nel primo caso avviene in un'area esterna alla carreggiata, specificatamente a ciò adibita (parcheggio), nel secondo caso in aree poste all'interno della carreggiata (sosta)**.

Proposte interpretative

In considerazione del dettato normativo così come interpretato dalla giurisprudenza, l'individuazione del parcheggio da un lato e della mera sosta dall'altro, impone all'interprete il compito di scendere nell'analisi di altre norme codicistiche, oltre a quelle sopracitate. In particolare, assumono rilievo centrale la determinazione della carreggiata, degli stalli di sosta e, in generale, l'interpretazione delle norme concernenti la segnaletica orizzontale, oltreché verticale.
In dettaglio, si riportano le norme del Codice interessate:

- L'art. 3, comma 1, n. 7 definisce la carreggiata quale parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli, composta da una o più corsie di marcia e, in genere, pavimentata e delimitata da strisce di margine.
- L'art. 40, comma 3 stabilisce: "Le strisce longitudinali possono essere continue o discontinue. Le continue, a eccezione di quelle che delimitano le corsie di emergenza, indicano il limite invalicabile di una corsia di marcia o della carreggiata: le discontinue delimitano le corsie di marcia o la carreggiata".
- Il comma 10 dello stesso articolo prescrive: "È vietata la sosta sulle carreggiate in cui i margini sono evidenziati da una striscia continua". Vale la pena di richiamare anche il comma 10 dell'art. 139 del regolamento che così recita: "Le strisce longitudinali continue, connesse a strisce trasversali, che servono a delimitare gli stalli di sosta, possono essere sorpassate per la effettuazione delle manovre connesse con la sosta".

Alla luce delle disposizioni sopra richiamate, risulta pacifico che se la carreggiata non è delimitata da alcuna striscia di margine, non si ha parcheggio e si applicano le generiche prescrizioni dell'art. 157 del Codice. In tal caso, la sosta è ammessa secondo le modalità e le prescrizioni stabilite nel medesimo articolo e non necessita alcuna segnaletica verticale ovvero orizzontale. Pertanto, non essendovi i presupposti giuridici per l'esistenza del parcheggio, l'eventuale relativo segnale verticale (fig. II.76 del Regolamento) sarebbe inapplicabile.

In caso contrario…

Qualora, invece, la carreggiata sia delimitata da strisce di margine, si propongono due interpretazioni.

1 Secondo una prima interpretazione, eventuali stalli di sosta tracciati ai sensi dell'art. 149, c. 2 del Regolamento costituiscono parcheggio (in quanto esterni alla carreggiata) alla luce delle definizioni sopra riportate. **La conseguenza di questa interpretazione è piuttosto semplice: laddove vi siano tracciati stalli di sosta ai sensi dell'art. 149 del Regolamento, c'è parcheggio**. Ciò implica che vi sia, alla base, una specifica ordinanza che stabilisca le aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli. E qualora l'ente

proprietario della strada dovesse prevedere il parcheggio a pagamento, occorrerà anche la relativa deliberazione della Giunta comunale. Resta ferma ovviamente la presenza del segnale verticale di parcheggio.

2 Secondo l'altra interpretazione, in presenza di stalli di sosta contigui, tracciati sulla carreggiata, le strisce longitudinali di delimitazione degli stessi stalli non varrebbero a costituire striscia di margine della carreggiata. A tale considerazione non osterebbe il disposto del sopracitato art. 139 c. 10 del Regolamento. Tale norma, infatti, prescinderebbe dall'ubicazione dello stallo di sosta (dentro o fuori dalla carreggiata) e si rende necessaria per coordinare la funzione dello stallo di sosta con la previsione normativa di cui all'art. 40, co. 3 del Codice.

Fermo restando che il comma 2 dell'art. 40 del Codice elenca tra i segnali orizzontali le strisce longitudinali e le strisce di delimitazione degli stalli di sosta, con ciò riconoscendo due distinti segnali orizzontali, il comma 10 dell'art. 139, c. 10 del Regolamento chiarirebbe – evitando sovrapposizioni tra il concetto di striscia longitudinale (della corsia o della carreggiata) e la parte di striscia di delimitazione degli stalli di sosta longitudinale – che la striscia longitudinale dello stallo di sosta sia valicabile solamente per le manovre connesse con la sosta. **Secondo questa tesi, sugli stalli di sosta sarebbe precluso il semplice scorrimento dei veicoli, restando ammesse le sole manovre connesse con la sosta**.
Tuttavia, da tale considerazione non potrebbe trarsi la conclusione che gli stalli di sosta siano ubicati all'esterno della carreggiata – configurando con ciò un parcheggio – alla luce dell'interpretazione sistematica delle norme sopra citate.
Nella distinzione tra striscia longitudinale (della corsia o della carreggiata) e striscia di delimitazione degli stalli di sosta, occorrerebbe infine tenere presente che la larghezza minima delle strisce di margine è prevista dall'art. 141, c. 4 del Regolamento a seconda della tipologia di strada, mentre la delimitazione degli stalli di sosta è effettuata mediante il tracciamento sulla pavimentazione di strisce della larghezza di 12 cm (art. 149, c. 1 del Regolamento).
Peraltro, qualora lungo una carreggiata non delimitata siano stati tracciati stalli di sosta longitudinali non adiacenti, detti stalli non potrebbero formare un parcheggio – posto cioè fuori dalla carreggiata – altrimenti si dovrebbe ammettere che in un singolo tratto di strada la carreggiata sia al contempo delimitata in corrispondenza del singolo stallo di sosta e non delimitata per la parte di strada che precede o segue lo stallo tracciato con una conseguente simultanea diversa configurazione dello spazio dedicato alla sosta: nel primo caso considerato fuori dalla carreggiata e nel secondo dentro la carreggiata pur essendo aree che si collocano nella stessa direttrice spaziale.
A ragionare diversamente si modificherebbe la conformazione della carreggiata che dovrebbe ritenersi, a un tempo, delimitata in corrispondenza degli stalli di sosta – realizzando un parcheggio, cioè un'area fuori dalla carreggiata – e allo stesso tempo non delimitata nella restante parte di strada che precede o segue lo stallo – con ciò realizzando un'area di sosta all'interno della carreggiata.
In sintesi, secondo questa differente rappresentazione esisterebbe una differenza tra sosta all'esterno dalla carreggiata, l'unica che configurerebbe un parcheggio e sosta all'interno della carreggiata pur essendo tracciati gli stalli che configurerebbe semplice sosta su strada. Questa conclusione, oltre a essere apparentemente supportata dalla giurisprudenza di legittimità con la sentenza della Cassazione sopra citata, sarebbe rispettosa della disposizione di cui all'art. 6, comma 4, lettera d del Codice, che prevede la possibilità per l'ente proprietario della strada di vietare, limitare o subordinare al pagamento di una somma rispettivamente il parcheggio oppure la sosta, con ciò operando una distinzione tra sosta a

> "È pacifico che se la carreggiata non è delimitata da alcuna striscia di margine, non si ha parcheggio"

pagamento e parcheggio a pagamento.
Un ulteriore problema nasce quando lo stallo di sosta è tracciato secondo quanto disposto dall'art. 149, c. 1 ovvero a "T", in quanto non esiste la striscia longitudinale che delimita la carreggiata e dunque non vi sarebbe un'area destinata alla sosta esterna alla carreggiata, anche se la "destinazione naturale" degli stalli è quella di essere utilizzati per la sosta e non la circolazione dei veicoli.
Una diversa visione porterebbe a smentire il dettato normativo svuotando di contenuto il concetto di sosta a pagamento.
Alla luce delle considerazioni su esposte, appare evidente come nell'art. 3 del Codice non sia presente una definizione di "area di sosta" al pari di quella di "parcheggio" e probabilmente proprio tale lacuna giuridica non permette una interpretazione e applicazione delle norme di riferimento, nonché una chiara e incontestabile distinzione tra sosta e parcheggio.

