

#### RIFIUTI PESCATI ACCIDENTALMENTE

PAG 24 | OSVALDO BUSI

#### GIUDIZIO (DI PACE)

PAG 26 | FABIO PICCIONI

#### QUI COMANDO IO: AREZZO

PAG 32 | con la collaborazione del Comandante

POLIZIA

### CODICE della STRADA PUNTI da CHIARIRE

Notifica dei verbali, stato di ebbrezza, segnaletica, veicoli esteri

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





















#### 04 / Editoriale

La peggiore delusione è l'illusione

#### 06 / Uno contro tutti

A quali veicoli si riferisce?

#### **OBIETTIVO SU**

#### 10 / Chi va piano...

Notifica di più verbali per violazione dell'art. 142 del codice della strada

#### 12 / Ebbrezza da non provare

Prelievo del sangue in ospedale dopo un incidente e necessità dell'avviso della facoltà di farsi assistere dall'avvocato

#### 14 / Veicolo estero condotto da residente in Italia

Quali le caratteristiche del documento che deve trovarsi a bordo del veicolo? Come verificare la data certa?

16/L'insidia dei cantieri stradali È necessario gestire le diverse situazioni possibili in modo uniforme e con la massima corrispondenza alla normativa

#### 20/ Occhio ai principi generali

Apposizione di segnaletica priva di ordinanza istitutiva. Facciamo chiarezza su un argomento spinoso

#### Norma Le

#### 24 / Pesca indesiderata

Novità in tema di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati, i cosiddetti RAP 26 / Mettiamo giudizio

L'appello avverso le sentenze del giudice di pace: cosa è cambiato negli ultimi anni

#### 28 / Questione di punti di vista

Gestione dei proventi derivanti dalle sanzioni elevate ai sensi del Codice della Strada: le procedure efficaci non sono orientate ai problemi, sono orientate alle opportunità

#### 32 / Qui comando io

"Basterebbe Arezzo alla gloria d'Italia È la celebre definizione che il poeta Giosuè Carducci ha dato della città toscana. La Polizia Locale è quidata dal comandante Aldo Poponcini

#### PolMagazine

Direttore: Art director: Coordinatore redazionale: Mario BENCIVINNI Hanno collaborato a questo numero:

Francesco **DELVINO** Luigi **VIRCILLO** Grafica e impaginazione: Antonello CALIPARI, Pierluca GALLO

> Osvaldo BUSI, Luigi DE SIMONE, Fabio DIMITA, Stefania FANFANI, Gianluca FAZZOLARI, Marco MASSAVELLI, Francesca ONNIS, Paolo PECORELLA, Fabio PICCIONI

Organizzazione: Email Redazione: Veronica CATALANO 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

0984/1451557

marketing@lobepartners.it

#### **WEB E SOCIAL**

<u>www.lobepartners.it</u> @lobepartners @lob.epartners

Numero chiuso in redazione: **LUGLIO 2022** 

Registrazione Tribunale Cosenza n. 88/2021 Periodicità mensile | n. 7 (9) - Anno II



## La peggiore delusione è l'illusione!

arrivata l'estate, la solita, contrassegnata come sempre dal caldo torrido e dall'allarme siccità.

È scoppiata l'estate, che si è portata via l'illusione di un rinnovamento.

Si sono concluse le elezioni amministrative abbinate al referendum sulla giustizia e una ulteriore occasione si è persa: gli italiani hanno deciso per lo status quo, nulla si cambia di ciò che tutti vogliono cambiare.

Il Parlamento non vuole prendersi le proprie responsabilità per attivare una equa riforma della giustizia, ma è riuscito, senza capire nulla dell'esito del referendum, a promulgare la cosiddetta "riforma Cartabia" (dal nome del ministro proponente), che riordina il sistema giustizia senza cambiare nulla.

L'illusione di sapere che un magistrato potesse finalmente giudicare e non spadroneggiare per giustiziare si è persa tra l'ignoranza degli italiani (brava gente) e il sistema di copertura sempre efficiente delle lobby e dei poteri forti, provocando l'ennesima delusione in chi avesse sperato finalmente nell'equiparazione del rischio professionale dei magistrati a quello di qualsiasi dirigente pubblico o privato. Eppure di abusi e reati da parte dei

Eppure di abusi e reati da parte dei magistrati sono piene le menti: Enzo Tortora docet!

#### E no, signori cari, il caso Tortora non ha insegnato nulla alla nostra Italia.

E chi scrive ha provato sulla propria pelle gli abusi del sistema (in)giustizia!

Nel frattempo, alcuni sindacati di categoria della Polizia Locale hanno manifestato a Bari di fronte alla casa comunale di Antonio De Caro (che, oltre a essere sindaco di Bari, è anche presidente nazionale Anci), non per l'esito referendario, ma per una nuova legge nazionale per la Polizia Locale, postando in rete foto di soddisfazione con De Caro che, probabilmente, più che controparte, dovrebbe essere interessato a una riforma della normativa in materia di sicurezza locale (dal momento che a seguito della riforma del Titolo V della



# "Buone vacanze! Vi diamo appuntamento a settembre."

Costituzione, avvenuta nel lontano 2001, non potrà mai più esserci una nuova legge 65/86!).

Per uno strano gioco delle parti, alla fine del sit-in barese, tutti sono tornati a casa, sempre più illusi nonostante l'evidente cocente delusione che si consuma da anni a danno della categoria: forse è arrivato il momento di capire che da un lato dobbiamo cambiare interlocutore (per me solo ed esclusivamente i governatori regionali) e dall'altro le aspettative, modificando di conseguenza le strategie! Nel frattempo in questa estate infuocata il Movimento 5 Stelle si è sciolto... per il gran calore dei diversi desideri... in vista delle prossime elezioni nazionali della prossima primavera.

E anche in questo caso iniziano le illusioni con un Parlamento dimezzato.

Tutti gli attuali parlamentari si illudono di essere riconfermati... e quindi il Movimento 5 Stelle si illude di riconfermare il successo delle precedenti elezioni.

Il centrodestra affila i coltelli per conquistare un posto al sole, ma dimentica che è l'unione che fa la forza e così alle recenti amministrative si è giocato piazze importanti per dar sfogo allo sterile individualismo partitico.

Nel frattempo i politici di centro (Calenda, Mastella...) si illudono di far rinascere qualcosa di molto simile alla balena bianca, mentre il buon Letta si illude di aver inventato il sistema delle alleanze aperte (con un Movimento 5 Stelle in via di estinzione) per far risorgere l'Italia di sinistra.

Lo Stato italiano è riuscito, però, in questa torrida estate, a fare qualcosa

di eccezionale: un recentissimo provvedimento dell'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli include tra gli "apparecchi di gioco" anche i vari tipi di "biliardo, composto da un tavolo rettangolare, montato su gambe ovvero su analoghi supporti, circondato da sponde, con o senza buche, che consente giochi, esclusivamente sull'abilità giocatore, tramite il movimento di sfere impresso attraverso l'utilizzo di apposite stecche ovvero della mano".

Questa ampia definizione comprende non solo i classici tavoli da biliardo utilizzati per il "gioco a stecca", ma anche e proprio i comunissimi biliardini (calcio balilla), che quindi vengono equiparati, e il ping pong: questi quindi sono diventati giochi d'azzardo... E finalmente... direi... qualcuno se ne è accorto... che è pericoloso giocare con le palline!

#### Tante illusioni... altrettante delusioni!

Ho finito da molto tempo di illudermi, schiacciato dalle delusioni, convinto che morale e ragione, condite da etica, amore e costanza, fossero le armi migliori per affrontare, invincibile, ogni battaglia.

Ho capito nel tempo che l'illusione fa male, molto male e che, quindi, occorre essere sempre pronti a ottimizzare ciò che si ha, piuttosto che aspettare inutilmente Godot (ricordate la meravigliosa opera dell'assurdo del grande drammaturgo Samuel Beckett?).

Per cui facciamo spazio alla realtà e cerchiamo di ottimizzarla senza illuderci di cambiarla.

PolMagazine si propone esattamente questo: fotografare la realtà, analizzarla, suggerire ottimizzazioni funzionali, sviluppare un nuovo modello ideologico (ma mai idealistico) di gestione del nostro lavoro

In questo numero abbiamo visitato il Comando di Polizia Municipale di Arezzo, impegnato negli ultimi anni, grazie anche a una rinata carta dei servizi (ottimo strumento ormai considerato desueto nella Pubblica Amministrazione), a ottimizzare la qualità del proprio servizio alla città.

Per il resto sfogliatevi la rivista... è tutta vostra!



# A quali veicoli si riferisce?

Si chiede se la limitazione delle 6 t, di cui alla lett. a) del c. 4 dell'art. 84 del CdS, quale condizione per la locazione senza conducente, è riferita a entrambe le categorie di veicoli, ovvero sia ai veicoli a uso speciale sia a quelli destinati al trasporto di cose, ovvero solo a quest'ultime?

E-mail firmata

Di premette che la definizione di "veicoli per uso speciale" di cui alla lett. g) del c. 1 dell'art. 54 del Codice della Strada, in cui sono elencate le diverse categorie di autoveicoli in base alla loro destinazione e caratteristiche, in cui l'"uso speciale" è riferito alla dotazione di tali veicoli di particolari attrezzature per lo svolgimento di determinate funzioni, non trova corrispondenza nell'art. 82 del Codice stesso, in cui la parola "uso" è utilizzata solo ed esclusivamente in riferimento all'utilizzazione economica del veicolo, distinguendo tra l'"uso proprio" e l'"uso di terzi". Inoltre, l'art. 82, c. 5 comprende specificatamente tra le fattispecie dell'"uso di terzi", oltre alla "locazione senza conducente" di cui alla lett. a), anche il "servizio di noleggio con conducente" di cui alla lett. b), sebbene quest'ultimo debba intendersi riferito, come il servizio di piazza (taxi), al solo trasporto di persone, nonché il "servizio di trasporto di cose per conto terzi" di cui alla lett. d), ma non comprende espressamente, con particolare rilevanza al caso di specie, il "servizio di noleggio con conducente di veicoli a uso speciale".

In ogni caso da tale carenza non può certamente ricavarsi che i veicoli per uso speciale possano essere sempre e comunque locati senza conducente, indipendentemente dalle loro caratteristiche. Tale mancanza nel comma 5 dell'art.

