

PolMagazine

DRITTO AL PUNTO

UNA VITA PER LA POLIZIA LOCALE

FRANCESCO DELVINO È STATO UN PUNTO DI RIFERIMENTO IRRINUNCIABILE PER TUTTI I COLLEGHI. PER NOI DI POL MEETING E POLMAGAZINE UN AMICO PRIMA ANCORA CHE UNA PREZIOSA GUIDA

Fulmine Group Servizi Notificazione

*Semplifichiamo l'attività di comunicazione
e di notifica di Comuni, Polizia Municipale
e Società dei Servizi*



Notificazione a mezzo posta



Notificazione a mezzo messi



800 000 155

Dal Lunedì al Venerdì
ore 9.00/13.00 – 14.30/17.30



Assistenza clienti

MAIL:

info@fulminegroupsn.it



Reclamo

UFFICIO RECLAMI:

ufficioreclami@fulminegroupsn.it



Info Commerciali

ufficiogare@fulminegroupsn.it

Fulmine Group Servizi Notificazione s.r.l. è una società che fornisce soluzioni sicure e professionali per Comuni, Polizia Municipale, Società di Servizi, relative alla notifica degli atti giudiziari e delle violazioni del codice della strada. Grazie a una tecnologia all'avanguardia e all'idoneità professionale degli operatori, assicuriamo un meticoloso controllo e la completa registrazione e tracciatura dei processi di notificazione con report puntuali. Fulmine Group Servizi Notificazione è tra le poste private autorizzate alla notifica degli atti giudiziari.

Valori e obiettivi

Tra i valori che contraddistinguono Fulmine Group Servizi Notificazione ci sono la sicurezza, la trasparenza, la lealtà verso il cliente e la professionalità del personale, supportata dalla formazione e dall'uso di tecnologie all'avanguardia. Il servizio notifiche viene effettuato dagli operatori con responsabilità ed entro le scadenze segnalate.

Per garantire un efficiente svolgimento del servizio di notifica, Fulmine Group Servizi Notificazione si avvale di un software e di un portale web dedicato esclusivamente agli Atti Giudiziari, garantendo, attraverso una customer care specializzata, informazioni dettagliate e assistenza.



Notificazione a mezzo Posta di Atti Giudiziari (ex L. 890/1982 e ss.mm.ii. così come liberalizzato con delibera AGCOM 77/18/CONS)

Il recente servizio liberalizzato è supportato da tecnologie innovative per la tracciatura e rendicontazione, con logiche di associazione dell'Atto originario a tutte le Raccomandate connesse al processo di notifica dell'Atto stesso con costituzione finale del Fascicolo Informatico a disposizione del Cliente con reportistica evoluta di tutte le fasi della notifica. Controlli di linea e alert di sistema su tutte le fasi del processo e segregazione delle lavorazioni completano gli aspetti di qualità e sicurezza del servizio notificazione. Tra i servizi a valore aggiunto: scansione dell'Avviso di Ricevimento dell'Atto Giudiziario con possibilità di inoltro al Cliente via PEC, Notifica per Appuntamento.



Notificazione a mezzo Messi Notificatori Straordinari (ex art. 137 e ss. del c.p.c)

Personale professionale e qualificato all'uopo nominato dal Cliente, tracciatura su portale dedicato assistito da APP nella fase di notifica, fornitura di puntuale reportistica, servizio flessibile alle esigenze del Cliente.

PolMagazine

DRITTI AL PUNTO

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



Scansiona il **QR-CODE**
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

Sommario



06 / Ricordati di me

Il nostro saluto
al direttore
Francesco Delvino

10 / Uno contro tutti

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

16 / Album di famiglia

La Polizia Locale di tutta Italia
al PolMeeting di Cosenza

OBIETTIVO SU

18 / La musica è giusta

Esercizi di somministrazione
di alimenti e bevande con attività
di intrattenimento: i requisiti
e le sanzioni

Norma_Le

24 / Rifiuti, a chi tocca decidere?

28 / L'importanza della scuola

30 / Il RUP come Project Manager

34 / Tecnologia

al nostro servizio

Presentati i laBGlasses

Un dispositivo rivoluzionario
destinato a rendere più efficaci
i controlli di polizia

36 / Qui comando io

Una lunga storia

Il Comando di Campi Bisenzio,
cittadina dell'area metropolitana
di Firenze

Cds e dintorni

38 / Autovelox, omologazione e approvazione

46 / Ucraina, norme eccezionali

52 / Il futuro prossimo della logistica



56 / Si...cura...mente

Sicurezza urbana e integrata

Parlamento e Governo
appena rinnovati
probabilmente interverranno
sul tema

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

Francesco **DELVINO**
Luigi **VIRCILLO**
Mario **BENCIVINNI**
Antonello **CALIPARI**, Francesca **COZZA**

Giuseppe **AIELLO**, Raffaele **CHIANCA**, Luigi **DE SIMONE**,
Fabio **DIMITA**, Stefania **FANFANI**, Gianluca **FAZZOLARI**,
Stefano **GUARINO**, Francesca **ONNIS**, Michele **PEZZULLO**,
Marco Andrea **SENIGA**

Organizzazione:
Email Redazione:

Veronica **CATALANO**
ufficiostampa@lobepartners.it

PolMagazine
DIRITTI AL PUNTO

EDITORE LOB&PARTNERS

Sede Legale
ROMA
Via Angelo Brunetti, 60

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

PUBBLICITÀ
0984/1451557
marketing@lobepartners.it

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

Numero chiuso in redazione:
OTTOBRE 2022

Registrazione Tribunale Cosenza n. 88/2021
Periodicità mensile | n. 8 (10) - Anno II