In caso di pagamento

Le problematiche connesse al rispetto del dettato normativo per quanto riguarda il concetto di "sosta a pagamento", diversa dal parcheggio, sollevate con riguardo a quest'ultima interpretazione devono trovare ancora una risposta consolidata, anche se la questione potrebbe essere risolta considerando che il Codice della strada, nonostante il richiamo presente all'art. 6, c. 4, lett. d, non prevede casi specifici di "sosta a pagamento" – se non intesa come una "fase" della circolazione nel momento dell'utilizzo di una area di parcheggio – mentre, invece, nel medesimo Codice troviamo casi di regolamentazione della sosta, compresi i casi di sosta vietata ovvero limitata.
Ad esempio, l'art. 7, comma 1, lett. d prevede una riserva di posti limitati "alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite del contrassegno speciale ovvero a servizi di linea per lo stazionamento ai capolinea".

Principali riferimenti normativi

- Legge 30 marzo 1971, n. 118 - Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati e invalidi civili.
- D.M. 14 giugno 1989, n. 236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.
- D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.
- Direttiva 24 ottobre 2000 del ministero dei Lavori pubblici sulla corretta e uniforme applicazione delle norme del Codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione.
- D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.
- Norme UNI EN 1436, 1463-1 e 1463-2 dedicate ai materiali per segnaletica orizzontale e relative rispettivamente a prestazioni della segnaletica orizzontale per gli utenti della strada, inserti stradali catarifrangenti - requisiti delle prestazioni iniziali e specifiche delle prestazioni delle prove su strada.

Tale situazione, che prevede, come detto, una "riserva di posti" deve essere indicata con il segnale di cui alla figura II/75 con pannello integrativo indicante le categorie di veicoli escluse dal divieto.
Nel medesimo articolo, al comma 4, secondo periodo, è prevista una "deroga" alla sosta vietata per determinate tipologie di veicoli, in quanto viene precisato che, ove è "vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria, nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale".
Tale situazione di "eccezione permanente" al divieto di sosta devono essere indicate con il segnale composito di sosta consentita a particolare categoria (figg. II.79/a, II.79/b).
Il segnale composito di cui al comma 2 deve essere utilizzato anche per segnalare l'eccezione al divieto di sosta disposta per i veicoli appartenenti alle forze armate, alle forze di polizia, ai vigili del fuoco, alla polizia municipale e ad altri servizi di pubblico interesse e di soccorso, limitatamente alle aree limitrofe le rispettive sedi e per la superficie strettamente indispensabile (fig. II.79/c).

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

MEDIA O NON MEDIA?

POLIZIA GIUDIZIARIA: COME CAMBIANO I RAPPORTI CON LA STAMPA ALLA LUCE DEL DECRETO LEGISLATIVO 8 NOVEMBRE 2021, N.188

Gli operatori di polizia sono spesso sollecitati, dalle stesse parti o dagli organi d'informazione, a comunicare notizie acquisite nel corso delle indagini. La problematica è ancor più sentita dalle polizie locali, soprattutto dei comuni medio-piccoli, in cui gli agenti non sono quasi mai assistiti da uffici relazioni col pubblico o uffici stampa.

Il problema è alquanto delicato, atteso che, nel caso di specie, occorre verificare una complessa normativa che cerca di contemperare diverse esigenze: **proteggere l'acquisizione o la genuinità della prova, assicurare l'esercizio del diritto di difesa e il diritto all'informazione dei cittadini**.

Equilibrio di diritti

Posto che il nuovo comma 3 dell'art. 111 della Costituzione prevede che l'accusato ha il diritto di essere informato riservatamente e nel più breve tempo possibile della natura e dei motivi dell'accusa elevata a suo carico, sul tema vige la regola generale dell'obbligo del segreto, sancito dall'art. 329, comma 1, Codice di procedura penale, secondo il quale **gli atti compiuti dal pubblico ministero e dalla polizia giudiziaria sono coperti dal segreto fino a quando l'imputato (o l'indagato) non ne possa avere conoscenza** e, comunque, non oltre la chiusura delle indagini preliminari.

Tale obbligo al segreto, si badi, grava su tutti i soggetti che siano a conoscenza dell'atto, quindi anche nei confronti di coloro che non svolgano funzioni di polizia giudiziaria (come, ad esempio, il personale amministrativo che operi in strutture di polizia o presso l'autorità giudiziaria) ma abbiano, in ragione del proprio ufficio, potuto aver accesso agli atti (si pensi al personale ausiliario o di cancelleria).

Il legislatore è recentemente intervenuto prevedendo nuove e più restrittive forme di comunicazione da parte degli organi di polizia giudiziaria, con il decreto legislativo 8 novembre 2021, recante "Disposizioni per il compiuto adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni della direttiva (UE) 2016/343 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, sul rafforzamento di alcuni aspetti della presunzione di innocenza e del diritto di presenziare al processo nei procedimenti penali", in vigore dal 14 dicembre 2021. I principi cui si ispira la normativa sono:

- la presunzione di innocenza della persona sottoposta a indagini o dell'imputato fino all'accertamento della colpevolezza con sentenza o decreto penale di condanna;
- l'uniforme informazione agli organi di stampa;

> "Gli organi di polizia giudiziaria hanno l'obbligo della preventiva autorizzazione per poter diffondere comunicati stampa"

- l'impersonalità dell'ufficio, con esclusione di ogni riferimento ai magistrati assegnatari del procedimento;
- la continenza delle informazioni da diffondere con comunicazione delle notizie strettamente necessarie per la prosecuzione delle indagini;
- la sussistenza di "specifiche ragioni di interesse pubblico" che rendano necessaria l'informazione agli organi di stampa;
- la possibilità di informare l'opinione pubblica esclusivamente a mezzo comunicati stampa oppure, nei casi di particolare rilevanza pubblica dei fatti, tramite conferenze stampa;
- il divieto di assegnare ai procedimenti pendenti denominazioni lesive della presunzione d'innocenza.

Tali disposizioni hanno, pertanto, introdotto l'obbligo, per gli organi di polizia giudiziaria, della preventiva autorizzazione della diffusione di "comunicati stampa", così come alla effettuazione di "conferenze stampa", con il conseguente divieto alla polizia giudiziaria di rilasciare interviste su indagini in corso oggetto del comunicato e sull'andamento e sull'evoluzione delle stesse indagini. Pertanto, gli stessi provvederanno a predisporre bozze di comunicati, segnalando le ragioni di interesse pubblico che giustifichino l'informazione che porteranno in tempo utile all'attenzione del Procuratore della Repubblica per l'eventuale autorizzazione.

Modalità specifiche

Posta la necessità di fare apposita richiesta al Procuratore Capo o al magistrato da lui delegato, che esaminerà e verificherà il contenuto del comunicato, vediamo quali modalità dovranno essere seguite dagli organi di polizia giudiziaria, all'uopo autorizzati, per la diffusione delle notizie alla stampa.

Innanzitutto, la diffusione delle informazioni dovrà avvenire nel rispetto del diritto di conoscenza da parte di tutti gli organi di stampa, curando che ciò avvenga anche attraverso la comunicazione alle

maggiori agenzie di stampa.

L'eventuale conferenza stampa, laddove autorizzata con atto motivato, avrà natura eccezionale, collegata all'importanza e alle caratteristiche dell'evento. I nomi delle persone indagate, rivestendo interesse pubblico, potranno essere comunicati alla stampa e agli organi d'informazione potranno essere fornite anche le fotografie degli indagati.

I filmati sull'operazione effettuata potranno essere consegnati alla stampa, purché strettamente attinenti all'indagine che viene illustrata e curando che la diffusione non contenga riferimenti a soggetti estranei alle indagini. Eventuali notizie non correttamente diffuse dovranno essere oggetto di tempestiva rettifica.

Detta normativa vige, ovviamente, anche nei casi in cui a essere coinvolti nelle indagini vi siano soggetti minorenni e l'autorizzazione debba, pertanto, essere richiesta alla competente Procura della Repubblica presso il Tribunale per i Minorenni. In tal caso dovrà tenersi conto, sotto ogni aspetto dell'interesse superiore del minorenne a qualsiasi titolo coinvolto.

È, comunque, sempre vietata la pubblicazione delle generalità e dell'immagine dei minorenni in relazione a qualsiasi atto del procedimento penale. Così come è vietata, ai sensi dell'art. 114, comma 6 bis, la pubblicazione dell'immagine delle persone private della libertà personale, ritratte con le manette ai polsi o mentre sono sottoposte ad altro mezzo di coercizione fisica.