82 del CdS ha comportato la necessità di definire la corretta applicazione dell'art. 84 del Codice della Strada, che ha originato un precedente chiarimento da parte di questo Ministero, sul quale si intende ritornare. L'art. 84, c. 4, lett. a) del Codice della Strada, include, tra i possibili veicoli destinati alla locazione senza conducente, "i veicoli ad uso speciale ed i veicoli destinati al trasporto di cose, la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 6 t". Tale limite di massa deve essere inteso valido, oltre che per veicoli destinati al trasporto di cose, anche per i veicoli ad uso speciale, definiti dall'art. 54, c. 1 lett. g) del CdS e dettagliati nell'art. 203 c. 2 del D.P.R. 495/92, in cui sono compresi i veicoli di interesse per il caso di specie.

Ciò si deduce dal principio della norma, che intende limitare, per evidenti ragioni di sicurezza, la locazione senza conducente ai veicoli "leggeri", siano essi adibiti al trasporto di cose o a uso speciale, fermo restando, peraltro, che questi ultimi possono anch'essi trasportare cose connesse col ciclo operativo delle attrezzature, mentre per i veicoli "pesanti" rende obbligatorio il servizio di noleggio con conducente. Peraltro, il medesimo principio si riscontra nella disposizione della lettera



b) del c. 4 dell'art. 84, in cui anche per il trasporto di persone si introduce una limitazione, in base al numero di posti, alla locazione senza conducente. Inoltre, tale lettura trova conferma anche nella formulazione della norma stessa.

Infatti, se il legislatore avesse inteso non porre alcuni limite di massa per i veicoli a uso speciale, avrebbe riservato a essi una specifica ed esclusiva lettera nel comma 4 del citato art. 84, distinta da quella dei veicoli adibiti al trasporto di cose. Tuttavia, si deve evidenziare che nell'ambito dei veicoli a uso speciale, vi sono alcune categorie di veicoli, tra cui in particolare proprio le autogru in oggetto, il cui tempo di utilizzo su strada è di molto inferiore rispetto a quello impiegato nelle funzioni per cui sono concepiti, ma che sono svolte al di fuori dell'ambito stradale.

Pertanto, per tali specifiche categorie di veicoli, quando ricadano nel campo di applicazione della lett. a) del c. 4 dell'art. 84, dovrebbe ricavarsi la necessità che, nell'ambito di una fornitura della disponibilità di un veicolo a favore di terzi, si dovessero individuare tre distinte fasi, con l'obiettivo di non imporre l'obbligo del noleggio con conducente anche nella fase intermedia dove potrebbe non risultare necessario:

- noleggio con conducente per il trasporto su strada fino al luogo di svolgimento delle attività (se diverso dalla strada);
- locazione senza conducente per il periodo di utilizzo al di fuori della strada;
- noleggio con conducente per il ritorno in sede o comunque per il successivo spostamento su strada. Pertanto, in sintesi, ai fini della circolazione su strada, la limitazione delle 6 t, di cui alla lett. a) del c. 4 dell'art. 84 del CdS, quale condizione per la locazione senza conducente, è riferita a entrambe le categorie di veicoli, ovvero sia ai veicoli a uso speciale sia a quelli destinati al trasporto di cose. (f.d)

L'articolo 193 del Codice della Strada, al comma 1, recita "I veicoli a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi". L'articolo 2, comma 1, dello stesso codice prescrive "Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce strada l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali". Infine, l'articolo 3, comma 1, n. 9 dà la definizione di circolazione: "Circolazione è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada". Dalla lettura coordinata delle norme emerge, a nostro parere, che è obbligatoria la copertura assicurativa per qualunque veicolo a motore in circolazione su una strada pubblica, ivi compreso quando è in sosta.



# Quando c'è l'obbligo di assicurazione?

Con una specifica nota il ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili ha chiarito che è obbligatoria la copertura assicurativa per qualunque veicolo a motore in circolazione su una strada pubblica, ivi compreso quando è in sosta. Pertanto si chiede se la sosta di un veicolo avviene su strada pubblica (anche gli spazi riservati alla sosta dei veicoli al servizio delle persone diversamente abili fanno parte della strada pubblica) l'obbligo di assicurazione rimane? Inoltre, se il soggetto interessato pone invece il veicolo in uno spazio privato o comunque fuori dalla strada come sopra definita, è esentato da tale obbligo?

Lettera firmata

Pertanto, se la sosta di un veicolo avviene su strada pubblica (anche gli spazi riservati alla sosta dei veicoli al servizio delle persone diversamente abili fanno parte della strada pubblica) l'obbligo di assicurazione rimane. Lo spazio riservato per la sosta alle persone diversamente abili non può essere equiparato a uno spazio privato, poiché può essere utilizzato anche da soggetti diversi, quando non è occupato, per esempio per una breve fermata nella quale il conducente è sempre presente o per il passaggio di un pedone. Se il soggetto interessato pone, invece, il veicolo in uno spazio privato o comunque fuori dalla strada come sopra definita è esentato da tale obbligo. (f.d)

#### • Marchio sì o marchio no?

pettabile redazione, si chiede se per quanto disposto dall'art. 57 c. 1 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada, la dicitura "uso privato" riferito ai veicoli è da intendersi come "uso proprio". Il quesito nasce dal fatto che a seguito di un controllo su strada è emerso che alcune autovetture utilizzate da soggetti privati, nella loro attività di agenti di vendita per conto di una società, avevano apposto il marchio della medesima società. In sintesi l'agente di vendita utilizzava l'autovettura a uso proprio. È legittima tale procedura?

In relazione alla richiesta di parere inerente quanto disposto dall'art. 57 c. 1 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada si evidenzia, a nostro parere, che la dicitura "uso privato" riferita ai veicoli è da intendersi "uso proprio". L'espressione "uso privato" era utilizzata nel Dpr 15 giugno 1959, n. 393 Testo unico delle norme sulla circolazione stradale, precedente versione del Codice della Strada abrogata dal vigente D.Lgs. 285/1992 che costituisce il nuovo Codice della Strada. Sia nel vigente Codice che nel relativo Regolamento non viene utilizzata l'espressione "uso privato" salvo nel succitato art. 57. Ciò premesso si evidenzia che ai sensi dell'art. 82 c. 3 del nuovo Codice della Strada i veicoli possono essere adibiti ad uso proprio o a uso di terzi. Il successivo c. 4 specifica che si ha l'uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito a uso proprio.

L'uso di terzi comprende:

- a) locazione senza conducente;
- b) servizio di noleggio con conducente e servizio di piazza;
- c) (taxi) per trasporto di persone;



- d) servizio di linea per trasporto di persone;
- e) servizio di trasporto di cose per conto terzi;
- f) servizio di linea per trasporto di cose;
- g) servizio di piazza per trasporto di cose per conto terzi.

Alla luce delle disposizioni richiamate, a parere dello scrivente, le autovetture utilizzate da soggetti privati nella loro attività di agenti di vendita per conto della Società rappresentata non possono apporre il marchio della Società in quanto l'agente di vendita utilizza l'autovettura a uso proprio (ai sensi del citato art. 82 del nuovo Codice) e l'art. 57 c. 1 del Regolamento dispone che sulle autovetture a uso privato è consentita unicamente l'apposizione del marchio e della ragione sociale della ditta cui appartiene il veicolo. L'appartenenza del veicolo è da attribuire all'agente di vendita e non alla Società per cui il marchio non si ritiene possa essere apposto sull'autovettura dell'agente di vendita. (f.d)

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.

### LE GRANDI IDEE NON DORMONO MAI

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





#### NOTIFICA DI PIÙ VERBALI PER VIOLAZIONE DELL'ART. 142 DEL CODICE DELLA STRADA

nteressante intervento della Corte di Cassazione civile in materia di violazione dell'articolo 142, Codice della Strada: l'opposizione a sei distinti verbali di accertamento, con i quali è stata contestata la violazione dell'articolo 142, commi 7 e 8, codice della strada, per aver circolato superando i limiti di velocità, a seguito di rilevamento mediante apparecchiatura elettronica e successiva notificazione, evidenziava l'illegittimità della contestazione differita, la mancata segnalazione dell'apparecchiatura di controllo, l'errata classificazione della strada dove erano state consumate le violazioni e la mancata taratura periodica dell'apparecchio.

Il giudice di pace respingeva l'opposizione, così come il tribunale in sede di appello.

In particolare, il tribunale dava atto che il superamento dei limiti di velocità era circostanza neppure contestata, aspetto di non poco conto in sede di gestione del contenzioso in materia di codice della strada, evidenziando che tutti i verbali di accertamento dell'infrazione indicavano il tipo di apparecchiatura utilizzata, i dati identificativi, l'omologazione, gli estremi del decreto prefettizio con il quale era stato autorizzato l'utilizzo dell'impianto e l'avvenuta contestazione differita.

I dispostivi erano risultati funzionanti ed erano stati sottoposti a controllo periodico di funzionalità. Risultava, inoltre, rispettato l'obbligo, posto a carico del proprietario della strada, di dare preventiva informazione della presenza degli apparecchi di controllo della velocità.

#### I giusti tempi

Infondata era anche la censura con cui il sanzionato aveva lamentato l'eccessiva distanza di tempo tra la commissione dell'infrazione e la notifica dei verbali, dato che le infrazioni erano state notificate al ricorrente nel rispetto del termine di legge. Secondo il tribunale, dalle fotografie prodotte dal Comune emergeva con chiarezza la presenza di plurimi cartelli indicanti il limite di velocità, per cui all'appellante sarebbe stato sufficiente rispettare quel limite per evitare ogni violazione, non potendo invocarsi la "inconsapevolezza dell'automobilista", né tantomeno una condotta illegittima da parte dell'amministrazione per "fare cassa".

La Corte di Cassazione, con l'ordinanza n. 7704, del 9 marzo 2022, ha confermato la legittimità degli accertamenti e dei conseguenti verbali di contestazione

delle violazioni regolarmente notificati.

In particolare, in riferimento all'eccezione con la quale veniva lamentato che l'amministrazione aveva notificato contestazioni seriali, procedendo a notificare il primo verbale solo dopo la consumazione delle successive infrazioni, per cui l'interessato non aveva avuto la possibilità di osservare i divieti, con conseguente lesione del diritto di difesa, posto che la rilevazione della velocità avviene mediante accertamenti irripetibili e difficilmente superabili con prova contraria, venendo pregiudicata anche la funzione educativa della sanzione, la Corte ha statuito che la tesi del ricorrente, secondo cui le sanzioni andrebbero notificate secondo l'ordine cronologico di consumazione di ciascuna infrazione, e comunque con modalità tali da porre il sanzionato in condizione di non commettere ulteriori infrazioni e di conoscere per tempo l'esistenza dei divieti o di norme di comportamento, non può essere in alcun modo condivisa: infatti, l'ordinamento appresta ampie garanzie di conoscibilità dei divieti e delle norme di comportamento che nulla hanno a che fare con la notificazione delle singole violazioni, la cui unica funzione è quella di porre l'incolpato in condizione di apprestare le eventuali difese contro ciascuna contestazione e di evitare che la soggezione al potere sanzionatorio si protragga sine die.