IL NOSTRO SALUTO AL DIRETTORE FRANCESCO DELVINO

**LA FAMIGLIA DI POLMAGAZINE È PIÙ POVERA.
QUESTO È L'ULTIMO NUMERO DELLA RIVISTA
FIRMATO DAL NOSTRO COMANDANTE**



Il direttore Francesco Delvino ci ha prematuramente lasciati lo scorso 23 settembre. Un colpo tanto improvviso quanto duro, impossibile da assorbire. Proprio in questi giorni avremmo dovuto festeggiare insieme un anno di PolMagazine. Lui stesso, dal palco dell'VIII edizione di Pol Meeting, aveva presentato, con orgoglio, la nuova rivista al vasto mondo della Polizia Locale e della Pubblica Amministrazione. "Facciamo informazione e formazione", ci ripeteva continuamente come un mantra. Informazione e formazione. Sarà difficilissimo conti-

nuare come prima. La competenza, la caparbieta, le capacità organizzative di Francesco, Franco come lo chiamavano gli amici, ci mancheranno per sempre. Al suo ultimo editoriale aveva dato il titolo "La certezza del Dritto". Ne condividiamo alcuni passaggi, ancora di attualità. Parole che rilette oggi suonano un po' come un'eredità morale, un testamento spirituale.

Chiariamo subito che non vi è alcun errore di battitura nel titolo del presente editoriale. Parliamo del modello più diffuso in Italia (e nel mondo): il dritto (o colui che si ritiene tale). Dritto nella lingua italiana ha tanti significati, fra cui spiccano in modo particolare due abbastanza contrastanti: da un lato, significa preciso, esatto, giusto, equilibrato, non condizionabile, dall'altro lato, nell'accezione più diffusa, dritto è una persona scaltra e sicura di sé, che riesce a ottenere, anche in modo spregiudicato, ciò che si prefigge. In sintesi, dritto coincide con furbo, che è cosa ben diversa da intelligente. Mi piacerebbe parlare delle qualità somme delle persone integerrime, ma credo valga la pena esaminare l'individuazione peggiore del dritto... Per organizzare le opportune difese... immunitarie. Siamo attorniti da modelli di dritto, conviviamo con essi, ne siamo condizionati, spesso preferiamo non reagire al dritto. Alcune volte ci facciamo male se ci scontriamo con esso. Una cosa è certa: il dritto spadroneggia, nella sua misera dimensione, approfittando della umile intelligenza altrui. "Dritto" è il politico che periodicamente, stagionalmente, strategicamente, furbescamente illude la categoria della Polizia Locale, promettendo leggi specifiche identificative o equiparazioni impossibili alle forze dell'ordine. Cambia volto, cambia nome, si ricicla, ma è sempre lì pronto ad adescare associazioni di categoria (instancabilmente brandeggianti), garantendo la forza del cambiamento ad horas per



ottenere certezze.

"Dritto" è il sindaco che ha paura di avere una Polizia Municipale forte, coerente, dritta (questa volta nel significato aulico), per voler gestire invece la debolezza della stessa, tra ricatti quotidiani ai comandanti a contratto (e non solo) e scarico di responsabilità con addebito di inefficienza agli operatori del settore.

"Dritto" è colui che, piuttosto che esercitare una funzione sociale, professionale, morale, gestisce nel proprio ruolo situazioni di potere e di evidente ingiustizia, spesso accompagnate da tornaconti economici, chiari reati non solo impuniti, ma "trasformati" in doverosi comportamenti etici.

L'elenco dei "dritti" potrebbe continuare all'infinito, ma non voglio rischiare di perdere l'equilibrio della mera trasmissione di informazione, lasciando a voi lettori di catalogarne ulteriori conosciuti: il collega lecchino e arrivista, il parente mangia eredità arraffa tutto, l'ex coniuge che lavora al nero per non perdere il comodo assegno di mantenimento e via di questo passo. Insomma, la certezza del dritto si esplica nella considerazione che, pur di ricevere un vantaggio, si passa sul cadavere di chiunque, alla faccia di etica, morale, giustizia ed equità.

Non sono mai stato un dritto (in entrambe le definizioni in premessa), ma sono cresciuto nella convinzione che la sorte è ciò che la vita ti dà, destino è l'uso che ne fai, educato da mio padre a fortificarmi con la cultura per affrontare, con curiosità ed entusiasmo, ciò che sta dietro l'angolo (e quindi anche il dritto) con l'unica tecnica vincente: un mix tra l'intelligenza, il ricordo e la paura.

Gianrico Carofiglio, già brillante magistrato e oggi magistrato scrittore, ha affermato: "La paura è la maestra che ci insegna a cambiare le cose". Niente di più vero, niente di più saggio, niente di più forte. Dobbiamo imparare a ricordare le nostre paure per evitare con intelligenza di riaffrontarle e quindi aver la forza tenacemente di contrastare... la certezza del dritto!

Non vi è soluzione immediata: occorre saper incassare i danni delle battaglie perse con i dritti, ma la guerra (il colpo decisivo e finale) si vince con la testa (e non con la mera furbizia).