La pubblicazione arbitraria di atti del procedimento penale, fatta salva l'eventuale responsabilità civile e disciplinare, è punita con una sanzione piuttosto modesta in relazione alla gravità di un fatto che può incidere pesantemente, talvolta, come l'esperienza degli ultimi anni insegna, con effetti drammatici sulla vita delle persone. L'art. 684 del Codice penale punisce, infatti, con l'arresto fino a trenta giorni o con l'ammenda da 51 a 258 euro, l'illecita pubblicazione. Si tratta di una contravvenzione oblazionabile con il versamento di 129 euro, ai sensi dell'art. 162 bis del Codice penale. Pertanto, giornalisti ed editori senza scrupoli, con appena 129 euro, possono effettuare scoop giornalistici, ben più redditizi di tale cifra, restando esenti da sanzione penale. La norma non pare idonea a garantire i valori giuridici che devono essere tutelati: **la riservatezza dei soggetti coinvolti nel processo penale, la serena amministrazione della giustizia e la presunzione di innocenza dell'imputato**.

> "La pubblicazione arbitraria di atti del procedimento penale è punita con una sanzione modesta in relazione alla gravità"

Una maggiore tutela è assicurata dalla fattispecie prevista dall'art. 734 bis del Codice penale, che riguarda i procedimenti in materia di violenza sessuale e assimilati (pedofilia e pedopornografia). La norma sanziona con la pena dell'arresto da tre a sei mesi chiunque divulghi, anche attraverso mezzi di comunicazione di massa, le generalità o l'immagine della persona offesa dai predetti reati, senza il consenso di questa. La pena prevista, infatti, non permette l'oblazione e, quindi, esplica una maggiore efficacia deterrente.

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

LE GRANDI IDEE NON DORMONO MAI

CLICCA QUI E SCOPRI DI PIÙ

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

info@lobepartners.it | lobepartners.it

LOB&PARTNERS
comunicazione strategica

QUANDO L'ORDINANZA DI DEMOLIZIONE NON VA...

LA QUALIFICAZIONE DEL VERBALE DI INOTTEMPERANZA DELLA POLIZIA MUNICIPALE

Il verbale di accertamento dell'inottemperanza redatto dal personale della Polizia Municipale ha valore endoprocedimentale e, pertanto, è privo di efficacia esterna".

In tempi di Piano nazionale di ripresa e resilienza, in cui si enfatizza la crescita e il rilancio dell'economia, viene il dubbio che non sia più interessante parlare di demolizione di opere edilizie abusive. Il dubbio, poi, è rafforzato se si presta occhio a talune ordinanze di demolizione adottate in materia. Sbiadisce persino il rilievo che la nostra Costituzione ha dato all'art. 9 alla tutela del paesaggio. Il riferimento è all'approssimazione con cui vengono adottate certe ordinanze di demolizione da taluni Comuni. Il TAR Campania, in una seppur non recentissima sentenza, affronta un aspetto rilevante: i limiti dell'acquisizione al patrimonio comunale in caso di mancata ottemperanza della parte ingiunta.

Indicazione importante

Con la sentenza n. 5332/2019, il Giudice amministrativo censura il procedimento dell'acquisizione delle opere abusive, dell'area di sedime e dell'area circostante per la carenza di presupposti istruttori della pubblica amministrazione che procede. Il Giudice, in particolare, pone in rilievo che è da escludere che "il Legislatore abbia rimesso la determinazione dell'ulteriore area acquisibile al puro arbitrio dell'Amministrazione".

Il riferimento ovviamente è alla previsione dell'art. 31, comma 3 del Testo Unico dell'Edilizia, che prevede che l'area acquisita "non può comunque essere superiore a dieci volte la complessiva superficie utile abusivamente costruita". Detta norma ha, come dire, una finalità plastica per consentire agli Enti locali di adattare le singole situazioni agli specifici contesti urbanistici. Ma ha anche la funzione di norma limitativa dell'azione della pubblica amministrazione che procede.

In merito, la più recente sentenza del TAR Campania n. 7680 del 30/11/2021, peraltro richiamando precedenti giurisprudenziali, pone in evidenza che il verbale di accertamento dell'inottemperanza redatto dal personale della Polizia Municipale ha "valore endoprocedimentale" e, pertanto, "è privo di efficacia esterna". Il verbale di inottemperanza, prosegue il Giudice amministrativo, ha un effetto "meramente dichiarativo delle operazioni effettuate" dal personale della Polizia Municipale, al quale peraltro "non è attribuita la competenza all'adozione di atti di amministrazione attiva".

Secondo il Giudice amministrativo, richiamando anche il pronunciamento del Consiglio di Stato (Sentenza n. 4279 del 3/6/2021, Sezione VI), il provvedimento acquisitivo postula "l'onere a carico dell'Amministrazione comunale di esplicitare le modalità del calcolo (…) con cui l'ufficio tecnico dell'ente locale perviene alla individuazione di tale area ulteriore" di cui viene disposta l'acquisizione.

In definitiva, gli effetti giuridici sono connessi non al verbale di inottemperanza, ma al "formale accertamento compiuto dall'organo dell'ente dotato della relativa potestà provvedimentale", ovvero l'Ufficio dell'Ente e a cui è assegnata la funzione di adozione delle ordinanza in materia di edilizia.

Effetti pratici

Ma qual è l'incidenza di questi ormai consolidati orientamenti sull'operato della Polizia Municipale?

In ragione del ben noto principio della esecutorietà che caratterizza l'atto amministrativo, ovviamente, compito della Polizia Municipale è la mera verifica dell'ottemperanza all'ordinanza di demolizione. Ma ad avviso di chi scrive, ove l'ordinanza di demolizione presenti le carenze censurate dal Giudice, va evidenziato al dirigente compente e a chi l'ordinamento attribuisce la ben nota "culpa in vigilando". Perché è necessario? Per rendere ben distinti i profili di responsabilità per quella che può celare una vera e propria volontà di eludere gli obblighi di legge in materia di edilizia abusiva.

di **Stefano GUARINO**
Dirigente Comandante PM
Aversa (CE)

SCARICHI FOGNARI, CI SONO NOVITÀ

RIFIUTI DI MANUTENZIONE ART. 230, COMMA 5 D.LGS. N.152/2006: DISPONIBILE IL NUOVO FORMULARIO DI TRASPORTO E IL MODELLO UNICO

Avevo chiuso il mio articolo pubblicato sul numero 2 di questa rivista (disponibile su www.pol-italia.it/polmagazine) dedicato ai rifiuti provenienti dalle attività di manutenzione delle reti fognarie, auspicando l'emanazione del modello unico e dei contenuti del formulario di trasporto dei predetti rifiuto ed ecco che l'Albo Nazionale Gestori Ambientali, con la deliberazione n.14 del 21 dicembre 2021, ha emanato il nuovo formulario unico per la raccolta e il trasporto dei rifiuti ex art. 230, comma 5, da utilizzare per le attività di pulizia manutentiva provenienti dalle reti fognarie pubbliche o private, comprese quelle derivanti dalle fosse settiche e i bagni mobili, fissando al 30 aprile 2021 la sua data di entrata in vigore.

È tempo di chiarimenti

L'Albo, con l'emanazione di questo formulario unico, chiarisce alcune problematiche insorte fra gli operatori di settore, specificando che questo modello unico è utilizzato come sostitutivo del F.i.r previsto dall'art.193 del D.Lgs. n.152/2006, esclusivamente per il trasporto di detti rifiuti dai luoghi di produzione fino al raggruppamento temporaneo effettuato secondo quanto previsto dall'art.183, comma 1, lett. bb) del D.Lgs.n.152/2006 (deposito temporaneo preliminare alla raccolta), oppure direttamente a impianto autorizzato al trattamento o dal soggetto che ha effettuato la comunicazione o che è iscritto in procedura semplificata ex artt.214 e215 del D.Lgs.n.152/2006.

Indicazioni procedurali

Il modello unico è emesso dal soggetto che effettua l'attività di pulizia manutentiva, che coincide con il trasportatore che effettua il trasporto del rifiuto, che si considera prodotto da tale attività.

Il documento unico integra il registro cronologico di carico e scarico ex art.190 del T.U.A. ed è prodotto e vidimato in maniera virtuale tramite apposita applicazione digitale, messa a disposizione dallo stesso Albo, in un format esemplare conforme al modello unico, identificato da un numero univoco e stampato e compilato in duplice copia.