#### **Adeguata informazione**

Né sussistono elementi per ritenere che il ricorrente non fosse in condizione di conoscere i limiti di velocità operanti in zona: tali limiti discendono da norme primarie o da disposizioni derogatorie adottate con provvedimenti amministrativi dalle autorità locali, assicurando in tal modo la tipicità degli illeciti e la conoscibilità delle regole di condotta degli utenti della strada. Il principio di tipicità posto a fondamento della disciplina sulla segnaletica stradale comporta che un determinato obbligo (o divieto) di comportamento è legittimamente imposto solo per effetto della visibile apposizione del corrispondente segnale previsto dalla legge (Cass. n. 3660 del 2099; Cass. n. 3939 del 2016; Cass. n. 36412 del 2021).

Quanto al fatto che la rilevazione delle velocità mediante apparecchiature elettroniche costituisca un accertamento irripetibile, la questione non è pertinente, poiché - come ha osservato la Corte costituzionale - il bilanciamento tra l'efficacia probatoria privilegiata di tali rilevazioni e il diritto di difesa trova un giusto contemperamento ed un punto di equilibrio nella necessità che l'amministrazione dimostri, mediante le relative certificazioni, il corretto funzionamento e la sottoposizione dell'apparecchiatura alla procedure di controllo, con riferimento alle singole infrazioni contestate (cfr. Corte Cost. n. 113 del 2015).



#### Tempo dilatato

Con una ulteriore eccezione, viene lamentato che le infrazioni erano state commesse con lo stesso veicolo, sullo stesso tratto di strada ed erano state rilevate dal medesimo apparecchio automatico entro un ristretto lasso di tempo, configurandosi una condotta unica cui andava applicata un'unica sanzione: la Corte di Cassazione ha ritenuto inammissibile il motivo di ricorso, in quanto, in realtà, le infrazioni erano state commesse non già entro un tempo ristretto, ma a distanza di giorni l'una dall'altra, mancando quel requisito di sostanziale contestualità o comunque il carattere di durata e quindi unitario, delle predette condotte illecite, condizioni indispensabili per giustificare un'unica contestazione (cfr. Corte Cost. 26.1.2007, n. 14). Quanto all'applicabilità del beneficio del concorso formale o della continuazione, infine, a censura è parimenti inammissibile: infatti, l'istituto del cumulo giuridico tra sanzioni è applicabile alla sola ipotesi di concorso formale (omogeneo o eterogeneo) tra le violazioni contestate, nei soli casi, quindi, di violazioni plurime commesse con un'unica azione od omissione, non essendo per converso invocabile in caso di concorso materiale (violazioni commesse con più azioni od omissioni: Cass. SS.UU. n. 15669 del 2016), ed è inoltre esclusa la possibilità di invocare l'articolo 81, codice penale, in tema di continuazione tra reati, sia perché l'articolo 8, legge n. 689/81 prevede espressamente tale possibilità soltanto per le violazioni in materia di previdenza e assistenza, sia perché la differenza morfologica tra illecito penale ed illecito amministrativo non consente che, attraverso un procedimento di integrazione analogica, le norme di favore previste in materia penale vengano tout court estese alla materia degli illeciti amministrativi.





# EBBREZZA DA NON PROVARE

PRELIEVO DEL SANGUE IN OSPEDALE DOPO
UN INCIDENTE E NECESSITÀ DELL'AVVISO
DELLA FACOLTÀ DI FARSI ASSISTERE DALL'AVVOCATO



n merito ai rapporti tra alcoltest e facoltà di farsi assistere da un avvocato, si è spesso pronunciata la giurisprudenza che ha fornito interessanti chiarimenti in merito, anche se permane qualche dubbio ancora irrisolto.

Una recentissima sentenza della Corte di Cassazione ha aggiunto un altro importante tassello con una pronuncia per certi versi "innovativa".

Come è noto, l'organo di polizia stradale, prima di eseguire il controllo alcolemico sul conducente di un veicolo, deve avvisarlo della facoltà di farsi assistere da un difensore di fiducia, come previsto dalla legge. Per effettuare tale atto urgente e irrepetibile, è necessario adottare una serie di garanzie nei confronti del potenziale indagato, conducente di un veicolo con un tasso alcolemico superiore a 0.8 g/l. Tra le garanzie previste vi è, appunto, l'avviso appena citato. La mancanza di tale avvertimento inficia tutto l'accertamento, rendendo, pertanto, nulle le conseguenti sanzioni. La nullità potrà essere fatta valere anche successivamente all'effettuazione del test e fino al momento dell'emissione della sentenza di primo grado a carico del conducente imputato del reato di guida in stato di ebbrezza, ex articolo 186 comma 2 CdS. Si ritiene che l'avviso possa avvenire anche verbalmente, purché sia poi inserito nel corpo del verbale di atti urgenti sulla persona, ex art. 354 cpp. L'annotazione dell'avviso nel corpo del verbale de

quo ha fede privilegiata, come sancito da una recente sentenza della Cassazione. Addirittura per gli Ermellini il verbale può essere redatto anche dopo



giorni e, se nello stesso si attesta la regolarità degli avvertimenti, la prova contraria potrà essere data solo con la querela di falso, percorso rischioso e tortuoso.

Sempre la Cassazione ritiene che, anche quando nel verbale non è presente l'avvertimento, può bastare la deposizione in udienza degli agenti operanti o, addirittura, la semplice indicazione nella comunicazione di notizia di reato redatta dagli stessi che sanerà la mancanza. Di contro, ricordiamo l'Ordinanza con la guale la Suprema Corte sostiene che la prova dell'avviso è data esclusivamente dalla indicazione nel verbale ex art. 354 cpp. Con la citata Ordinanza, visti gli orientamenti opposti sul punto, sono state interessate le Sezioni Unite. In tale circostanza la Cassazione ha ritenuto che, consentire la testimonianza per sanare la mancata indicazione dell'avvertimento all'indagato nel verbale, va in conflitto con il divieto di testimonianza dell'agente di polizia giudiziaria su dichiarazioni non verbalizzate, principio stabilito dalle Sezioni Unite quasi un ventennio fa.

#### **Adempimento importante**

Ma la sentenza che sicuramente stabilisce "innovativamente" la necessità di un nuovo e delicato adempimento per gli operatori di polizia stradale, è quella resa pochi giorni fa e sopra accennata. Secondo la Cassazione, gli organi di polizia devono dare l'avviso al conducente della facoltà di farsi assistere da un difensore di fiducia, non soltanto ove richiedano l'effettuazione di un prelievo ematico presso una struttura sanitaria ai fini dell'accertamento del tasso alcolemico ovvero al di fuori degli ordinari protocolli di pronto soccorso, ma anche quando richiedano che tale accertamento venga effettuato sul prelievo ematico già operato autonomamente da tale struttura a fini di diagnosi e cura. Quindi, al fine di non rendere nulla l'intera procedura di accertamento, sussiste l'obbligo di avviso al conducente coinvolto in un incidente stradale della facoltà di farsi assistere da un difensore di fiducia, in relazione al prelievo ematico presso una struttura sanitaria finalizzato all'accertamento del tasso alcolemico, qualora l'esecuzione di tale prelievo non avvenga nell'ambito degli ordinari protocolli sanitari, ma sia autonomamente richiesta dalla polizia giudiziaria per finalità di ricerca della prova.

Infatti, l'unico caso ove l'obbligo non sussiste è quando la polizia giudiziaria si limiti ad acquisire la documentazione dell'analisi. Effettivamente emerge l'indispensabilità dell'intervento delle Sezioni Unite sulla questione. Certamente la soluzione a tutti i problemi, è quella di non omettere di richiamare l'avvertimento all'indagato nel corpo del verbale di operazioni urgenti sulla persona ex artt. 354 cpp, al fine di blindare tutti gli atti consequenziali. A conclusione di tale disamina, appare utile rammentare le sanzioni previste dall'art. 186 comma 2 CdS:

- quando il valore del tasso alcolemico nel sangue è compreso tra 0,5 e 0,8 g/l, è previsto il pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 543 a euro 2.170, con conseguente sospensione della patente di guida da 3 a 6 mesi;
- se il tasso è superiore a 0,8 ma inferiore a 1,5 g/l, scatta il reato di guida in stato di ebbrezza, punito con l'arresto fino a 6 mesi e con l'ammenda da 800 a 3.200 euro. Si applica la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da 6 mesi a 1 anno;
- un tasso superiore a 1,5 g/l comporta l'arresto da 6 mesi a 1 anno e l'ammenda da 1.500 a 6.000 euro; la patente è sospesa per un periodo da 1 a 2 anni; Nei casi in cui il veicolo appartiene a persona estranea alla violazione, il periodo di sospensione della patente di guida è raddoppiato. La patente è revocata in caso di recidiva biennale.



di **Luigi DE SIMONE**Comandante PM

Caserta (CE)

13



#### QUALI LE CARATTERISTICHE DEL DOCUMENTO CHE DEVE TROVARSI A BORDO DEL VEICOLO? COME VERIFICARE LA DATA CERTA?

ome noto a tutti coloro che si occupano di polizia della mobilità, attraverso l'articolo 2 della legge 23 dicembre 2021, n. 238, recante "disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2019-2020", pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 12 del 17 gennaio 2022, rispetto alla regolamentazione della circolazione sul territorio nazionale di veicoli immatricolati all'estero, il legislatore è intervenuto con particolare incisività sul Codice della Strada (D. lgs. 285/92), spazzando via il previgente impianto precettivo e sanzionatorio introdotto con il D.L. n. 113/2018 poi convertito, con modificazioni, in legge n. 132/2018.

Con il compito di ridefinire le formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi registrati in uno Stato estero quando condotti da residenti in Italia, a decorrere dal 1º febbraio 2022 nel codice stradale nazionale è stato introdotto l'articolo 93-bis, il cui comma secondo - per espressa previsione dell'articolo 2, comma 2, della legge n. 238/2021 - è formalmente entrato in vigore solo dal 19 marzo scorso, ciò al fine di consentire la messa a punto dell'apposito elenco del sistema informativo gestito dal P.R.A. previsto dall'articolo 94, comma 4-ter, C.d.S., ossia del REgistro Veicoli Esteri (REVE),

anch'esso concepito dalla novella legislativa in materia di circolazione in Italia di veicoli immatricolati oltre confine.