Con tenacia e determinazione continuiamo a regalare cultura, anche professionale, promuovendo l'analisi intelligente sulle problematiche di vita quotidiana: questo è l'impegno di PolMagazine, mensilmente, costantemente, coerentemente, alla faccia del dritto di turno.

Dal giorno della scomparsa di Francesco abbiamo ricevuto numerose telefonate, e-mail, messaggi di cordoglio. In queste pagine ne abbiamo raccolti alcuni per onorare la memoria del nostro direttore.



Ho conosciuto Francesco Delvino di persona qualche mese prima della scorsa edizione del convegno a Cosenza. Ovviamente lo conoscevo da tempo per le sue qualità professionali, apprezzate durante i suoi convegni e i suoi scritti, ma ebbi subito la sensazione di conoscerlo personalmente da sempre. È pur vero che quando ho iniziato a lavorare nella Polizia Municipale alla fine degli anni 90, da agente nel Comune di Brescia, era tra i Comandanti più ricercati e ammirati. E quindi rappresentava per tutti una guida da seguire nel nostro lavoro. Ma a un certo punto mi sono chiesto: come è possibile che mi sembra di conoscerlo da sempre? E ho trovato in quel momento anche la risposta: sono al Comando della Polizia Municipale di Caserta dal 2017 e mi sono reso conto che le mura del Comando erano impregnate del suo sapere, della sua professionalità e del suo attaccamento alla nostra uniforme. Ebbene sì, dopo un ventennio le mura trasudano ancora della sua imperiosità. Buon viaggio Franco. Ci mancherai.

Luigi De Simone

Caro Francesco, la tua vita, i tuoi sacrifici, i meriti riconosciuti, le tue grandi doti di mente e di cuore, meriterebbero un ben più lungo ricordo, anziché queste poche parole. Dal mondo della verità e dell'eterna giustizia, in cui tu ti trovi, valori per i quali ti sei sempre battuto e che tanto hai agognato in questa vita terrena, tu sai di quanto affetto, stima e riconoscenza sei stato circondato per la splendida persona che eri e che sei. Parlo volutamente al presente, perché se è vero che tu non sei più tra noi fisicamente, lo sei nella professionalità che ci hai trasmesso e che ci anima nel nostro lavoro e nell'entusiasmo con cui prendiamo parte agli eventi da te egregiamente organizzati e a cui ti sei dedicato fino agli ultimi istanti della tua vita. Mi hai onorata, rallegrata, arricchita con la tua amicizia e questo è stato per me un segno della grazia di Dio. Arrivederci caro Francesco, che la terra ti sia lieve.

Stefania Fanfani

Parlare di Franco Delvino ricordando soltanto l'aspetto tecnico della sua presenza nel mondo della Polizia Locale sarebbe riduttivo. È lo slancio, l'impegno, il metterci la faccia anche in idee talvolta non totalmente condivisibili (su cui essere, comunque, pronto a ricredersi o ridimensionarsi), l'appassionarsi tanto nella direzione della struttura a lui affidata, quanto nel promuovere sempre iniziative che servissero alla "sprovvincializzazione" dell'immagine della Polizia Locale e della sua organizzazione, ma anche e soprattutto alla evoluzione formativa degli operatori, a tutti i livelli. Con il coinvolgerci in confronti, anche aspri, all'interno delle associazioni professionali di categoria, con il costituire movimenti associativi per meglio conseguire i risultati di crescita professionale. Con il coinvolgerci nei comitati di redazione di riviste professionali esistenti, come nell'inventarne di nuove o esserne il pilastro fondativo. L'esempio è sotto gli occhi di chi sta leggendo queste righe. La curiosità di cercare sempre qualcosa che andasse oltre, guardando anche come facevano "gli altri", tanto nel nostro Paese, ma anche fuori, in Europa come oltre questi confini, per provare a tradurlo nelle nostre dimensioni culturali. È questo che rappresenta Franco. Ci conoscevo dagli ultimi anni del secolo scorso, eravamo (siamo) amici. Pensavo che avremmo continuato ancora per un bel po' di tempo a percorrere strada insieme. Qualcuno ce l'ha strappato via.

Marco Andrea Seniga

Ho conosciuto Francesco Delvino nel giugno del 2000, quando si accingeva a iniziare la sua esperienza di Comandante della Polizia Municipale di Caserta. Per un gruppo di noi, che da pochi anni era in Polizia Municipale, fu una ondata di energia, passione e gioia. La gioia di vivere una professione che, al di là di frasi fatte e luoghi comuni tanto noti a tutti noi, resta connotata da mille peculiarità. Di Franco ricorderò per sempre l'assoluta generosità, propria di un uomo che non ha mai praticato le mezze misure. A Franco devo una delle più belle esperienze della mia vita professionale. Nel 2004, organizzò un incredibile viaggio negli Stati Uniti con un gruppo di 20 colleghi provenienti da vari comuni di tutta Italia. Fummo ospiti delle City Police di Little Rock e Oklahoma City dove ci fu riservata un'accoglienza propria di una visita di Stato. Tutti ci eravamo affidati alla sua già sperimentata capacità organizzativa, pur con il dubbio che veramente saremmo andati in visita alla sede dell'FBI, come effettivamente accadde.

In questi giorni di terribile dolore una cosa mi soccorre: il ricordo di Franco sorridente e rapito nei suoi discorsi che avevano sempre al centro il progresso della nostra categoria. Ciao Franco!