Una volta effettuato il trasporto del rifiuto, il documento unico integra il registro cronologico di carico e scarico. Nel caso di trasporto e conferimento del rifiuto direttamente all'impianto di destinazione finale, è consentito annotare in un unico movimento (carico e scarico contestuale) l'operazione, riportando nella prima colonna del registro il numero univoco inserito sul documento unico ex art. 230, comma 5 e apposto in modo virtuale al momento della generazione dello stesso documento

Viene, inoltre, previsto il caso di trasporto del rifiuto a un raggruppamento temporaneo. In tal caso, è consentito effettuare un'unica annotazione di carico e scarico come produttore, in base alla "fictio juris" stabilita dall'art. 230, comma 5, del D.Lgs. n.152/2006, riportando nella prima colonna del registro cronologico di carico e scarico il numero univoco presente sul documento unico apposto virtualmente al momento della generazione dello stesso.

È possibile scaricare il documento dal sito www.pol-italia.it/category/servizi/prontuario/

di **Osvaldo BUSI**
Dirigente Comandante PM Castellammare del Golfo (TP)

TU SÌ, TU SÌ, TU NO!

ATTIVITÀ DI SOMMINISTRAZIONE IN CIRCOLO PRIVATO: QUALI SONO I TITOLI ABILITATIVI

Analizziamo un caso ben preciso: sopralluogo da parte della Polizia Locale in un circolo privato con finalità enogastronomiche, associato a un ente riconosciuto dal ministero dell'Interno, con sede in una casa privata, dove viene effettuata somministrazione di alimenti e bevande esclusivamente agli associati, sfruttando la cucina esistente nella abitazione. Esaminiamo, di seguito, i regimi autorizzativi e sanzionatori della materia in esame. Analizziamo, con queste note, quali autorizzazioni devono essere richieste e, in mancanza, quali sanzioni e misure interdittive dovranno essere adottate nei confronti del presidente del sodalizio.

Premessa necessaria

Riteniamo, preliminarmente, di dover procedere a una prima analisi sulla opportunità e legittimità dell'ubicazione della sede sociale utilizzata dall'associazione, per poi continuare con la verifica dei regimi amministrativi che gli organi di controllo devono richiedere per l'esercizio dell'attività di somministrazione di alimenti e bevande, ancorchè limitatamente ai singoli associati. Passare, infine, all'esame delle sanzioni e delle misure interdittive che dovranno essere adottate nei confronti del presidente del sodalizio nel caso in cui non siano stati rilasciati i prescritti titoli abilitativi.

Sede sociale del circolo

La Legge 7 dicembre 2000, n. 383, recante "Disciplina delle associazioni di promozione sociale", all'art. 32, comma 4, ha stabilito che le associazioni o i circoli privati in cui hanno svolgimento le relative attività, possono avere la propria sede anche presso una privata abitazione, in quanto è compatibile con qualsiasi destinazione d'uso, indipendentemente dalla destinazione urbanistica. **La sede del sodalizio, pertanto, non deve necessariamente avere una specifica destinazione commerciale**. Da rilevare, però, che per i locali interessati a tale sede è, comunque, richiesto il requisito dell'agibilità tecnica urbanistica ex art. 24 del Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, recante "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia" (G. U. n. 245 del 20.10.2001 - S. O. n. 239). Non si ritiene, inoltre, che il presidente del circolo abbia l'obbligo di adeguare la cucina per l'attività di preparazione oppure i servizi igienici esistenti per le persone disabili. Semmai, tale problema potrebbe essere posto dall'assemblea dei soci (qualora vi fossero richieste in tal senso eventualmente per la presenza di soggetti disabili) e in tal caso il presidente si dovrà rimettere alle loro decisioni.

Registrazione sanitaria, ovvero Scia sanitaria

I pasti preparati dovranno essere somministrati esclusivamente agli associati, a condizione che sia notificata registrazione sanitaria all'Asl competente, mediante deposito di Scia o registrazione sanitaria presso il Suap del Comune dove è posta la sede dell'associazione, che dovrà poi provvedere a trasmetterla all'Asl competente per eventuali verifiche e controlli. L'art. 6, comma 2 del Regolamento (CE) del Parlamento e del Consiglio del 29 aprile 2004 "sull'igiene dei prodotti alimentari" (G.U. Unione Europea L.139/1 del 30.4.204), recepito dalla conferenza Stato-Regioni nella seduta del 9 febbraio 2006, ha infatti prescritto che ogni operatore del settore alimentare debba notificare alla competente Asl ciascuna attività, posta sotto il suo controllo, che esegua una qualsiasi delle fasi di produzione, trasformazione e distribuzione di alimenti ai fini della registrazione del suddetto stabilimento. **Nella Scia sarà dichiarata l'igienicità dei locali e delle attrezzature, con allegata planimetria dei locali e relazione da parte di tecnico abilitato**.

Tale registrazione, di fatto, sostituisce l'autorizzazione sanitaria ex art. 2 della Legge 283/62, abrogato dall'art. 3, comma 1, lett. s) del D.Lgs. 193/2007. Quest'ultimo decreto ha stabilito anche le sanzioni da adottare per le violazioni riconducibili all'attività di preparazione di alimenti e bevande nel circolo privato in assenza di registrazione sanitaria.

In particolare, l'art. 6, comma 3 stabilisce che l'operatore, il quale ai sensi del Regolamento

852/04 non provvede a registrare con Scia sanitaria la propria attività di produzione, trasformazione e distribuzione di alimenti, ovvero effettui tali attività quando la registrazione è stata sospesa o revocata, **è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da € 1.500 a € 9.000 con pagamento in misura ridotta pari a € 3.000**.
Nel caso in cui le attività, anche se già autorizzate, non siano state comunicate all'autorità competente (Asl) per l'aggiornamento della registrazione, è **stabilita una sanzione amministrativa pecuniaria da € 500 a € 3.000 con pagamento in misura ridotta pari a € 1.000**.
A seguito dell'accertamento di tali violazioni, permane l'obbligo per gli Uffici Suap competenti **all'adozione dell'ordinanza di sospensione dell'attività**.

Somministrazione: titolo abilitativo

Per l'esercizio dell'attività di somministrazione di alimenti e bevande in favore dei soci nella sede del circolo, in primo luogo si evidenzia che **queste attività devono essere rigorosamente complementari a quelle svolte in diretta attuazione degli scopi istituzionali e le finalità del sodalizio**. Tanto premesso, se l'associazione è aderente a ente ovvero organizzazione nazionale con finalità assistenziali, riconosciute dal ministero dell'Interno, ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 235/2001, il presidente del sodalizio, ovvero il legale rappresentante, deve presentare al comune una Scia (diversa da quella sanitaria) nella quale dichiara:

- l'ente nazionale al quale si aderisce;
- il tipo di somministrazione che si intende effettuare;
- l'ubicazione e la superficie dei locali destinati alla somministrazione;
- che il locale ove si esercita la somministrazione è conforme alle norme in materia edilizia, igienico sanitaria e di sicurezza;
- che l'associazione si trova nelle condizioni previste dall'art. 148 (ex art. 111) del Tuir (Testo unico imposte sui redditi, D.P.R. 917/1986, da ultimo modificato dal D.Lgs. 344/2003). Ricordiamo che questo articolo, tra l'altro, impone il divieto di distribuire tra i soci o altri (presidente o membri del consiglio direttivo), anche in modo indiretto, utili o avanzi di gestione, durante la vita dell'associazione, di modo che gli eventuali incassi realizzati nell'esercizio dell'attività di vendita e/o somministrazione, dovranno essere utilizzati solo per le finalità del sodalizio.