In siffatto contesto, a distanza di pochi mesi dall'entrata in vigore del secondo comma dell'articolo 93-bis, C.d.S., la domanda ricorrente da parte di più addetti ai lavori e stata quella relativa a: "quali devono essere le caratteristiche di un'autorizzazione alla guida di un veicolo estero della durata di trenta giorni, per tanto non verificabile al REVE, redatta dal proprietario dell'autoveicolo, motoveicolo o rimorchio, ed esibita dal conducente residente in Italia, e come è possibile verificare la data certa presente sul documento?"

#### **Quale documento?**

Per rispondere al quesito dobbiamo prendere in considerazione l'articolo 93-bis, comma 2 primo periodo, C.d.S., nella sua formulazione letterale secondo la quale: "a bordo degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, deve essere custodito un documento, sottoscritto con data certa dall'intestatario, dal quale risultino il titolo e la durata della disponi-



bilità del veicolo"; il successivo periodo, inoltre, specifica che: "quando la disponibilità del veicolo da parte di persona fisica o giuridica residente o avente sede in Italia supera un periodo di trenta giorni, anche non continuativi, nell'anno solare, il titolo e la durata della disponibilità devono essere registrati, a cura dell'utilizzatore, in apposito elenco del sistema informativo del P.R.A. di cui all'articolo 94, comma 4-ter".

In considerazione del fatto che né il codice stradale nella formulazione che precede, né alcuna altra norma ad esso complementare, specifica le caratteristiche che deve presentare il documento da tenere a bordo ex articolo 93-bis, comma 2 primo periodo, C.d.S., conformemente alle indicazioni fornite dal Dipartimento della pubblica Sicurezza, in sede di controllo è da ritenere valido qualsiasi documento purché:

- sia redatto in lingua italiana (esempio: la copia del contratto di leasing o locazione a lungo termine);
- se in lingua straniera accompagnato da traduzione asseverata;
- sia sottoscritto dall'intestatario;
- rechi data certa antecedente dalla quale risulti il titolo del possesso (esempio: locazione, leasing o comodato nei confronti di un soggetto individuato);
- indichi la durata ed il titolo della disponibilità del veicolo e, ovviamente, consenta di poter stabilire il titolo e la durata del possesso.

Riguardo alla data certa, strumento fondamentale per rendere il titolo certo ed eventualmente anche opponibile a terzi, essa permette di dimostrare giuridicamente che il documento è stato formato, o comunque sussisteva ad una determinata data e, in particolare, a dimostrare la durata del titolo.

Di seguito una serie di esempi, certamente non esaustivi ma pur sempre indicativi per coloro che effettuano i controlli su strada, riguardo alla data certa da rapportare alla natura del documento esibito:

- scrittura privata: è data certa quella dell'autentica della sottoscrizione;
- atto pubblico: è data certa quella dell'autentica della sottoscrizione;
- se la scrittura privata non ha sottoscrizione autentica o non è atto pubblico, la data certa può risultare dalla registrazione dell'atto o dall'opposizione su di esso di una marca temporale utilizzata per la spedizione dei documenti per mezzo posta;
- atto sottoscritto digitalmente: si può fare riferimento anche alla marca temporale presente nella firma digitale;
- atto inviato tramite PEC: la certezza della data è data dalle ricevute di consegna e di accettazione del messaggio di posta elettronica certificata.



Se non ricorre nessuna delle forme sopraindicate, la prova della data certa può essere comunque fornita dall'interessato con qualsiasi altro mezzo. Ulteriori indicazioni si possono rinvenire nella circolare Prot. 300/STRAD/000009865.U/2022 emessa dal dicastero dell'interno il 23 marzo 2022, cui si rinvia per ogni ulteriore approfondimento.

#### Il registro dei veicoli esteri

Per quanto concerne la registrazione al REVE (REgistro Veicoli Esteri) si tenga in considerazione che essa, così per come già indicato più sopra diviene obbligatoria "quando la disponibilità del veicolo da parte di persona fisica o giuridica residente o avente sede in Italia supera un periodo di trenta giorni, anche non continuativi, nell'anno solare,..."; il che - in astratto non pregiudica in alcun modo la possibilità di ricorrere a tale forma di registrazione anche per periodi inferiori ai trenta giorni per come imposti dalla norma. Sul punto specifico e per approfondimenti in ordine al REVE ed alla registrazione nell'apposito elenco ex articolo 94, comma 4-ter, C.d.S., si rinvia al testo della circolare Prot. n. 029/000580/22 emessa dall'ACI il 15 marzo 2022. Da ultimo si partecipa che il Dipartimento della Pubblica Sicurezza con circolare Prot. 300/STRAD/0000018199.U/2022 del 31 maggio 2022, ha fornito chiarimenti e disposizioni operative a vantaggio dell'uniformità nell'applicazione delle nuove norme in materia di inserimento nella banca dati SDI e di verifica della registrazione al REVE, ma di questo diremo in un prossimo articolo...

di **Gianluca FAZZOLARI**Sost. Comm. PdS, specializzato
in controllo documentale, tecniche
d'indagine e servizi di polizia stradale

Pur garantendo la massima affidabilità riguardo al contenuto di quanto precede, l'autore non risponde dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute. Quanto precede rispecchia esclusivamente l'interpretazione dell'autore, e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato di appartenenza.



È NECESSARIO GESTIRE LE DIVERSE SITUAZIONI POSSIBILI IN MODO UNIFORME E CON LA MASSIMA CORRISPONDENZA ALLA NORMATIVA



er cantiere stradale si intende qualsiasi attività svolta con mezzi o personale tali da costituire occupazione o comportare modifiche allo stato di fatto della strada e in grado di costituire variazioni alla normale viabilità.

I cantieri stradali sono, ad esempio, quelli per la manutenzione del manto stradale, per l'istallazione di segnaletica, per la posa in opera opere e manufatti di pertinenza della strada, per la manutenzione dell'illuminazione pubblica e via di questo passo. Tali anomalie e ostacoli creano situazioni di potenziale pericolo. Da qui la necessità di gestire la questione in maniera uniforme e rigorosamente rispondente alla normativa.

L'articolo 21 del Decreto Legislativo 285 del 30.04.1992 regola, congiuntamente agli articoli dal 30 al 43 del D.P.R. 495 del 16/12/1992 (regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo CdS), la disciplina delle opere depositi e cantieri stradali. Tale normativa costantemente aggiornata delinea un campo operativo piuttosto complesso, in quanto tutte le norme del Cds e del regolamento di esecuzione vanno abbinate a una serie di norme relative alla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.



# "Tali anomalie creano situazioni di potenziale pericolo. Da qui la necessità di gestire la questione in maniera uniforme"

Per quanto riguarda l'allestimento dei cantiere stradale si sono succeduti una serie di provvedimenti legislativi, tra i quali i principali sono in ordine cronologico:

- Direttiva 6688 del 24.10.2000 sulla corretta e uniforme applicazione delle norme del Cds in materia di segnaletica e criteri per l'istallazione e la manutenzione;
- D.M. 10/7/2002 recante il disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici differenziati per categorie di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo;
- D.M. n.420 del 12.12.2011 (art. 6 del D.L-gs35/2011) recante misure di sicurezza temporanea da applicare a tratti interessati da lavori stradali;
- Direttiva Prot.4867 del 05/08/2013 per le istruzioni e linee guida per la fornitura e posa in opera di segnaletica stradale;
- Decreto Interministeriale 04/03/2013 recante i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare integrato dal D.M. del 22/01/2019.

Tutti questi provvedimenti emessi dal MIT (ora MIMS) e dal ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali sottolineano l'esigenza di normare un settore strategico quale quello delle infrastrutture stradali, nel pieno rispetto della sicurezza e salute degli operatori, anche per cercare di arginare la piaga delle morti bianche legate ai cantieri stradali soprattutto sulle strade di categoria A.

#### **Controllo diversi**

Di contro, occorre sottolineare che mentre i cantieri presenti nelle infrastrutture viarie



principali del nostro paese sono disciplinati e soggetti a controlli molto rigorosi, altrettanto non accade in ambito locale. Infatti, nella viabilità secondaria, principalmente all'interno dei centri abitati, i cantieri stradali rappresentano una vera insidia non solo per gli utenti della strada ma anche per gli stessi operatori che prestano la loro opera all'interno di questi cantieri.

Le ragioni sono molteplici e cercheremo brevemente di riassumerle. Le tipologie di cantiere stradale in linea di massima sono:

- a) cantieri d durata non superiore a due giorni che prevedono l'utilizzo di segnali mobili;
- b) cantieri di durata tra 2 e 7 giorni che prevedono l'utilizzo di segnaletica parzialmente fissa;
- c) cantieri di durata superiore a 7 giorni che prevedono l'utilizzo di segnaletica fissa e relativa segnaletica orizzontale di colore giallo.

All'interno dei centri abitati la maggior parte dei cantieri stradali hanno una durata inferiore a sette giorni e, pertanto, prevedono l'utilizzo di segnaletica mobile o eventualmente parzialmente fissa. In ragione della durata breve, in questi cantieri il più delle volte si riscontrano una segnaletica carente (qualche volta risulta totalmente assente), assenza di movieri anche se necessari e personale operante sprovvisto dei DPI obbligatori.

Spesso queste carenze vengono giustificate con l'urgenza dei lavori, ma in realtà non esistono norme che esentano dall'apposizione della prescritta segnaletica e men che meno che esentano dall'utilizzo dei DPI da parte degli operatori.

La funzione della segnaletica stradale deve essere quella di permettere agli utenti della strada di conoscere il pericolo e l'insidia rappresentato dal cantiere e contemporaneamente suggerire il comportamento più idoneo da tenere, ivi compreso il percorso alternativo.

La segnaletica, inoltre, deve essere coerente con la necessita e/o il pericolo, deve risultare credibile, in quanto deve fornire un'informazione quanto più precisa possibile, attinente con le prescrizioni (effettivamente giustificate) e deve essere rimossa prontamente al termine dei lavori.

Altra caratteristica importante per la segnaletica è quella di risultare pienamente visibile (di notte e con condizioni meteo avverse) e leggibile per forma dimensioni e stato (non deve presentarsi usurata o danneggiata).

La carenza o assenza della segnaletica stradale di cantiere può essere causa di sinistri stradali, con esiti, per talune tipologie di veicoli come velocipedi, ciclomotori e motocicli, gravissimi.