Stefano Guarino





(QUASI) TUTTE LE STRADE HANNO BISOGNO DI NOI



TELECAMERE AI E SOFTWARE PER IL RILEVAMENTO TARGHE

Targa System è l'azienda italiana specializzata nella progettazione e realizzazione di sistemi di videosorveglianza e software per il controllo stradale, ideati per rilevare irregolarità come auto rubate e veicoli circolanti senza copertura assicurativa o revisione.

Il collegamento con gli archivi del Ministero del Trasporto e del Ministero dell'Interno, la completa personalizzazione del software, la certificazione di conformità al GDPR e l'assistenza continua fanno di TargaSystem un partner potente e affidabile per il supporto alla sicurezza stradale.

TRANS AUDIO VIDEO É DISTRIBUTORE UFFICIALE TARGA SYSTEM PER L'ITALIA



Viale Melvin Jones, 12 - 81100 Caserta - Tel. +39 0823329970
Corso Roma, 186 - 20093 Cologno M.se (MI) - Tel. +39 039791339

www.transaudiovideo.com

■ La posizione è quella giusta?

Come deve essere resa visibile una postazione di controllo per il rilevamento della velocità ex art. 142? Il nostro servizio di controllo viene espletato in coerenza a quanto stabilito in materia dalla Direttiva Minniti, ma ultimamente alcuni giudici di pace cominciano a contestare la visibilità della nostra postazione in quanto coperta da alcuni piloni di cemento. Possiamo eventualmente trasmettere la documentazione fotografica di alcuni luoghi dove possiamo installare i dispositivi in alternativa al luogo esistente? Si ringrazia per la risposta.

E-mail firmata



La visibilità delle postazioni con dispositivi automatici di rilevamento a distanza della velocità, senza la presenza dell'agente accertatore, può essere garantita con la collocazione su di esse – nel caso di specie sopra il box – di un segnale di indicazione riportante il simbolo dell'organo di polizia operante conforme a quelli previsti dall'art. 125 Reg. Esec. C.d.S, ovvero breve iscrizione della denominazione del corpo o servizio di polizia stradale operante se non riconoscibile attraverso uno specifico simbolo.

Nel caso in esame, considerata la presenza di piloni di cemento che potenzialmente possono ostacolare la visibilità della postazione, si consiglia di spostare la medesima, ovvero si ritiene opportuna e necessaria l'apposizione del medesimo segnale di cui all'art. 125 sopra citato nelle immediate vicinanze (pochi metri) prima del box contenente il dispositivo di controllo, eventualmente in aggiunta a quello apposto sopra il medesimo box.

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



So.Ge.R.T.® S.p.a. è inserita nell'elenco delle Imprese con Rating di Legalità
art. 8 Regolamento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato [con punteggio ★★★★★]

- **Capitale sociale € 10.000.000,00, interamente versato.**
- Iscritta dal 30/07/2001 al n. 55 dell'albo MEF dei **soggetti abilitati ad effettuare attività di liquidazione, di accertamento e di riscossione dei tributi e di altre entrate delle Province e dei Comuni** (art.53 del D.Lgs 15 dicembre 1997 n.446). L'iscrizione testimonia il **possesso di tutti i requisiti di capacità finanziaria, economica e tecnica**, previsti dal D.M. 11/09/2000 n. 289.
- Censita con il codice 12302, operando in Banca d'Italia come **tesoriere non bancario** (dal 1991 e fino al 30.09.2014 con codice 13376) ed esercitando l'attività di **tesoriere per gli enti locali e consorzi**
- **Iscritta all'ANACAP** (Associazione nazionale aziende concessionarie servizi entrate enti locali) e **all'A.T.I.P.** (Associazione tesorieri italiani privati degli enti locali)
- Ha ottenuto la **licenza di agenzia recupero crediti** ai sensi art 116 t.u.l.p.s
- Conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2015 (*Gestione per la qualità sui servizi di Riscossione*)
- Conforme alla norma UNI ISO 45001:2018 (*Gestione per la sicurezza e la salute sul lavoro*)
- Conforme alla norma ISO/IEC 27001:2013 (*Gestione della Sicurezza delle Informazioni*)
- Conforme alla norma UNI EN ISO 14001:2015 (*Sistema di gestione ambientale*)

■ Quali attività del Comando possiamo affidare a terzi?

Spettabile redazione, vorremmo sapere quale tipo di ausilio tecnico di manutenzione ordinaria e straordinaria e servizi di assistenza tecnica possano essere forniti ai nostri dispositivi di controllo da parte delle imprese venditrici o costruttrici. Vorremmo, inoltre, chiedere quali attività del Comando, nell'ambito di quelle di controllo ex art. 142, possano essere affidate a terzi.

Lettera firmata

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 ed analitico poiché gravanti sul trasgressore ai sensi dell'art. 201, comma 4, del CdS, in aggiunta al dovuto quale sanzione amministrativa pecuniaria corrispondente alla violazione commessa, e dovrebbero incidere sullo stesso in modo minimale.

“Possono essere affidate a terzi o/ svolte sotto il diretto controllo degli organi di polizia stradale, attività puramente manuali e complementari”

Si precisa che, a nostro parere e in ottemperanza a quanto stabilito dalla note ministeriali, solo l'attività di manutenzione straordinaria effettuata al fine di sostituzione o modifica di componenti funzionali (ovvero le parti invarianti) dello strumento di controllo, deve essere effettuata dal titolare della certificazione di conformità o da soggetto da questi autorizzato/delegato, in quanto 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 CdS.

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.