> "Alla Scia deve essere allegata copia dell'atto costitutivo o dello statuto dell'associazione"

Alla Scia deve essere allegata copia dell'atto costitutivo o dello statuto dell'associazione.
Qualora l'associazione o il circolo non sia aderente a enti oppure organizzazioni nazionali con finalità assistenziali riconosciute dal ministero dell'Interno, il legale rappresentante dovrà presentare istanza di autorizzazione all'esercizio dell'attività di somministrazione a favore degli associati, secondo le modalità stabilite dall'art. 3 del citato D.P.R. 235/2001.
Se tale attività di somministrazione è esercitata direttamente dal legale rappresentante del circolo o dell'associazione, o di un suo delegato, non è richiesto il possesso dei requisiti professionali per l'attività di somministrazione.
Analogamente, se la stessa attività è affidata a terzi non soci, nemmeno per questi ultimi è richiesto il possesso del requisito professionale, a seguito della nuova formulazione dell'art. 71, comma 6, D. Lgs. 59/2010, modificato dall'art. 8, comma 1, lett. e) del D.Lgs. 147/2012.
In entrambi i casi, sia per il presidente dell'associazione che per i non soci, affidatari del servizio di somministrazione, resta l'obbligo del possesso del requisito morale.

Comunicazione al Questore

L'art. 13, comma 1, lett. g) del D. L. 5/2012, convertito con modificazioni dalla Legge 35/2012, aveva disposto l'abrogazione del comma 2, art. 86 Tulps, il quale stabiliva che per lo spaccio al minuto e il consumo di vino e bevande alcoliche di qualsiasi gradazione nei circoli o enti privati, ancorché limitato

ai soli soci, era necessaria la relativa licenza. Mentre, il comma 2 dello stesso art. 13, aveva abrogato l'art. 159 del Regolamento per l'esecuzione del Tulps, ove era stabilito che gli enti privati e i circoli muniti di licenza ex art. 86 Tulps per la vendita di bevande alcoliche ai soci, potevano vendere al pubblico senza altra licenza e l'autorizzazione era rilasciata al legale rappresentante del circolo.

Tali abolizioni, avendo fatto venir meno l'obbligo dell'autorizzazione all'esercizio della somministrazione ai soci, che aveva anche valore di autorizzazione di polizia (vedi art. 152 del Regolamento di esecuzione Tulps), avevano sollevato forti dubbi sulla applicabilità delle norme di pubblica sicurezza ai circoli privati che effettuavano la somministrazione di alimenti e bevande, fino a far sostenere al ministero dello Sviluppo economico, con le risoluzioni n. 140352 del 19.6.2012 e n. 152528 del 5.7.2012, che non trovavano più applicazione le norme relative ai criteri di sorvegliabilità ed alle disposizioni del Tulps, titolo I, capi III e IV (dall'art. 8 all'art. 17-sexies, rispettivamente delle autorizzazioni di polizia e dell'inosservanza degli ordini dell'autorità di pubblica sicurezza e delle contravvenzioni).

Le questioni sollevate sono state, però, subito dopo superate con il D. L. 79/2012, convertito con modificazioni dalla Legge 131/2012, il cui art. 2 bis, comma 1, ha introdotto un nuovo comma 2 all'art. 86 del Tulps, stabilendo che per l'attività di somministrazione di alimenti e bevande nei circoli privati, anche se limitata ai soli soci, deve essere presentata una comunicazione al Questore, trovano, conseguentemente, applicazione gli stessi poteri di controllo degli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza previsti per le attività indicate al primo comma.

Pertanto, per l'avvio dell'attività di somministrazione nei circoli privati, il presidente (o legale rappresentante) del sodalizio, oltre alla presentazione della Scia ai sensi del D.P.R. 235/2001, deve presentare anche una comunicazione al Questore.

Il ministero dell'Interno, con circolare del 14.12.2012, ha precisato che la nuova comunicazione ha finalità meramente conoscitive e ha lo scopo principale di fornire agli ufficiali e agenti di p. s. poteri di accesso e controllo a tali locali, per i profili di pubblica sicurezza. Poteri, peraltro, analoghi a quelli previsti per gli esercizi di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande.

Tale nuova disposizione assume la stessa ratio dell'art. 9, comma 1, della legge 287/91, che prescrive al Sindaco l'obbligo di comunicare al Prefetto, entro 10 giorni, gli estremi dell'autorizzazione rilasciata o della presentazione della Scia per l'attività di somministrazione al pubblico.

Il ministero concludeva precisando che, per quanto innanzi detto, la comunicazione al Questore

è una competenza che deve essere assolta dall'Amministrazione comunale, che ha ricevuto la Scia o che ha rilasciato l'autorizzazione ai sensi del D.P.R. 235/2001.

Di conseguenza, il rappresentante dell'ente o circolo privato deve presentare la comunicazione al Suap del Comune che dovrà provvedere a trasmetterla al Questore.

L'omessa presentazione della comunicazione sarà punita dall'art. 17 bis del Tulps, con **sanzione amministrativa pecuniaria da € 516 a € 3.098, pagamento in misura ridotta pari a € 1.032**, con l'adozione delle disposizioni di cui all'art. 17 ter, con la misura interdittiva cautelare della cessazione dell'attività di somministrazione.

E ancora, trovando applicazione le norme in materia di pubblica sicurezza, ricordiamo che **il Presidente del circolo, dove si somministra, ha l'obbligo della presenza, ai sensi dell'art. 8 del Tulps**. Anche la violazione di tale ultima disposizione è sanzionata ai sensi dell'art. 17 bis del Tulps, con le medesime sanzioni innanzi citate.

Infine, per i locali del circolo in cui si somministrano alimenti e bevande, è operante l'osservanza delle norme sui criteri di sorvegliabilità, previsti dall'art. 4 del D.M. 564/92, con il divieto di esporre, all'esterno della sede, insegne, targhe o altri cartelli che pubblicizzino l'attività di somministrazione effettuata all'interno, nonché il divieto di accesso diretto da strade o altri luoghi pubblici alla sala di somministrazione.

Nell'ipotesi della mancanza di tali requisiti, l'attività di somministrazione non potrà essere autorizzata, mentre qualora venga accertata la perdita degli stessi requisiti, successivamente all'attività già autorizzata, si dovrà procedere a ordinare la sospensione dell'attività di somministrazione fino al ripristino delle condizioni di sorvegliabilità stabilite dal predetto art. 4.

di **Michele PEZZULLO**
Comandante della PM a.r.

"GLI ANNI A SAVONA SONO STATI I PIÙ BELLI"

ABBIAMO RIPERCORSO LA CARRIERA DI VINCENZO MANNA IN UNA INTERVISTA A TUTTO CAMPO

Nel corso della sua lunga carriera è stato relatore in numerosi convegni di portata internazionale, nazionale e locale. Vincenzo Manna ha sviluppato approfondimenti e studi per la Polizia Locale, in particolare in materia di diritto della circolazione stradale. Ha, inoltre, pubblicato diversi libri e un prontuario Codice della strana.

Qual è il ricordo più bello della tua carriera professionale?

Non è legato a un episodio specifico, bensì a un periodo della mia vita compreso tra il 16 aprile 1971 e il 31 dicembre 1978, durante il quale ho comandato il corpo di Polizia Municipale di Savona. Al momento dell'assunzione del Comando, il corpo si trovava in condizioni disastrose in seguito a un lungo periodo di assenza del Comandante prima per malattia e poi perché collocato in pensione per raggiunti limiti di età. Il corpo, inoltre, soffriva di una enorme carenza di personale: basti pensare che il primo giorno di servizio ho chiesto di controllare il quadro dei servizi giornalieri e ho potuto constatare che, nei due turni di servizio, era presente un unico agente, impegnato nel turno di mattina.

A quel punto che come hai deciso di intervenire?

Nel giro di pochi mesi ho proposto e attuato una vera e propria rivoluzione organizzativa del Corpo, tramite assunzioni, corsi di formazione del personale neo assunto e di aggiornamento per gli agenti già in servizio. L'amministrazione comunale, nella persona dell'assessore delegato, ha mostrato da subito la massima fiducia nei miei confronti, nonostante la giovane età e, soprattutto, ha avuto

> "Non mi viene in mente un fatto di portata tale da essere vissuto dalla categoria come una vera e propria conquista"

la pazienza di non pretendere risultati immediati, dandomi la possibilità di portare a termine il programma concordato e quindi di raggiungere i risultati auspicati. Si è venuto così a creare un clima di entusiasmo, che è partito dai neo assunti, ma ha poi coinvolto nel giro di poco tempo anche il personale più anziano.

Che risultati hai ottenuto?