#### **Aspetto fondamentale**

Per quanto riguarda la sicurezza del personale occorre sottolineare che a seconda della tipologia di strada ove insiste il cantiere stradale, la normativa attuale prevede l'obbligo per gli operatori di indossare abbigliamento ad alta visibilità (che costituisce DPI) conforme alle disposizioni del D.M. 9 giugno 1995 e alla norma UNI EN 20471 ovvero di classe 3 per le strade A, B, C e D (strade principali e urbane doppia corsia) di classe 2 per le altre strade minori.

Inoltre per garantire in sicurezza il transito dei pedoni tutti i cantieri devono essere progettati per garantire la piena sicurezza dei pedoni mediante barriere, parapetti o altre recinzioni e se il marciapiede risulta ostruito dal cantiere si dovrà delimitare e proteggere idoneo corridoio di transito pedonale lungo il lato o i lati prospicenti il traffico veicolare della larghezza di almeno un metro. Purtroppo la carenza di controlli, l'eccessivo ricorso all'istituto del subappalto e la congiuntura economica attuale sono tra i motivi del proliferare di cantieri stradali inadeguati e carenti anche nei requisiti minimi di sicurezza, pregiudicando, anche in maniera significativa, la sicurezza stradale e la sicurezza dei lavoratori impegnati all'interno dei cantieri stradali.

È auspicabile un controllo attento e professionale da parte delle Polizie Locali dei cantieri presenti all'interno delle aree urbane che appaiono i più soggetti ad anomalie e illegalità.

Come è stato sottolineato già in altre occasioni la sicurezza stradale deve necessariamente passare attraverso una visione di insieme nuova, dinamica e al passo con i tempi. Offrire sicurezza significa garantire piena osservanza delle norme e delle regole, e in questi mesi post pandemia il rispetto delle regole deve essere l'imperativo per costruire un futuro migliore.



#### di **Paolo PECORELLA**

Comandante Polizia Locale Castiglione del Lago (PG)

#### Riferimenti normativi

- Direttiva 6688 del 24.10.2000 sulla corretta e uniforme applicazione delle norme del Cds in materia di segnaletica e criteri per l'istallazione e la manutenzione;
- D.M. 10/7/2002 recante il disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici differenziati per categorie di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo;
- D.M. n.420 del 12.12.2011 (art. 6 del D.Lgs35/2011) recante misure di sicurezza temporanea da applicare a tratti interessati da lavori stradali;
- Direttiva Prot.4867 del 05/08/2013 per le istruzioni e linee guida per la fornitura e posa in opera di segnaletica stradale;
- Decreto Interministeriale 04/03/2013 recante i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale.





APPOSIZIONE DI SEGNALETICA PRIVA DI ORDINANZA ISTITUTIVA. FACCIAMO CHIAREZZA SU UN ARGOMENTO SPINOSO TD.lgs. n. 285/1992 stabilisce le facoltà e i limiti dell'ente proprietario della strada nel regolamentare la circolazione stradale. In particolare, i provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali (art. 5, comma 3, CdS).

Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco, stabilire obblighi, divieti e limitazioni per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade (art. 6, comma 4 lett. b) cui rinvia l'art 7, comma 1, lett. a) CdS).

Oltre alla specifica normativa del Codice della Strada, l'ente proprietario deve sempre rispettare i principi generali che governano tutta l'attività amministrativa e, in particolare, i principi di pubblicità e di trasparenza indicati nell'art. 1 della legge n. 241/90 e i principi dell'ordinamento comunitario, anch'essi richiamati espressamente dall'art. 1, legge n. 241/90, tra i quali quelli di parità di trattamento e proporzionalità.

Per regolamentare la circolazione stradale, gli enti proprietari devono indicare i presupposti di fatto e le ragioni di diritto che giustificano l'emanazione delle ordinanze (artt. 6 e 7 CdS) in relazione alle risultanze dell'istruttoria mettendo in evidenza il nesso causale che deve intercorrere tra le esigenze di carattere generale (previste dagli artt. 6 e 7) e il provvedimento in concreto adottato.

#### **Esigenze specifiche**

Con particolare riferimento all'indicazione dei presupposti di fatto e alle risultanze dell'istruttoria, si è avuto modo di accertare che gli enti proprietari "IID.lgs.n.285/1992
stabilisce le facoltà
e i limiti dell'ente
proprietario della strada
nel regolamentare
la circolazione stradale"

delle strade spesso motivano le ordinanze attraverso il generico richiamo alle "esigenze della circolazione" oppure alle "caratteristiche delle strade". Tali indicazioni, anche alla luce delle disposizioni normative richiamate, non integrano la motivazione dell'ordinanza bensì costituiscono una mera riproposizione di quanto enunciato nell'art. 6 Codice della Strada.

Analogamente, non è sufficiente richiamare sic et simpliciter esigenze di "sicurezza" stradale o delle persone ovvero esigenze di "fluidità della circolazione" in quanto si tratta di principi ed obbiettivi previsti dall'art. 1 Codice della Strada cui ogni ordinanza di regolamentazione della circolazione deve ispirarsi.

Viceversa, l'art. 5 comma 3, CdS attraverso l'espressione "ordinanze motivate" richiede che l'ente proprietario comprovi la sussistenza delle



esigenze e dei presupposti (già previsti a livello normativo) attraverso documenti o analisi tecniche che attestino e confermino indiscutibilmente la sussistenza delle ragioni che sono alla base del provvedimento adottato.

In mancanza, l'ordinanza di regolamentazione della circolazione potrebbe risultare illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quantomeno un difetto di motivazione ovvero di istruttoria.

L'art 5 comma 3, CdS stabilisce inoltre che le ordinanze regolamentazione della circolazione devono essere "rese note al pubblico" mediante i prescritti segnali.

A tal riguardo, sempre al fine di provvedere a un'adeguata informazione agli utenti della strada, si ricorda che l'art. 32 della legge 69/2009 prevede che gli obblighi di pubblicazione di atti e provvedimenti amministrativi aventi effetto di pubblicità legale si intendono assolti con la pubblicazione nei propri siti informatici delle Amministrazioni e degli enti pubblici obbligati.

L'art. 5 comma 3 del CdS stabilisce, inoltre, che le



# "In mancanza, l'ordinanza di regolamentazione della circolazione potrebbe risultare illegittima perviolazione di legge"

ordinanze di regolamentazione della circolazione devono essere "rese note al pubblico" mediante i prescritti segnali.

A tal riguardo, sempre al fine di provvedere a un'adeguata informazione agli utenti della strada, si ricorda che l'art. 32 della legge 69/2009 prevede che gli obblighi di pubblicazione di atti e provvedimenti amministrativi aventi effetto di pubblicità legale si intendono assolti con la pubblicazione nei propri siti. Le ordinanze hanno essenzialmente lo scopo di legittimare la collocazione dei segnali e per fissare termini di decorrenza del provvedimento connesso, anche in funzione dell'art. 37 del citato Codice che, al comma 3, prevede il ricorso contro i provvedimenti e le ordinanze che dispongono o autorizzano la collocazione di segnaletica entro un termine che decorre proprio dal provvedimento ovvero dalla collocazione della segnaletica.

Pur non costituendo la eventuale mancata apposizione degli estremi dell'ordinanza un presupposto idoneo a rendere la prescrizione inefficace, si è dell'avviso che l'esatto adempimento della norma sia un preciso dovere delle Amministrazioni proprietarie di strade, anche al fine di evitare un inutile contenzioso, caso che si verifica con frequenza e che costituisce un indubbio spreco di tempo e di risorse delle Amministrazioni e degli enti pubblici obbligati.

#### Condizione giuridica da valutare

Alla luce di quanto sopra, si può affermare come la segnaletica prescrittiva, oltre che essere inquadrabile formalmente come un manufatto, sotto il profilo giuridico non è altro che la manifestazione esterna dei contenuti sostanziali prescrittivi presenti nell'atto amministrativo – ordinanza – che ne giustificano e legittimano la sua apposizione. Difatti l'emanazione di un'ordinanza di regolamentazione della circolazione stradale se non è seguita

dall'apposizione della segnaletica prevista, non potrà produrre alcun effetto e nessun obbligo da parte degli utenti della strada. Pertanto, appare chiaro come la medesima situazione di inefficacia giuridica si avrebbe con la presenza della sola segnaletica in assenza dell'ordinanza istitutiva. Tale condizione giuridica comporta sicuramente effetti giuridici amministrativi, nella fattispecie l'annullamento della eventuale sanzione amministrativa comminata all' utente della strada in quanto andrebbe a prodursi una condizione "contra legem", per illegittimità evidente della procedura sanzionatoria.

Pertanto, ogni segnale prescrittivo deve essere sorretto da una preventiva ordinanza adottata, di norma in quanto provvedimento avente natura tecnica, dal vertice della struttura burocratica incaricata, con la consequenza che:

1) se manca l'ordinanza, ma è presente il segnale, non possono essere applicate sanzioni amministrative;

2) l'osservanza del comportamento imposto dal segnale può comportare responsabilità penale a carico dell'ente proprietario, qualora la segnaletica apposta non prevista da apposito provvedimento amministrativo istitutivo ovvero non conforme al Regolamento del Codice della strada laddove determini l'integrazione, per esempio, del reato di lesioni colpose di cui all'art. 590, 590-bis c.p., o all'art. 589-bis c.p., qualora acquisisca natura di insidia stradale;

3) se c'è l'ordinanza, ma manca il segnale, la pubblica amministrazione non può esigere il rispetto di alcun comportamento;

4) nessuna conseguenza comporta poi la mancanza sul retro dei segnali stradali apposti su strada della indicazione della ordinanza di adozione del divieto stesso (art. 77 regolamento di esecuzione). Sul punto si è espresso più volte il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e anche la Giurisprudenza di legittimità appare costante nel senso indicato.

Sul punto 2) di quanto precede è rinvenibile nella sentenza della Corte di Cassazione penale n. 23152/2012, favorevole a ritenere configurabile la predetta aggravante "non solo quando la violazione della normativa di riferimento è commessa da un utente della strada alla quida di un veicolo e nella fase della circolazione, bensì anche nel caso di violazione di qualsiasi norma che prevede a carico di un soggetto - pur non impegnato in concreto nella fase della "circolazione" - un obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza degli utenti della strada". Può ora osservarsi che riferimenti espliciti al succitato "obbligo di garanzia" traspaiono dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione penale in termini di riconducibilità dello stesso non solo all'ente proprietario della strada ma, altresì, all'appaltatore di lavori di manutenzione della



strada medesima. Da ciò si deduce che in assenza dell'ordinanza istitutiva della segnaletica apposta, non essendo riconducibile la responsabilità al firmatario della stressa, sarà responsabile il soggetto che ha appaltato i lavori di apposizione della medesima segnaletica con l'aggravante di aver commissionato l'appalto senza la documentazione necessaria (delibera oppure ordinanza comunale, determina dirigenziale etc.).