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

UNA SOLUZIONE ALLA MANCANZA DI LIQUIDITÀ?

**Migliorare
la riscossione coattiva**



SOGERT SpA

Concessionario iscritto al n° 55 dell'Albo dei gestori dell'accertamento
e della riscossione delle entrate locali (D.Lgs 446/1997)

Inserito nell'elenco Imprese con Rating di Legalità con punteggio di ★★★★★

Siamo specializzati nel pignoramento sui c/c
(grande liquidità in tempi brevi)



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, ecc).

Una eventuale gestione delle attività inerenti le 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. (f.d.)

Inviare i quesiti per la rubrica
"Uno contro tutti" per email:

..... ufficiostampa@lobepartners.it

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

Gli incidenti causano incidenti

Lavoriamo ogni giorno per la sicurezza stradale dei cittadini e per la tutela dell'ambiente

C'è una vittima di cui pochi parlano dopo un incidente stradale: l'ambiente. Spesso, dopo un sinistro, sulla strada si vedono macchie d'olio e parti di veicoli che, se non aspirate correttamente e recuperate rischiano di inquinare e costituire un pericolo per la viabilità. Noi di Deam Sud abbiamo le dotazioni tecnologiche e i mezzi giusti per gestire questo genere di situazioni. Veicoli con strumenti innovativi per **lavare e aspirare i liquidi** e intervenire di giorno e di notte, in qualunque condizione climatica. La **responsabilità sociale** è primaria per noi. Lavoriamo per la riduzione, fino all'azzeramento, del tasso di sinistrosità dovuto alla mancata attività di ripristino della **sicurezza stradale**, per la salvaguardia dell'ambiente danneggiato dal verificarsi di eventi inquinanti, per lo scrupoloso rispetto del controllo della filiera dei rifiuti, per il ripristino della scorrevole viabilità in tempi brevi,

per il miglioramento dell'immagine della "cosa pubblica" e per la promozione e maturazione di un **maggiore senso civico** a beneficio della collettività.



Info e contatti
tel. **800 198 048**

mail: **amministrazione@deamsud.it**

sito web: **www.deamsud.it**



POL MEETING 2022 A COSENZA

INCONTRI, FORMAZIONE, TECNOLOGIE
PER LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE
E PER LA POLIZIA LOCALE
DAL 26 AL 28 OTTOBRE



Tutto pronto per **"Pol Meeting 2022 - IX Meeting Nazionale della Polizia Locale"**, evento che da anni ormai è un momento importante per la formazione e l'aggiornamento normativo per la Pubblica Amministrazione e per gli organi di Polizia. Appuntamento a Cosenza, nello storico Palazzo della Provincia, dal 26 al 28 ottobre.

Il meeting - nato da un'idea del gruppo laBconsulenze - è organizzato da Lob&Partners in collaborazione e con il patrocinio di associazioni di categoria, enti locali e ordini professionali.

Il programma prevede **incontri, workshop e seminari** su tutti i temi di maggiore interesse per il settore. Le tre giornate sono suddivise in sessioni di forma-

zione ordinarie e speciali. Coinvolte anche le scuole, con il progetto di educazione stradale PolSchool.

In apertura la consegna del Premio Pol-Italia a importanti personalità del mondo della Polizia Locale e non solo.

L'area espositiva vede la partecipazione di **numerosissime aziende del settore**, che presentano prodotti e servizi a un pubblico attento e interessato.

La precedente edizione, che si è svolta al Teatro Rendano, ha visto la partecipazione, nel corso delle diverse giornate, di oltre 800 tra Comandanti e agenti di Polizia Locale provenienti da tutte le regioni italiane, prestigiosi relatori e specialisti di fama nazionale e internazionale.

PolMeeting

L'EVENTO NAZIONALE DELLA POLIZIA LOCALE



L'EVENTO NAZIONALE DELLA POLIZIA LOCALE

STORIA, FORMAZIONE, TECNOLOGIA

COSENZA | PALAZZO DELLA PROVINCIA

26 | 27 | 28 OTTOBRE 2022

MERCOLEDÌ 26 OTTOBRE

Ore 16.00 | Cerimonia di apertura | Sala degli Specchi

Saluti istituzionali e dei rappresentanti delle Associazioni di categoria
Cerimonia di consegna del Premio Pol22

Ore 17.00 | Sala degli Specchi

Tavola rotonda "La Polizia Locale calabrese si confronta: quale futuro possibile"

GIOVEDÌ 27 OTTOBRE

Ore 9.00-11.00 | Sala degli Specchi

Tavola rotonda "Il nuovo volto della Polizia Locale italiana"

Ore 9.30-11.00 | Sala Nova

PolSchool - DiSegnali | Progetto di educazione stradale - Gli alunni delle scuole primarie di Cosenza disegnano i segnali stradali che vorrebbero vedere nella loro città.

Consegna degli attestati di partecipazione e premiazione della classe vincitrice.