La cittadinanza si è resa conto di poter contare nuovamente su un soddisfacente servizio di Polizia Municipale con grande soddisfazione di tutti. È stato il risultato di una fattiva collaborazione, ampia, condivisa tra Amministrazione comunale, sindacati, personale tutto, che successivamente non ho avuto più occasione di vivere. Indubbiamente ci sono anche stati momenti di difficoltà e di tensione piuttosto aspri, ma sempre superati con la disponibilità e l'intelligenza delle varie componenti, proiettate essenzialmente al raggiungimento dell'obiettivo comune e il pubblico interesse!

Qual è il ricordo più brutto della tua esperienza professionale?

Ancora oggi, a distanza di oltre trent'anni, faccio fatica a ricordare, e ancor di più a scrivere, di un tragico episodio che ha segnato la mia attività professionale: il suicidio di un collega, avvenuto sul posto di lavoro: negli uffici del corpo di Polizia Municipale di La Spezia e con l'utilizzo dell'arma di ordinanza. Conoscevo quel collega da oltre vent'anni e le occasioni di contatto erano quasi quotidiane. Ancora oggi resto incredulo che abbia potuto pensare e, quindi, mettere in atto, un gesto terribile nella sua tragicità. Si presentava sempre affabile, disponibile e nulla lasciava trapelare che potesse giungere a tanto. È inevitabile, in tali occasioni, che le perso-

ne più vicine all'interessato, si pongano molte domande: perché? Potevo far qualcosa per impedire il tragico evento? Con maggiore attenzione potevo percepire il dramma che il collega stava vivendo? Domande che, ovviamente, mi hanno assillato, soprattutto nei giorni immediatamente successivi all'evento. Altrettanto ovviamente, non sono riuscito a darmi risposte definitive. Questo evento, al di là della sua drammaticità, rimane per me ancora oggi una ferita aperta.

La Polizia Locale di ieri e di oggi, che riflessioni fai?

Nel 2002 ho dovuto lasciare "anticipatamente", per motivi familiari, la Polizia Municipale, scusate se utilizzo una definizione non aggiornata, ma quella della "Polizia Locale" non mi ha convinto completamente, da oltre vent'anni: tale lasso di tempo è da considerarsi enorme. Sono in grado di esprimere il mio pensiero sulla Polizia Municipale di ieri, a maggior ragione in quanto ne ho fatto parte per lungo tempo, ma mi rimane difficile esprimermi su quella di oggi, se non come semplice cittadino. Ciò detto, parto dalla constatazione circa le richieste avanzate dalla cittadinanza ai propri agenti di Polizia Municipale: in proposito è indubbio che a quelle più radicate nel tempo, consistenti nella presenza, quanto più ampia possibile sulla strada, per i vari controlli (viabilità, annona, edilizia, suolo pubblico), è venuto ad aggiungersi un'altra, diventata nel giro di pochi anni sempre più pregnante: mi riferisco alla "sicurezza urbana", definizione molto ampia, che comprende una serie di controlli relativi a comportamenti costituenti illeciti di natura penale o amministrativa, che vanno ad incidere negativamente sulla vita quotidiana della popolazione residente: comportamenti che vanno dal furto, alla rapina, allo spaccio di droga… Tenuto conto della cronica carenza del personale, dalla nuova situazione è derivato un depauperamento della tradizionale attività della polizia municipale, che la cittadinanza ha più volte criticato. Non voglio affermare che tali attività non debbano essere svolte: se sono utili per il miglioramento della vita quotidiana dei nostri concittadini, è doveroso svolgerle. Bisogna evitare, tuttavia, che ciò vada a completo discapito della tradizionale attività di presidio del territorio, andando ad incidere negativamente sulla stessa identità della polizia municipale.

Le conquiste della categoria e le opportunità perse in questi anni…

Non mi viene in mente un episodio, un evento, un fatto di portata tale da essere vissuto dalla categoria come una vera e propria conquista. Sicuramente, però, è bene ricordare l'approvazione della legge quadro sull'ordinamento della Polizia Municipale, legge n. 65 del 7 marzo 1986. Senza voler scender

CHI È VINCENZO MANNA

Nato nel 1943 a Benevento, all'età di 8 anni, insieme alla famiglia, Vincenzo Manna si trasferisce nello "Spezzino", dove ha affrontato gli studi, fino al conseguimento della maturità classica e, quindi, della laurea in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Pisa. Nel 1967 viene assunto dal Comune di La Spezia come ufficiale del corpo di Polizia Municipale. Nel 1974 assume il comando del Corpo di Polizia Municipale di Savona fino al 1979, per poi tornare a La Spezia come Comandante del corpo. Nel 1992, a seguito di pubblico concorso, si insedia a capo del corpo di Polizia Municipale di Torino, dove rimane fino al 2002, data in cui è andato in pensione. Nel 2004 il ministero di Grazia e Giustizia lo nomina Giudice di pace ed è destinato al Tribunale di La Spezia, dove esercita il ruolo fino al 2015, prima di andare definitivamente in pensione.

all'esame delle singole disposizioni contenute nella stessa, è indubbio che questa legge ha determinato una prima disciplina di una categoria costituita da migliaia di lavoratori che fino a quel momento erano stati quasi completamente ignorati dalla politica. La stessa legge ha consentito alle Regioni di emanare, a loro volta, apposite disposizioni "di dettaglio", in base alle competenze date loro dalla nostra Costituzione. Ma sul contenuto della legge 65/86, già nel momento dell'approvazione, esistevano dubbi, vuoti, incertezze che, a distanza di oltre trent'anni, non sono stati riempiti, né risolti, rimandando continuamente a una successiva normativa, che non ha visto ancora la luce.

Critica incisiva…

Per rendersi conto della portata di tale critica, basti ricordare le modalità di approvazione della legge quadro: incredibile a dirsi, un vero e proprio "colpo di mano", favorito dall'amico e collega Francesco Andreotti, allora Comandante della Polizia Municipale di Roma. Quanta fatica ci è costata questa legge: incontri, convegni, audizioni… poi la montagna ha partorito il classico topolino! Resta l'amarezza di averci creduto. Ci siamo tutti impegnati per una soluzione migliore, esistevano certamente le condizioni per ottenere qualcosa di meglio. A proposito delle "opportunità perse, forse non siamo stati sufficientemente convinti per batterci, al fine di ottenere un testo più completo, anche sfruttando meglio la posizione del collega Andreotti, fratello del "divino Giulio".

Di cosa ha bisogno la Polizia Locale?

Questa è la domanda che mi mette in maggior difficoltà: come detto sinora, i vent'anni circa di assenza dall'operatività della Polizia Municipale si sentono eccome. Sono portato a ritenere che, ancora oggi, si senta la necessità di una uniformità di comportamento degli agenti dei vari corpi di Polizia Municipale, con riferimento soprattutto alle tematiche attinenti ad alcune materie, in primis la sicurezza urbana, intesa nel suo significato più ampio. Ancora oggi si riscontrano differenze notevoli tra agenti che si impegnano in modo specifico e continuativo anche in attività che rientrano in detta materia e altri che, invece, quasi non si sentono per nulla coinvolti in queste problematiche. Tali difformi comportamenti operativi probabilmente appaiono influenzati dalla maggiore o minore sensibilità dei singoli agenti, ma in realtà dipendono dal maggiore o minore coinvolgimento dei singoli corpi. In proposito, c'è stato sicuramente negli ultimi anni un notevole miglioramento, ma c'è ancora spazio per ulteriore intervento, di competenza prioritaria delle Regioni, tenuto conto non solo delle varie realtà locali, ma anche di quelle di altre Regioni.

> "Ancora oggi si sente la necessità di una uniformità di comportamento degli agenti dei vari corpi di Polizia Municipale"

Cosa suggerisci?

A tal fine sarebbe auspicabile una "cabina di regia" tra le varie Regioni per garantire una maggiore uniformità di intervento dei singoli agenti, sulla falsa riga di ciò che sta avvenendo, in campo sanitario, per fronteggiare le conseguenze determinate dalla pandemia.

di **Francesco DELVINO**
Dirigente Enti Locali

SCHEDA DEL COMANDO | CASERTA

Comandante: Dott. Luigi De Simone

Ufficiali e agenti: Polizia stradale, Polizia giudiziaria, Polizia ambientale, Polizia amministrativa, Polizia commerciale

Ufficiali e agenti: 67

Abitanti città: 73.125 abitanti

IMPEGNO A TUTTO TONDO

UN CAPOLUOGO DI PROVINCIA CHE OSPITA UNO DEI PIÙ BEI MONUMENTI DEL MONDO. NON SEMPLICE PER LA POLIZIA LOCALE LA CONVIVENZA TRA LA REGGIA DI CASERTA, LA MOVIDA E I RESIDENTI DEL CENTRO STORICO

Il Corpo della Polizia Municipale della città di Caserta, che mi onoro di rappresentare, è a oggi in grave carenza di organico, come credo la maggior parte dei Comandi italiani". Il dottor Luigi De Simone ci parla del Comando che dirige, a partire dalle criticità e guarda al futuro prossimo.