#### 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 giuridiconormativa riflette esclusivamente le opinioni dello scrivente e non impegna in nessun modo il ministero di cui è dipendente.

23

## PESCA INDESIDERATA

#### NOVITÀ IN TEMA DI GESTIONE DEI RIFIUTI ACCIDENTALMENTE PESCATI, I COSIDDETTI RAP

Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile indica, nell'Obiettivo 14, quello di "Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile". Oggi si stima che la presenza di materie plastiche rappresentino fino all'85% dei rifiuti marini trovati lungo le coste (beach litter), sulla superficie del mare e sul fondo dell'oceano (marine litter). A fronte di una produzione annua di 300 milioni di tonnellate di materie plastiche, almeno 8 milioni di tonnellate si perdono in mare ogni anno.

#### **Disastro annunciato**

Negli ultimi anni l'Unione Europea l'UE ha emanato la direttiva 2019/904/UE sulla riduzione dell'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente tesa a limitare il consumo di plastica monouso e il marine litter. recepita nell'ordinamento nazionale con il D.Lgs. 8 novembre 2021, n. 196. La direttiva 2019/883/UE sugli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi (che modifica la

direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/ CE), recepita dal nostro legislatore introduce parecchie novità tra cui l'inserimento, tra i rifiuti delle navi assoggettati alle disposizioni della predetta direttiva, anche dei "rifiuti accidentalmente pescati", che a loro volta sono definiti come i "rifiuti raccolti dalle reti durante le operazioni di pesca". Dopo un laborioso e lungo percorso parlamentare ha visto la luce la legge 17 maggio 2022, n. 60, recante "disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare, nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare", più nota come legge salvamare. L'articolo1 della legge n. 60/2022, introduce una serie di nuove definizioni, tra cui quella riguardante i rifiuti accidentalmente pescati definiti come i rifiuti raccolti in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune dalle reti durante le operazioni di pesca e quelli raccolti occasionalmente in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune con qualunque mezzo. Questa definizione, oltre a riprodurre, amplia quella introdotta dalla direttiva n. 2019/883/ UE relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, in quanto include anche i rifiuti "raccolti occasionalmente in mare con qualunque mezzo". Altra nuova definizione contenuta nel primo comma, lett.b) dell'art.1 riguarda i "rifiuti volontariamente raccolti", intendendo per tali i rifiuti raccolti mediante sistemi di cattura degli stessi, purché non interferiscano con le funzioni eco-sistemiche dei corpi idrici, e nel corso delle campagne di pulizia del mare, dei laghi, dei fiumi e delle lagune di cui alla lettera c).

#### Normativa europea

Il legislatore detta le modalità di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati (RAP). In particolare, i RAP vengono equiparati ai rifiuti delle navi. Tale equiparazione avviene ai sensi dell'art. 2, primo comma, punto 3), della direttiva Ue 2019/88, la quale vuole allineare la legislazione dell'Ue alla Convenzione internazio-

nale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("convenzione MARPOL"), che stabilisce divieti generali relativi agli scarichi delle navi in mare, nonché le condizioni alle quali alcuni tipi di rifiuti possono essere scaricati nell'ambiente marino, con lo scopo di tutelare l'ambiente marino, riducendo gli scarichi dalle navi e, al tempo stesso, assicurando il flusso del traffico marittimo. Per lo svolgimento delle attività di gestione dei RAP non è necessaria l'iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali di cui all'art. 212 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Vengono, inoltre, dettate delle disposizioni per il comandante della nave o per il conducente del natante, in particolare i commi 3 e 4 contengono disposizioni sia per il comandante della nave che per il conducente del natante, in particolare viene imposto ai predetti soggetti che approdano in un porto, l'obbligo di conferimento dei RAP all'impianto portuale di raccolta di cui all'art. 4 del D.Lgs. 197/2021. Nel caso di ormeggio di un'imbarcazione in aree non comprese nella competenza territoriale di un'Autorità di sistema portuale ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, i comuni territorialmente competenti, nell'ambito della gestione dei rifiuti urbani, dispongono, ai sensi dell'articolo 198 del D.lgs. n.152 del 2006, che i rifiuti accidentalmente pescati vengano conferiti ad apposite strutture di raccolta, anche temporanee, allestite in prossimità degli ormeggi. Viene, altresì, disposto che il comandante della nave o il conducente del natante che approda in un piccolo porto non commerciale, caratterizzato soltanto da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto, deve conferire i RAP agli impianti portuali di raccolta integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale. Il legislatore ha sancito, altresì, la gratuità del conferimento dei RAP all'impianto portuale di raccolta previa pesatura per il conferente, ai sensi dell'art. 8, comma 2, lettera d), del D.Lgs. 197/2021, configurandosi come deposito temporaneo ai sensi dell'art. 183, comma 1, lettera bb), del D.Lgs.152/2006 alle condizioni ivi previste, nonché alle condizioni dell'articolo 185-bis, del D.Lgs. 152/2006, materia di deposito temporaneo prima della raccolta.

#### **Definizione allargata**

Altra novità è rappresentata dall'inserimento nella definizione dei rifiuti urbani contenuta nell'articolo 183 comma 1, lettera b-ter), del D. Lgs. n.152/2006, un nuovo punto 6-bis in base al quale rientrano in tale definizione anche "i rifiuti accidentalmente pescati o volontariamente raccolti, anche attraverso campagne di pulizia in mare, nei laghi, nei fiumi e nelle lagune". Al fine di distribuire sull'intera collettività nazionale la copertura dei costi di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati (RAP) è stata prevista una specifica componente che si aggiungerà alla tassa o tariffa sui rifiuti. In particolare viene demandato



all'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA) oltre che l'attività di vigilanza sul corretto utilizzo delle risorse relative al gettito della componente tariffaria, anche la disciplina dei criteri e delle modalità per la definizione della componente specifica destinata alla copertura dei costi di gestione dei RAP e per la sua indicazione negli avvisi di pagamento separatamente rispetto alle altre voci; l'individuazione dei soggetti e degli enti tenuti a fornire i dati e le informazioni necessari per la determinazione della componente medesima, nonché la definizione dei termini entro i quali tali dati e informazioni devono essere forniti. Infine, viene rinviato all'emanazione di un apposito decreto ministeriale, da parte del ministro delle Politiche agricole alimentari e forestali, di concerto con il ministro della Transizione ecologica da adottare entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'individuazione di misure premiali che non devono pregiudicare la tutela dell'ecosistema marino e il rispetto delle norme sulla sicurezza, ad esclusione di provvidenze economiche, nei confronti dei comandanti dei pescherecci soggetti al rispetto degli obblighi di conferimento.



di **Osvaldo BUSI**Comandante Polizia Locale
Castellammare del Golfo (TP)

#### L'APPELLO AVVERSO LE SENTENZE DEL GIUDICE DI PACE: COSA È CAMBIATO NEGLI ULTIMI ANNI

rima della riforma recata dal D.Lgs. 150/2011, come noto, il giudizio di opposizione avverso le violazioni amministrative previste dal Codice della Strada risultava disciplinato dall'art. 204-bis, che operava, a sua volta, una sorta di rinvio materiale alle modalità e al procedimento disciplinati dagli artt. 22 e 23 L. 689/81, quali norme cornice del sistema sanzionatorio amministrativo, che davano luogo a un fenomeno di integrazione automatica della disciplina. Il giudizio seguiva - per quanto non diversamente disposto - le regole del processo civile.

L'art. 26 c. 1 lett. b) D.Lgs. 40/06, nell'abrogare l'ultimo comma dell'art. 23 L. 689/81, ebbe a sancire la fine del principio dell'inappellabilità delle sentenze che concludono il giudizio di opposizione.

Conseguentemente, in assenza di specifiche previsioni normative, l'appello doveva essere proposto secondo le forme e modalità previste dal Capo II del Titolo III del Libro II del codice di rito civile e, segnatamente, ai sensi dell'art. 342 "con citazione contenente ... i motivi specifici dell'impugnazione, nonché le indicazioni prescritte nell'art. 163", davanti al Tribunale in composizione monocratica.

Non essendovi una espressa previsione normativa - ubi lex voluit dixit, ubi noluit tacuit - il rito speciale veniva meno con il passaggio dal primo grado all'appello.

Con la novella di cui al D.Lgs. 40/06, in altre parole, si è consentita l'applicazione della regola generale posta dall'art. 339 c. 1 cod. proc. civ. a tenore della quale

"possono essere impugnate con appello - secondo le norme che seguono - le sentenze pronunciate in primo grado, purché l'appello non sia escluso dalla legge". Conseguenza ne è che l'appello si proponeva con ordinario atto di citazione.

La questione ha trovato iniziale conferma mediante l'intervento della II sezione della Corte di Cassazione, con l'ordinanza 19/6/2009 n. 14520, per poi trovare definitiva soluzione mediante l'intervento delle sezioni unite della Corte di Cassazione che con le tre ordinanze nn. 23285, 23286 del 18 novembre e n. 23594 del 22 novembre 2010, hanno affermato che il gravame in materia di sanzioni amministrative si propone con citazione (più di recente, cfr. Cass. Civ., sez. lav., 20/2/2012 n. 2430 e Cass. Civ., sez. lav., 29/2/2012 n. 3058).

#### Appellabilità esclusa in taluni casi

La relazione illustrativa al D.Lgs. 150/2011 evidenzia che sebbene manchi una norma specifica sull'appello, la sentenza che definisce (in rito o nel merito) il giudizio di opposizione sarà assoggettata ai normali mezzi di impugnazione, secondo le regole del paragrafo 2 della sezione II del I capo I del titolo IV del libro II del codice di procedura civile.

Il procedimento è improntato secondo le stesse caratteristiche del giudizio di primo grado e non può non tener conto delle preclusioni ivi verificatesi.

In appello, si rende necessaria la difesa tecnica a mezzo di procuratore legalmente esercente.



È esclusa l'appellabilità per "le sentenze che hanno deciso una controversia di valore non superiore a euro 25,82" (art. 440 c.p.c.).