Ore 11.15-13.00 | Sala degli Specchi

Tavola rotonda "Polizia amministrativa e commerciale e sistema sanzionatorio amministrativo"

11.15-13.00 | Sala Nova

Workshop "PNRR: innovazione al servizio dei territori e dei Comandi di Polizia Locale"

Ore 15.00 | Sala degli Specchi

Tavola rotonda "Codice della strada e infortunistica stradale"

Ore 15.00-16.30 | Sala Nova

Workshop "Digitalizzazione della PA: la nuova piattaforma di notifica digitale per la gestione degli atti (PND)"

Ore 16.45-18.15 | Sala Nova

Workshop "Gestione della riscossione per violazioni commesse da soggetti residenti all'estero"

VENERDÌ 28 OTTOBRE

Ore 9.00-11.00 | Sala degli Specchi

Tavola rotonda "La riforma Cartabia: cosa è cambiato nel sistema Giustizia"

Ore 9.30-11.00 | Sala Nova

Workshop "La riscossione coattiva: metodologie e procedure"

Ore 11.30-13.00 | Sala Nova

Analisi del contesto operativo e del quadro normativo. Procedure e protocolli operativi di sicurezza nelle attività di Polizia Giudiziaria. Focus sulle procedure di contenzione fisica, perquisizione e gestione di soggetti armati

Ore 11.15-13.15 | Sala degli Specchi

Tavola rotonda "Polizia edilizia, polizia ambientale e polizia giudiziaria. Utilizzo dei sistemi di rilevamento automatici"



LA MUSICA È GIUSTA

ESERCIZI DI SOMMINISTRAZIONE DI ALIMENTI E BEVANDE CON ATTIVITÀ DI INTRATTENIMENTO: I REQUISITI E LE SANZIONI

all'ingrosso, della somministrazione, dell'artigianato, della stampa quotidiana e periodica, degli impianti di distribuzione carburanti.

Invero, successivamente, il D. Lgs. 59/2010, con il Titolo II, era intervenuto con modifiche alla disciplina delle attività economiche, che potevano interessare tutte quelle regioni che non avevano ancora provveduto a dotarsi di propria normativa regionale.

Di fatto, in materia di somministrazione, l'art. 64, comma 1, modificando la legge 25 agosto 1991, n. 287, aveva stabilito che l'apertura o il trasferimento di sede degli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande erano soggetti ad autorizzazione rilasciata dal comune competente per territorio solo nelle zone in cui gli stessi comuni avevano adottato una programmazione delle aperture. Mentre, laddove non erano stati adottati tali piani, l'apertura, il trasferimento di sede e il trasferimento della gestione o della titolarità degli esercizi erano soggetti a Scia da presentare al Suap del comune, ai sensi dell'art. 19 della legge 241/90.

Requisiti per l'attività di somministrazione e di trattenimento

Per l'esercizio dell'attività di somministrazione, oltre ai titoli abilitativi, quali autorizzazione o scia, di cui abbiamo detto all'inizio, il titolare del pubblico esercizio dovrà essere in possesso dei requisiti morali e professionali ai sensi dell'art. 71 del citato D. Lgs. 59/2010.

E ancora, sarà necessario accertare la sussistenza del requisito della sorvegliabilità dei locali di somministrazione secondo le disposizioni del D. M. 564/92. Inoltre, per il rispetto delle norme igienico sanitarie, lo stesso esercente l'attività dovrà munirsi di scia sanitaria (detta anche registrazione o notifica sanitaria)



L'attività di somministrazione nei pubblici esercizi è, oramai, quasi ovunque disciplinata da leggi regionali che regolano la materia. In quelle regioni in cui non siano state adottate leggi specifiche, è ancora vigente e applicata la legge 287/91 o, quantomeno, i suoi principi fondamentali. Sempre più spesso questa attività viene effettuata anche congiuntamente all'intrattenimento musicale per gli avventori. L'obiettivo commerciale è allietare la serata e unire lo svago al consumo di bevande o alimenti.

Esaminiamo, dunque, le autorizzazioni richieste per entrambe le attività ed eventuali sanzioni e misure interdittive da adottare nei confronti del titolare/gestore del pubblico esercizio in mancanza dei titoli abilitativi richiesti.

L'attività di somministrazione di alimenti e bevande era precedentemente, e in qualche regione lo è ancora, disciplinata dalla legge 287/91.

La riforma del Titolo V parte seconda della Costituzione, a opera della Legge Costituzionale n. 3/2201, riscrisse completamente l'art. 117, ridisegnando la potestà legislativa dello Stato e delle Regioni, stabilendo al comma 4 che "spetta alle Regioni la potestà legislativa in riferimento a ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato".

Poiché tra le materie non riservate allo Stato c'era anche la legislazione sul commercio, quasi tutte le Regioni si sono, in seguito, dotate di proprie leggi che disciplinavano, a livello regionale, le attività economiche e produttive, quali la disciplina delle attività commerciali in sede fissa e su aree pubbliche e



per la preparazione di alimenti e bevande, nonché predisporre le procedure di autocontrollo dei prodotti alimentari e le modalità di verifica dell'osservanza delle norme generali di igiene, basate sui principi del sistema Haccp (Hazard analysis and critical control points).

Nel caso in cui nei locali di somministrazione sia effettuata anche attività di trattenimento musicale per i clienti, è fatto obbligo al gestore di presentare al comune **la documentazione di previsione di impatto acustico** ai sensi dell'art. 8, comma 2, della legge 447/95.

Infine, nell'ipotesi che nel corso dell'attività di trattenimento nei locali venisse registrata una capienza superiore a 100 persone, il titolare dovrà munirsi del Certificato di prevenzione incendi ai sensi del D.P.R. 151/2011, allegato I, punto 65, con esclusione di manifestazioni a carattere temporaneo.

Ciò detto, **analizziamo in dettaglio le disposizioni innanzi elencate e passiamo a un esame completo delle relative norme e delle sanzioni** da applicare per eventuali violazioni.