Grande città, organico ridotto

Il Comando di Caserta conta, al momento, 24 ufficiali, 43 agenti, sette ausiliari del traffico e otto unità di personale amministrativo. In poco più di dieci anni l'organico si è dimezzato.
La città si sviluppa su un territorio di oltre 54 chilometri quadrati, tra cui 22 frazioni anche molto distanti tra loro. Come è ovvio, coesistono tutti gli uffici provinciali di ogni ordine e grado che, inevitabilmente, creano caos e criticità per la gestione dell'ordinaria viabilità, soprattutto appena al di fuori della cintura del centro storico che, invece, è preservata dalla zona a traffico limitato. Non è da sottovalutare, inoltre, che nell'organigramma comunale, al Comando fanno capo anche la Protezione civile, la Depenalizzazione, il settore Traffico e Mobilità e i parcheggi pubblici. In città, come è noto, c'è uno dei monumenti più celebri al mondo: la Reggia di Caserta, che accoglie un milione di visitatori l'anno. È nel Real Sito di San Leucio, sito Unesco. C'è, poi, il Borgo medioevale di Casertavecchia.
Il Comando opera 365 giorni l'anno, dalle sette alle 24, non avendo la possibilità di espletare un servizio 24 ore su 24 per la già citata grave carenza di organico, che si aggrava ogni anno per mancanza di turn over.

Impegno per la pandemia, ma non solo

Nonostante le criticità appena accennate, non solo in termini di risorse umane, l'anno appena trascorso è stato molto intenso. Ha visto l'intero organico del Comando alla prese con il contenimento della pandemia, sicuramente una condizione eccezionale, che ha reso necessario rimodulare l'organizzazione interna e la forma mentis degli operatori, impegnati per garantire contemporaneamente la loro incolumità e quella della collettività e per reprimere le violazioni accertate. Non si contano i numerosi impieghi in ambito ordine e sicurezza pubblica legati alla pandemia, come i controlli dei green pass e degli assembramenti, il controllo della safety e la partecipazione alla security nell'ambito delle manifestazioni pubbliche.
Non bisogna, poi, dimenticare i servizi per la prevenzione e la repressione del fenomeno "movida" nel centro storico, che attanaglia la città soprattutto nei fine settimana, per la presenza di numerosi giovani provenienti da tutto l'hinterland.
Importante fetta dell'attività operativa è occupata dall'impiego di forze per il contrasto al cosiddetto fenomeno "Terra dei Fuochi", con interventi denominati di II livello, ovvero congiuntamente a equipaggi dell'esercito e interventi denominati di III livello, con l'impiego di tutte le forze di polizia e di altri organi tecnici competenti, come Asl e Arpac, tutti coordinati da una cabina di regia, di cui il Comandante De Simone è membro, instituita presso la Prefettura di Napoli con al vertice l'Incaricato speciale per il contrasto del fenomeno dei roghi di rifiuti nella Regione Campania, nominato direttamente dal Governo, al fine di ridurre i roghi di rifiuti in zone martoriate dal fenomeno e prigioniere di interessi economici legati all'illecito smaltimento di rifiuti.

Cosa riserva il futuro

"Sicuramente nel futuro prossimo potrebbero esserci novità importanti per i dipendenti pubblici degli Enti locali con la firma del Ccnl Funzioni Locali, triennio 2019/22, ma anche per la nostra categoria rafforzandone l'autonomia e peculiarità all'interno dello stesso Ccnl che, come noto, ha previsto un Titolo dedicato", spiega il Comandante De Simone. "Ma potrebbe venire alla luce l'agognata riforma della nostra Legge-quadro n° 65/86, nonostante le ultime bozze molto deludenti che hanno stravolto l'impianto originario della riforma, dopo mesi di lungo confronto con le parti in causa. Si spera che l'elefante non partorisca un topolino, perché sarebbe l'ennesima mortificazione per la nostra categoria. Tanti provvedimenti normativi e contrattuali sono in procinto di essere approvati e potrebbero cambiare in meglio il nostro status e le nostre prerogative. Non ci resta che sperare nell'oculatezza del Legislatore, compreso quello Regionale e delle parti sindacali interessate".

De Simone cita, dunque, anche la Regione Campania, "che deve necessariamente e doverosamente adeguare e migliorare la legislazione regionale in materia, in quanto la Legge di riferimento ha quasi vent'anni (emanata nel 2003), e che dopo la riforma costituzionale del titolo V della Costituzione, il Legislatore nazionale ha riservato alle Regioni specifici ambiti di diretto interesse della categoria come per esempio in materia di Polizia amministrativa locale".

a cura di
Stefania FANFANI
Polizia Locale
Ugento (LE)

BRILLANTE OPERAZIONE ANTITRUFFA

Alla fine dell'anno appena trascorso, il Comando di Caserta ha portato a termine un'importante operazione di Polizia giudiziaria nell'ambito delle attività di prevenzione e repressione dell'annoso fenomeno della truffa ai danni degli anziani. Operazione che si è conclusa con l'arresto in flagranza di reato di due donne.

Con il classico espediente della consegna di un pacco prenotato da un fantomatico nipote, preceduto da numerose telefonate sull'utenza fissa dall'anziana vittima, ridotta in uno stato di confusione totale e soggezione psicologica, hanno chiesto la somma di 3.500 euro in contanti come controvalore del contenuto del "pacco". In particolare, è stato effettuato l'arresto in flagranza e sono stati disposti gli arresti domiciliari per entrambe le donne da parte dell'Autorità giudiziaria.

A loro carico si è proceduto al sequestro di tre cellulari, un'automobile modello Fiat Panda noleggiata e il pacco oggetto dello scambio: un involucro di colore giallo formato A4, notoriamente utilizzato per la spedizione tramite corrieri, contenente cinque comunissimi quadernoni utilizzati dagli alunni, in modo da rendere il pacco pesante e voluminoso per trarre in inganno e raggirare l'anziana donna.

Vediamo qual è stata la dinamica dei fatti. Le due arrestate raggiungevano l'abitazione dell'anziana donna a bordo del veicolo Fiat Panda e, mentre la passeggera effettuava lo scambio con la vittima fuori al cancello di ingresso dell'abitazione di quest'ultima, la conducente posizionava il veicolo, pronto per la fuga, poco distante.

Il personale del Comando, appostato in zona, interveniva efficacemente e tempestivamente, ed in flagranza di reato, bloccando le due donne, appena dopo la dazione del denaro richiesto, ovviamente sotto la stretta e continua sorveglianza dei colleghi. Durante la perquisizione venivano rinvenuti anche 0,65 grammi di sostanza stupefacente sottoposta a sequestro ai sensi dell'art. 75 del DPR n° 309/90. L'operazione ha avuto un grande risalto mediatico e l'opinione pubblica ha apprezzato l'intervento.

ALCUNI NUMERI DEL 2021

70.000 le sanzioni elevate per violazioni al Codice della strada

20 i TSO eseguiti

3.000 gli atti giudiziari notificati

500 le ordinanze ex art. 7 Cds emesse

1.100 i veicoli rimossi

200 i sinistri stradali rilevati, di cui 108 con feriti

25 le persone denunciate per vari reati (tra cui abusivismo edilizio, illecito smaltimento di rifiuti, guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti, truffa, lesioni personali colpose e lesioni grevi o gravissime stradali, utilizzo di certificazioni ex articolo 188 del Codice della strada false).