Stante l'espressa disapplicazione dell'art. 433 c.p.c., l'individuazione del giudice d'appello andrà effettuata secondo i criteri generali contenuti nell'art. 341 c.p.c., a tenore del quale l'appello contro le sentenze del giudice di pace si propone al tribunale in composizione monocratica.

Anche l'atto di appello va (oggi) proposto con la forma del ricorso. Poiché al giudizio di opposizione alle sanzioni amministrative risulta applicabile l'art. 434 c.p.c., questa resta la (unica) norma disciplinante la forma dell'appello che si introduce, quindi, con ricorso - in tal senso, Cass. Civ., Sez. Un., 10/2/2014, n. 2907 - Cass. Civ., sez. VI, 2/11/2015 n. 22390.

L'appello deve essere depositato nella cancelleria del giudice ad quem entro 30 giorni (per i casi di notifica da effettuarsi all'estero, il termine è elevato a 40 giorni) dalla notifica della sentenza o, comunque, indipendentemente dalla notifica, entro 6 mesi dalla pubblicazione della sentenza (art. 434, comma 2, c.p.c.).

#### Rilevanti novità

L'approvazione della L. 7/8/2012 n. 134, di conversione con modifiche del D.L. 22/6/2012, n.

83, recante Misure urgenti per la crescita del Paese, ha previsto rilevanti e draconiane riforme in tema di "giustizia civile", destinate a incidere anche sul sistema dei mezzi di impugnazione previsto nel rito lavoro, applicabile al processo stradale.

L'art. 54 L. cit., infatti, nel modificare il primo comma dell'art. 434 c.p.c., stabilisce, con eccessivo formalismo, che l'atto di appello, oltre ai requisiti prescritti per l'atto introduttivo di primo grado, debba essere «motivato». Peraltro, tale «motivazione deve contenere, a pena di inammissibilità:

- 1) l'indicazione delle parti del provvedimento che si intende appellare e delle modifiche che vengono richieste alla ricostruzione del fatto compiuta dal giudice di primo grado;
- 2) l'indicazione delle circostanze da cui deriva la violazione della legge e della loro rilevanza ai fini della decisione impugnata».

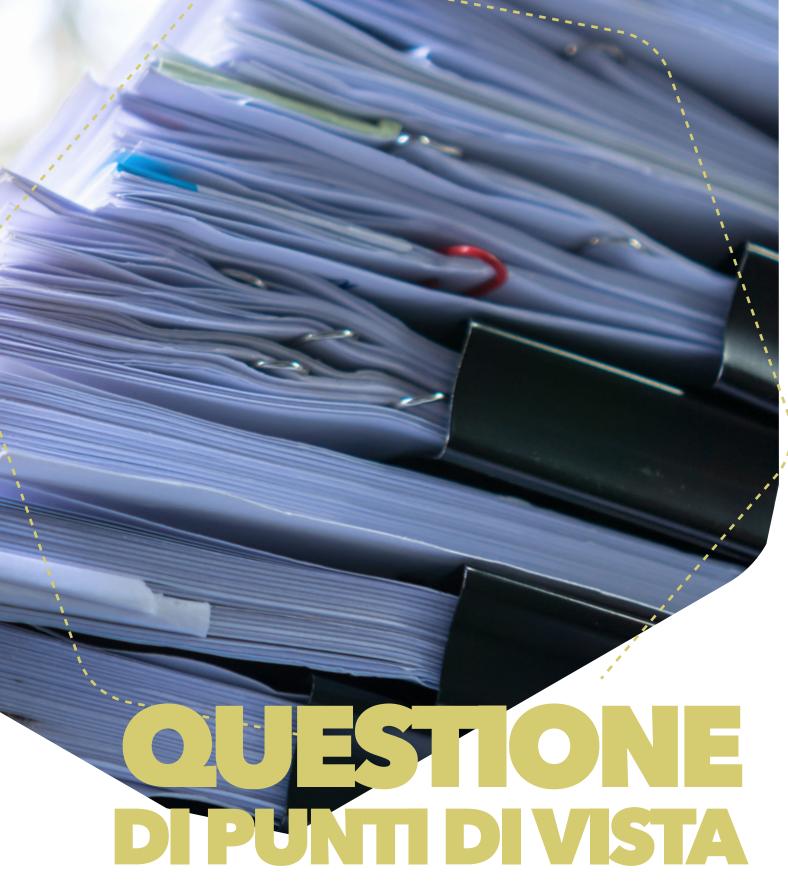
Ne deriva che, per superare il vaglio di ammissibilità di cui all'art. 434 c.p.c., l'appello deve contenere:

- un "profilo volitivo": che indichi espressamente le parti del provvedimento (capi, singoli segmenti e sottocapi) che si intendono sottoporre a riesame (cfr. Cass., Sez. Un., 16/2000);
- un "profilo argomentativo": che indichi (e suggerisca) le modifiche che si richiedono rispetto a quanto formato oggetto della ricostruzione del fatto compiuta dal primo giudice (cfr. Cass., Sez. Un., 23299/2011);
- un "profilo di causalità": che evidenzi il rapporto di causa a effetto fra la violazione di legge denunciata e l'esito della lite.

L'impugnazione, pertanto, deve contenere, a pena di inammissibilità, una chiara individuazione delle questioni e dei punti contestati della sentenza impugnata e, con essi, delle relative doglianze, affiancando alla parte volitiva una parte argomentativa che confuti e contrasti le ragioni addotte dal primo giudice, senza che occorra l'utilizzo di particolari forme sacramentali o la redazione di un progetto alternativo di decisione da contrapporre a quella di primo grado, tenuto conto della permanente natura di revisio prioris instantiae del giudizio di appello, il quale mantiene la sua diversità rispetto alle impugnazioni a critica vincolata (Cass. Civ., VI, 1/7/2020, n. 13293). In appello, sono vietati i nova in relazione a domande ed eccezioni. Anche i nuovi mezzi di prova non sono ammessi, a eccezione del giuramento estimatorio (per evidenti motivi, non applicabile in relazione al processo stradale) e di quelli, sia "costituendi" che "costituiti" (documenti), che il giudice ritenga "indispensabili" ai fini della decisione della causa.



di **Fabio PICCIONI**Awocato del Foro di Firenze



GESTIONE DEI PROVENTI DERIVANTI
DALLE SANZIONI ELEVATE AI SENSI DEL CODICE
DELLA STRADA: LE PROCEDURE EFFICACI
NON SONO ORIENTATE AI PROBLEMI,
SONO ORIENTATE ALLE OPPORTUNITÀ

unque, dove eravamo rimasti?" Potrei dire moltissime cose, ma ne dirò poche... riguardo il lavoro della polizia locale, categoria definita nel suo complesso come un insieme di esattori senza scrupoli. Di fatto, invece, il nostro operato è teso a garantire il rispetto delle norme e delle regole della convivenza civile. È bene ricordarlo, "la sanzione amministrativa non è altro che una forma di reazione dell'ordinamento alla violazione di un precetto". Essa si caratterizza per il carattere afflittivo e per le finalità di prevenzione generale e speciale e, inoltre, si qualifica come strumento di tutela indiretta di uno specifico interesse pubblico.

#### **Azione efficace**

Acclarata l'importanza della nostra attività occorre porre l'accento su come questa concretamente viene svolta. Si è già detto, infatti, che all'accertamento della violazione deve seguire l'accertamento delle entrate fino ad arrivare alla sua contabilizzazione e rendicontazione. Non perdiamoci, quindi, in inutili preamboli e andiamo a curiosare tra le delibere di ripartizione dei proventi del CdS: si evince che le percentuali di accantonamento al FCDE spesso sono piuttosto elevate, questo è un sintomo di una bassa capacità di riscossione da parte dell'ente e di conseguenza di una scarsa efficacia dell'azione amministrativa nella gestione delle sanzioni elevate ai sensi del CdS.

Invero, il concetto di efficacia dell'azione amministrativa attesta la capacità della P.A. di raggiungere gli obiettivi programmati. Pertanto, è proprio dalla combinazione di economicità ed efficacia che deriva, poi, il corollario del buon andamento rappresentato dal principio di efficienza.

Nel caso di un Comando di polizia locale, per misurare l'efficacia dell'azione amministrativa occorre governare il procedimento sanzionatorio e, inevitabilmente, il rapporto tra accertamento e incasso. Questo è possibile grazie all'attività di monitoraggio, che assume una funzione cardine di supporto alle decisioni e consente una visione complessiva e articolata dell'andamento dei processi. Attraverso una gestione attenta e mirata dei flussi informativi è possibile individuare scostamenti e valutare possibili soluzioni correttive.

#### **Software gestionale**

Lo strumento che permette di attuare in modo puntuale il monitoraggio della gestione del sistema sanzionatorio è rappresentato dal software gestionale. A prescindere da quale esso sia, conta che sia confacente alle necessità del Comando, fruibile e intuitivo. Fondamentale è la verifica puntuale non solo dei verbali di violazioni accertati, vale a dire notificati, ma anche la quantificazione della percentuale di incasso. Per monitorare l'incasso un utile sistema è la quadratura di cassa che consente di allineare i dati provenienti dal conto corrente sul



quale confluiscono tutti i pagamenti, attraverso diversi canali, con i dati dei verbali di violazioni presenti nel gestionale e attribuire in modo univoco ogni incasso alla relativa posizione, in questo modo vanno a diminuire drasticamente gli errori relativi a pagamenti non caricati che rilevano ai fini della formazione degli atti per la riscossione.

Oltre agli incassi il software gestionale deve permettere di monitorare l'attività di notifica, sia per i trasgressori italiani che stranieri. L'analisi di questi dati consente di verificare eventuali scostamenti, di analizzarli e, quindi, porre in essere gli opportuni correttivi.

#### Verifica dell'attività di notifica

Garantire il perfezionamento della notifica dei verbali elevati ai sensi del CdS rappresenta operazione tutt'altro che semplice. Infatti, sono molteplici le insidie che si celano tra le pieghe di un sistema di notificazione che talvolta non giunge al suo giusto epilogo.

L'art. 201 CdS disciplina la procedura di notificazione prevedendo, per l'individuazione dell'obbligato, la verifica della banca dati P.R.A. o dell'archivio nazionale dei veicoli. Un problema ricorrente è l'aggiornamento tutt'altro che tempestivo dei dati contenuti nelle suddette banche dati, che di fatto impediscono il perfezionamento della notifica; benché il comma 3 dell'art. 201 spieghi che "le notificazioni si intendono validamente eseguite quando siano fatte alla residenza, domicilio o sede del soggetto, risultante ... dall'archivio nazionale dei veicoli istituito presso il Dipartimento per i trasporti terrestri o dal P.R.A.", è bene ricordare che l'Ente non può gravare i cittadini degli errori, ritardi o omissioni delle P.A.