Attività di somministrazione senza autorizzazione e requisiti soggettivi

Come detto in precedenza, l'attività di somministrazione di alimenti e bevande è soggetta ad autorizzazione o scia, nel caso in cui i comuni avessero adottato o meno un piano di programmazione delle aperture. **L'attività svolta in assenza del titolo abilitativo è punita con sanzione amministrativa pecuniaria** da € 2.500 a € 15.000, con pmr di € 5.000. A seguito di tale sanzione, il Suap dovrà emettere ordinanza con sanzione accessoria della cessazione dell'attività e chiusura del pubblico esercizio.

Parimenti, la mancanza dei requisiti morali e/o professionali del titolare punita con le medesime sanzioni pecuniarie e la predetta sanzione accessoria.

C'è da chiarire che in alcune regioni tali violazioni

sono punite con altre e diverse sanzioni pecuniarie e, quindi, lasciamo al lettore verificare l'entità delle sanzioni adottate dalla regione in cui si presta servizio.

Sorvegliabilità dei locali adibiti a somministrazione

Il Decreto del Ministero dell'Interno 564/92 ha disciplinato i criteri di sorvegliabilità esclusivamente per i locali adibiti ai pubblici esercizi per l'attività di somministrazione di alimenti e bevande. Precedentemente, tali requisiti erano rinvenibili nell'art. 153 del Regolamento di Esecuzione del Tulp ed erano genericamente accomunati a tutti gli esercizi pubblici disciplinati dal Tulp.

L'accertamento della sussistenza dei requisiti prescritti per i locali posti a piano strada, ove si effettua la somministrazione, è demandato al Comune in cui ha sede l'esercizio con controlli effettuati dalla Polizia Locale. Mentre, ai sensi dell'art. 1, comma 4 del Decreto, per i locali ubicati a un livello o piano superiore a quello della strada, piazza o altro accesso, i requisiti devono essere specificamente controllati dall'autorità di pubblica sicurezza (commissariato di Polizia di Stato competente per territorio).

La mancanza dei requisiti richiesti non è da luogo ad alcuna sanzione pecuniaria, ma dovrà essere segnalata al Suap che, con ordinanza, dovrà disporre la sospensione dell'attività fino al ripristino dei requisiti.

Registrazione sanitaria (Scia sanitaria) e Haccp

Per la manipolazione e preparazione di alimenti e bevande il pubblico esercizio dovrà provvedere a notificare la registrazione/scia sanitaria mediante deposito di tale scia o registrazione sanitaria presso

il Suap del Comune ove è posta la sede del locale, che dovrà poi provvedere a trasmetterla all'Asl competente per territorio per eventuali verifiche e controlli. Infatti, l'art. 6, comma 2, del Regolamento CE 852/04, recepito dalla conferenza Stato-Regioni nella seduta del 9 febbraio 2006, ha prescritto che ogni operatore del settore alimentare notifica 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.

Il Decreto Lgs. 193/2007 ha stabilito le sanzioni da adottare, tra l'altro, per le violazioni riconducibili all'attività di preparazione di alimenti e bevande nel pubblico esercizio in assenza di registrazione sanitaria. In particolare, l'art. 6, comma 3 ha disposto che l'operatore che, ai sensi del Regolamento 852/04, non provveda 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 pmr di € 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 la sanzione amministrativa pecuniaria da € 500 a € 3.000 con pmr di € 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.

Sempre in tema di tutela della sicurezza alimentare, **il titolare dell'esercizio dovrà predisporre le procedure di autocontrollo dei prodotti alimentari** e le modalità di verifica dell'osservanza delle norme generali di igiene, basate sui principi del sistema Haccp relativo alle norme di autocontrollo dei prodotti alimentari e modalità di verifica dell'osservanza delle norme di igiene, attraverso il sistema di analisi dei rischi e di controllo dei punti critici del sistema di preparazione, trasformazione, confezionamento, trasporto, distribuzione, manipolazione, vendita, compresa la somministrazione, dei prodotti alimentari.

Tale metodo fu introdotto dal D. Lgs 155/97, poi abrogato dall'art. 3, comma 1, lett. o) del D. Lgs. 193/97 e, in seguito, disciplinato dall'art. 5 del Regolamento 852/2004/CE.

In buona sostanza, tale sistema è rivolto alla individuazione e prevenzione di malattie infettive e tossiche di natura alimentare a tutela della salute dei consumatori, nonché alla valutazione dei requisiti igienici dei locali, delle attrezzature utilizzate e degli alimenti.

L'operatore che omette di predisporre tale procedu-

“La somministrazione di alimenti e bevande è soggetta ad autorizzazione o scia nel caso in cui i comuni avessero adottato un piano di programmazione delle aperture”

ra è punito dal medesimo D.Lgs. 193/07, art. 6, comma 6, con sanzione amministrativa pecuniaria da € 1.000 a € 6.000, con pmr di € 2.000.

Attività di trattenimento musicale nel pubblico esercizio

Nel caso in cui nel locale venga eseguita musica solo di ascolto e allietamento, detta anche “di sottofondo”, senza alcun coinvolgimento del pubblico e per gli avventori non sia maggiorato il prezzo delle bevande o degli alimenti consumati, ovvero non sia richiesto il pagamento di alcun biglietto con accesso libero ai locali, **non occorre alcuna licenza ex art. 69 Tulps.** Si deve, infatti, tener presente che l'art 13 del D. L. 5/2012, convertito con modificazioni dalla legge 35/2012 ha abrogato il comma 2 dell'art. 124, del Regolamento di esecuzione del Tulps, consentendo eventi nei pubblici esercizi senza richiedere alcuna autorizzazione, se sono svolti in maniera occasionale, saltuaria e non ricorrente quali, ad esempio, il veglione di capodanno con cenone, cena spettacolo a carnevale e simili.