ALTA FORMAZIONE SPECIALISTICA

I POLDAY SONO GIORNATE DI STUDIO DEDICATE A TEMI SPECIFICI CHE RIGUARDANO L'ATTIVITÀ DELLA POLIZIA LOCALE

La formazione è fondamentale per chi opera nella Pubblica Amministrazione e, in modo particolare, per la Polizia Locale. Sono numerosi i campi di apprendimento potenziali: evoluzioni normative, innovazioni tecnologiche di settore, digitalizzazione, tecnologie a supporto dei processi operativi, sistemi di gestione ed efficientamento operativo.

Approfondire e conoscere

In questo segmento si muove Pol Italia: formare e informare i lavoratori della Pubblica Amministrazione, in particolare gli appartenenti al corpo della Polizia Locale.

Pol Italia organizza i PolDay, **singole giornate di formazione su temi specifici legati alle attività della Polizia Locale e dalla Pubblica Amministrazione**. Ogni Comando ha la possibilità di organizzare un PolDay. Basta semplicemente contattare Pol Italia e concordare temi, date, sedi e docenze. Si tratta di un'opportunità di grande rilievo per i Comandi di Polizia Locale che possono aggiornare il proprio personale su tutte le tematiche di proprio interesse: ambientale, giudiziaria, edilizia e via di questo passo. A tutti viene rilasciato un kit con il materiale didattico necessario per seguire i lavori. Al termine, viene rilasciato un attestato di partecipazione e vengono messi a disposizione tutti i supporti utilizzati dai docenti.

Grande evento annuale

I PolDay, come detto, sono singole giornate di formazione organizzate durante tutto l'anno da Pol Italia in collaborazione con i Comandi di Polizia Municipale e gli Enti locali che ne fanno richiesta. **Dal 2014, ogni anno, nel mese di ottobre, Pol Italia organizza** Pol Meeting, **evento di respiro nazionale** che coinvolge associazioni, enti pubblici e privati. Due giorni di dibattiti, tavole rotonde e workshop dedicati al confronto e alla formazione per la Pubblica Amministrazione e la Polizia Locale. A tutti gli iscritti viene rilasciato un attestato di partecipazione. Ogni anno il Comitato scientifico individua percorsi capaci di stimolare dibattito e riflessioni tra i più giovani.

L'edizione 2021 si è svolta a Cosenza, nel suggestivo Teatro Rendano, con numeri eccezionali: 500 presenti al meeting, oltre 200 professionisti partecipanti al workshop di approfondimento "Vision Tech", 50 relatori provenienti da tutta Italia, 20 aziende espositrici e tre università coinvolte. Nel 2022, la IX edizione di Pol Meeting si terrà a Roma.

ORGANIZZA IL TUO POLDAY

Per informazioni contatta lo staff di Pol Italia:

Tel. 0984 1451557
E-mail: info@pol-italia.it
Web: www.pol-italia.it

Le puntate precedenti dell'articolo sono sui numeri 2, 3 e 4 scaricabili dal sito www.pol-italia.it/polmagazine

SERBATOIO DI ENERGIE

LA POLIZIA LOCALE PUÒ ESSERE PREZIOSA NELL'ACCOMPAGNARE I PROCESSI DI MUTAMENTO E DI RIALLINEAMENTO ANCHE IN TEMA DI SICUREZZA

Il contesto nel quale si "produce" sicurezza richiede strategie articolate, sovranazionali, nazionali e locali.
Il primo livello è, semplificando, quello dove l'attenzione è sostanzialmente rivolta a crimini terroristici e alla criminalità organizzata. Il livello nazionale, naturalmente influenzato anche dai fenomeni sovranazionali, **è affrontato dall'azione di polizia dei soggetti che hanno una organizzazione che copre tutto il territorio nazionale** ed è sostanzialmente legato alla difesa del Sistema-Paese con le attività che riguardano la tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica come definite all'art. 159 del D.Lgs. n. 112/98. Il livello locale, dove, come ovvio, si manifesta anche l'azione e la primaria competenza delle polizie nazionali, è quello della dimensione della comunità: il luogo, il territorio concreto e definito, dove la minaccia alla sicurezza è diffusa nel tessuto della vita quotidiana delle comunità locali.

L'insicurezza è un fatto (molto) locale

Ed è proprio nella dimensione locale che si sente forte la necessità di un contesto culturale e politico-istituzionale disponibile a realizzare strategie di sussidiarietà.
Se focalizziamo e condividiamo che fino all'ultimo quarto del secolo scorso la società si poteva descrivere come in larga parte ancora con retaggi di una cultura agricola, lenta, disinformata, obbediente alle gerarchie sociali, politiche e religiose che la verticalizzavano e oggi la società è industriale, veloce, orizzontale, iperconnessa, permanentemente informata e sollecitata da più

> "È nella dimensione locale che si sente forte la necessità di un contesto disponibile a realizzare strategie di sussidiarietà"

canali, conflittuale, **non si può non ribadire** (come già evidenziato in altra parte dell'intervento) **quanto il quadro in cui agire si sia modificato per tutti i soggetti riconducibili al sistema sicurezza**.
Prendiamo anche atto che il sistema delle polizie locali è un serbatoio di risorse e di capacità rimaste inutilizzate o mortificate, che può tornare prezioso nell'accompagnare i processi di mutamento e di riallineamento. Seppur con una distribuzione a macchia di leopardo, con una concentrazione di risorse professionali presso i centri di maggiori dimensioni, abbiamo evidenti esempi di corpi di Polizia Municipale che si sanno distinguere per l'elevata professionalità e organizzazione anche nello svolgimento di compiti propri delle polizie di Stato.
Purtroppo, però, abbiamo dovuto osservare che, allorquando anche in Italia, seguendo una tendenza sviluppatasi in precedenza in altri paesi occidentali, **è emersa la domanda di una polizia di prossimità finalizzata a costituire un deterrente per le attività criminose** e, soprattutto, rassicurare i cittadini, a scendere in campo (o meglio, a esservi mandate) con grande ridondanza e risonanza, sono state le forze nazionali, cioè la Polizia di Stato e i Carabinieri.

Occasione sprecata

Non essere riusciti, o essere riusciti solo in parte, a presidiare la funzione, ma anche l'immagine storicizzata, di poliziotti di quartiere, ha confermato la sensazione che per le polizie municipali, al di là delle dichiarazioni di principio contenute nelle norme e ripetute nei dibattiti pubblici, vi sia stata una condizione di "confinamento funzionale" e di essere state posposte ai grandi Corpi statali. Sacrificando, in questo come in altri casi, in modo indifferente, la possibilità di utilizzare e sfruttare

le risorse date dall'appartenenza della Polizia Municipale all'ente locale, con quelle caratteristiche di conoscenza trasversale delle funzioni sociali ed economiche che l'ente svolge nella e per la comunità amministrata, cui lo Stato si rivolge per la risoluzione di problemi, ai quali la sola risposta in termini di ordine e sicurezza pubblica non solo non è sufficiente, ma forse anche controproducente. **Questo a riprova del mancato riconoscimento alle polizie municipali di una collocazione autonoma**, formalmente riconosciuta nel sistema complessivo della sicurezza, anche laddove il ruolo si è sempre voluto e dichiarato come connaturato alla vicinanza coi cittadini.

> "Il sistema delle polizie locali è un serbatoio di risorse e di capacità rimaste inutilizzate o mortificate"

In realtà, le politiche per la sicurezza basate sulle regole "contrattuali" dei vari accordi, ai vari livelli istituzionali, hanno ulteriormente ribadito il persistente ruolo delle polizie locali come jolly con competenze più o meno estensibili ed esigibili, sacrificando un'idea univoca del ruolo e della competenza a livello nazionale. Si tratta, perciò, di stabilire un quadro certo, dove i singoli soggetti Polizia Municipale, vengano inseriti per livelli di prestazioni "esigibili" in base alla loro struttura derivante dalla grandezza e dal "peso" delle autonomie locali da cui tali organismi dipendono.
Una diversa ottica di esame di quanto disposto dall'art. 118, comma 3 della Costituzione può permettere di costruire un sistema certo di competenze per lo svolgimento delle funzioni di polizia locale, definite, omogenee e conformi alla natura legata alla municipalità, per tutto il territorio nazionale.

(continua nel prossimo numero)

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!

CLICCA QUI E SCOPRI DI PIÙ

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

CLICCA QUI

Abbonati subito **GRATIS**
e **RICEVI LA RIVISTA** tutti i mesi nel tuo smartphone

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