#### **Notifiche cartacee**

Nell'ambito delle notifiche cartacee, ai sensi dell'art. 201, comma 3, CdS, "Alla notificazione si provvede (...)



con le modalità previste dal c.p.p., ovvero a mezzo della posta, secondo le norme sulle notificazioni a mezzo del servizio postale", la cui norma di riferimento, in questo caso, è costituita dalla Legge n. 890/1982. Attualmente, nonostante l'introduzione nel 2018 della notifica a mezzo PEC, le notifiche cartacee mediante servizio postale rappresentano ancora più del 70% sul totale delle notifiche effettuate, per questo occorre monitorare attentamente il perfezionamento delle stesse. Un campanello d'allarme è rappresentato, per esempio, dalle "compiute giacenze", per le quali è necessario verificarne la correttezza della notifica al fine di valutarne la legittimità, conditio sine qua non per la costituzione del titolo esecutivo utile alla riscossione.

Quanto alla gestione dei "mancati recapiti" che, ai sensi dell'art. 9 Legge n. 890/1982, riguardano gli atti che non possono essere consegnati perché il destinatario risulta essere sconosciuto, trasferito, irreperibile o deceduto oppure l'indirizzo inesatto, insufficiente o inesistente, in siffatte casistiche la verifica tempestiva consente di poter esperire un secondo tentativo di notifica una volta rettificata l'anagrafica destinataria del verbale.

#### Veicoli intestati a soggetti deceduti

L'identificazione del soggetto che possiede il bene nella propria disponibilità rappresenta un altro ostacolo, oggi è possibile risalire all'effettivo utilizzatore interrogando le compagnie assicurative e richiedendo i dati del soggetto che ha stipulato la polizza quali l'indirizzo mail dal quale è stata mandata la documentazione, un recapito telefonico, i dati del soggetto che effettua il pagamento. A questo soggetto saranno quindi applicabili le sanzioni previste per la violazione dell'art. 94, comma 4bis, CdS conseguente all'omessa re-intestazione del

veicolo di cui ha il possesso da oltre 30 giorni. È possibile, dunque, riaprire i termini per la notifica della sanzione principale sulla base del disposto dell'art. 386, comma 2, Reg. Esec. C.d.S. a mente del quale "Il rinnovo della notificazione può essere effettuato, nei confronti dell'effettivo responsabile, dal momento in cui si accerti la sua identità e il suo indirizzo in modo definitivo e, comunque, non oltre cinque anni dal giorno in cui è stata commessa la violazione".

#### Omessa registrazione del passaggio di proprietà

La difficoltà maggiore è legata alla circostanza che si riesce ad avere cognizione della vendita del veicolo solo se e quando il venditore comunica l'avvenuto passaggio di proprietà. Anche in questo caso, essendo imputabile all'acquirente a titolo di colpa la mancata registrazione dell'intestarlo, è possibile riaprire i termini ex art. 386, comma 2, Reg. Esec. C.d.S. e applicare, altresì, la sanzione prevista dall'art. 94 C.d.S.

#### Locazioni brevi

Senza dubbio si tratta di una fattispecie molto rilevante giacché i numeri delle locazioni brevi è davvero ampio rispetto al totale dei verbali elevati. Purtroppo, si riscontrano numerosi errori nelle comunicazioni dei dati del locatario circa i dati anagrafici, errori che non consentono di perfezionare la notifica nei suoi confronti. Al fine di abbattere la percentuale di errori si procede con una verifica anagrafica massiva dei locatari prima dell'invio del lotto. Salvo poi, in caso di anagrafiche inesistenti, procedere a comunicare alla società di noleggio l'impossibilità di notificare il verbale al locatario, avvertendola al contempo che resterà obbligata in solido.

Questa disanima forse ci lascia tanti dubbi, ma ci offre una certezza: non esiste una formula magica per ogni singola casistica. Ogni tipo di "errore" impone di escogitare una possibile soluzione, magari uscendo da schemi precostituiti, utilizzando un minimo di versatilità e gli strumenti che la tecnologia ci propone: dalle app ai social media, passando per google heart. Insomma, facendo una semplice "googlata" a volte le informazioni arrivano.

"Non esistono problemi, ma sfide... e noi siamo pronti a raccoglierle!"

tare un Corpo di Polizia Locale che vuole riprendersi la città, riappropriarsi delle competenze che sono insite nel ruolo e aumentare il senso di sicurezza, reale e percepita, attraverso una sempre crescente attività e presenza sul territorio.



di **Francesca ONNIS**Comandante Polizia Locale

Monastir (SU)

### NOI SIAMO PRONTI. TI STIAMO ASPETTANDO.



#### SCHEDA DEL COMANDO | AREZZO

Comandante: Aldo Poponcini

Appartenenti al corpo: 90

Dotazione veicoli: 12 motoveicoli, 25 autoveicoli

Abitanti: 96.780 circa Estensione: 384,7 km²



È LA CELEBRE DEFINIZIONE CHE IL POETA GIOSUÈ CARDUCCI HA DATO DELLA CITTÀ TOSCANA. LA POLIZIA LOCALE È GUIDATA DAL COMANDANTE ALDO POPONCINI Il Corpo di Guardia Municipale di Arezzo" viene costituito con Delibera del Consiglio Comunale del 26 marzo 1851.

Nel documento si legge quanto "sia necessario e utile l'Istituzione delle Guardie Municipali per affidar loro le ingerenze della Polizia Municipale.

Visto essere ormai indispensabile di richiamare gli abitanti della nostra città ad una maggiore osservanza della Polizia Municipale, onde rimuovere i tanti inconvenienti che giornalmente di verificano a danno della quiete e salute pubblica ...". Nella stessa Delibera viene dettato il primo regolamento composto da quattro articoli, che prevedeva "in linea di esperimento" l'istituzione di un Ispettore e di due Guardie subalterne. Il loro servizio si estendeva alla città e alle campagne e dovevano far osservare ai cittadini quanto prescritto dal Regolamento Comunale ed eseguire tutte le incombenze che il Consiglio Comunale o il Gonfaloniere affidava a loro.

#### **Una lunga storia**

Il primo regolamento che disciplina l'attività di Polizia Municipale di Arezzo venne approvato con risoluzione del Ministero dell'Interno il 31 maggio 1867, composto da Sette Titoli.

Con il passare degli anni cambiano i Regolamenti non solo nella forma italiana, anche nei contenuti. La città trasforma le sue strade





sterrate e diventa sempre più urba- n a con grandi costruzioni pubbliche. La società si trasforma da rurale ad artigianale, poi a industriale.

La Polizia Municipale, come si chiama oggi, è stata sicuramente il filo conduttore di una società che si è trasformata secolarmente.

Arezzo è profondamente cambiata nel corso degli anni e il Corpo si è, di volta in volta, adattato al cambiamento, al fine di fornire sempre un servizio improntato su standard di qualità. Il Comandante Aldo Poponcini dall'inizio del suo mandato ha già realizzato progetti e apportato innovazioni molto importanti, anche se ha ancora grosse ambizioni che vuole realizzare. Progetti che riguarderanno il rinnovamento dei servizi offerti, la strumentazione in dotazione e la figura professionale del personale della Polizia Municipale.

Gli obiettivi raggiunti e quelli da perseguire Il primo obiettivo è stato l'acquisto di un autoveicolo adibito a Ufficio mobile, da utilizzare soprattutto in vari punti della città, per servire gli utenti deboli, quali anziani e persone diversamente abili, che così possono, autonomamente, usufruire di tutti i servizi resi dalla Polizia Municipale. Altro impegno è stato migliorare il servizio "Polizia di Prossimità".

Questa speciale figura è stata adeguata alle nuove esigenze dei cittadini:

- presidio del territorio;
- azioni di educazione preventiva;
- soluzione ai problemi proposti dai cittadini;
- sanzioni dei comportamenti scorretti;
- approfondimenti per lo studio e la cono-



scenza dei problemi territoriali;

- azione continuativa di informazione;
- mediazione dei conflitti tra i cittadini;
- intermediazione con i servizi e i referenti della Pubblica Amministrazione;
- accertamento delle residenze.

Tra i progetti più ambiziosi, tuttavia, c'è la costituzione di un "Nucleo Controllo Autotrasporto" finalizzato ad aumentare la sicurezza stradale e a garantire la corretta concorrenza tra gli autotrasportatori.

Verranno intensificati i controlli sul rispetto delle regole in materia di autotrasporto di merci e di persone da parte di vettori italiani e stranieri.

Non solo contrasto all'abusivismo nel settore, ma anche a fenomeni che mettono in estremo pericolo la sicurezza dei trasportati (nel caso dell'autotrasporto di persone, servizi di linea, di noleggio con conducente, scuolabus) e dei conducenti professionali che operano nel settore.

Rafforzare le attività di controllo, monitoraggio e sicurezza delle aree più critiche è uno degli scopi principali della PL.

A tal fine è stato acquistato un supporto tecnologico, il drone.

Non a caso, considerato che il Comandante punta molto sull'innovazione tecnologica. A tal proposito, è stata prevista e formata una risorsa interna che si occupa di questa materia specifica.

"L'innovazione tecnologica deve riguardare anche l'Ufficio Sanzioni", spiega il Comandante. "Questo servizio deve essere tenuto al passo con le nuove procedure hardware e software in modo da migliorare e ridurre i tempi di lavorazione.

A tal proposito dovrà analizzare la possibile modifica della procedura dei verbali non pagati passando dalla classica cartella esattoriale all'ingiunzione fiscale.

"Essere un operatore di Polizia Municipale - conclude il Comandante - significa ricoprire un ruolo importante e riconosciuto sul territorio che necessita un continuo aggiornamento. Essere un operatore di Polizia Municipale impone che, le persone impegnate in tale funzione, mettano in atto competenze fondamentali, costituenti una professionalità complessa e socialmente rilevante. In sintesi, essere un poliziotto municipale deve essere uno stile di vita e non semplicemente un lavoro".



di **Stefania FANFANI** Polizia Locale Ugento (LE)

#### LA TUA PUBBLICITÀ QUI!







650)
Comandi di Polizia Locale

oltre
1.000
Comuni in tutta Italia

circa
2.500

utenti iscritti alle nostre newsletter



dedicata alla Polizia Locale e alla Pubblica Amministrazione



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