A maggior chiarimento, evidenziamo che il Dipartimento della Pubblica sicurezza è intervenuto in materia con il parere n. 557/PAS/U/003524/13500.A(8) del 21 febbraio 2013, indirizzato alla Prefettura di Firenze e p. c. al Dipartimento dei Vigili del Fuoco e tutte le altre Prefetture, ove ha precisato: “Gli spettacoli e/o trattenimenti musicali o danzanti allestiti occasionalmente o per determinate ricorrenze (festa di fine anno, carnevale e simili) sono esentati dalla licenza di cui all'art. 69 e accertamento di cui all'art. 80, sempre che rappresentino un'attività occasionale, accessoria e complementare della ristorazione o somministrazione di alimenti e bevande.

Pertanto, non sono soggetti a licenza i trattenimenti organizzati in via eccezionale ed occasionale, senza



la preparazione delle sale con allestimenti scenici, palchi o altre strutture che possono trasformare il pubblico esercizio in locale di pubblico spettacolo; in definitiva, il trattenimento deve essere funzionale all'attività di somministrazione ed essere una maggiore attrattiva sul pubblico, senza i caratteri dell'imprenditorialità con pagamento di un biglietto di ingresso, aumento del prezzo delle consumazioni etc".

La stessa nota ha, altresì, sottolineato che qualora le installazioni di palco o allestimenti di scenografie, l'organizzazione di sale dedicate al trattenimento nel pubblico esercizio, con caratteristiche tipiche del locale di pubblico spettacolo, e manifestazioni e/o spettacoli ricorrenti (tutti i fine settimana), modificano la natura del pubblico esercizio, trasformandolo in locale di pubblico spettacolo, **le attività intraprese saranno soggette al rilascio della licenza di cui all'art. 69 Tulp**s, come peraltro stabilito dal vigente comma 1 dell'art. 124 del Regolamento di esecuzione Tulp con conseguente sistema di controlli e verifiche da parte della Commissione di vigilanza, ai sensi dell'art. 80 Tulp, ai fini del rilascio della licenza di agibilità.

La circolare ministeriale conclude argomentando sulla necessità di tali verifiche, altrimenti si determinerebbe una incomprensibile disparità di trattamento rispetto ad analoghe attività all'aperto o nei locali soggetti alla disciplina dell'art. 68 e 69 del Tulp.

Nell'ipotesi di svolgimento di un pubblico spettacolo o trattenimento in un pubblico esercizio in assenza della licenza ex art. 69 Tulp, si applica la violazione è punita dall'art. 666, comma 1, C. p. con la sanzione amministrativa pecuniaria da € 258,00 a € 1.549,00, il pagamento in misura ridotta non è ammesso, come stabilito dall'art. 666, comma 4, C.p. Qualora il pubblico spettacolo o trattenimento si svolga in un esercizio pubblico in assenza della li-

cenza ex art. 69 Tulp, perché negata o sospesa, la violazione è punita con la sanzione ammi-

nistrativa pecuniaria prevista dall'art. 666, comma 2, C. p. da € 413,00 a € 2.478,00; anche in questo caso il pagamento in misura ridotta non è ammesso.

Il verbale così redatto dovrà essere trasmesso al dirigente comunale del Suap che dovrà adottare ordinanza ingiunzione con l'indicazione della somma da pagare.

Ai sensi dello stesso art. 666, comma 3, C. p. lo stesso dirigente dovrà emettere ordinanza di cessazione dell'attività condotta in difetto di autorizzazione. E ancora, per gli spettacoli o trattenimenti in un esercizio pubblico, sprovvisti del requisito dell'agibilità, prescritto dall'art. 80 Tulp, si deve procedere alla denuncia dello stesso titolare per violazione dell'art. 681 C. p. Infine, qualora nel corso di una manifestazione autorizzata ed in possesso del requisito dell'agibilità, nel locale viene trovato un numero di avventori superiore a quello prescritto nella licenza, si deve parimenti procedere alla denuncia ai sensi dell'art. 681 C. p. Per dette attività di trattenimento musicale, i pubblici esercizi dovranno farsi carico sia del certificato di prevenzione incendi che della documentazione di previsione di impatto acustico.

Certificato prevenzione incendi

Per i locali di trattenimento e spettacolo con capienza superiore a 100 persone durante le manifestazioni, il titolare deve munirsi del Certificato di prevenzione incendi ai sensi del citato D.P.R. 1 agosto 2011, n. 151, allegato I, punto 65, con esclusione di

manifestazioni a carattere temporaneo.

Il Certificato prevenzione incendi è soggetto a Scia, da presentare al Comando VV. FF., nell'ipotesi del trattenimento con capienza superiore a 100 persone e fino a 200, mentre per le attività con capienza superiore alle 200 persone deve essere presentata, allo stesso Comando, istanza con i progetti degli impianti o costruzione. **Per i locali pubblici ove si svolge occasionalmente attività di trattenimento, ovvero a carattere temporaneo, non è richiesta la predetta certificazione.**

La mancanza del Cpi o il mancato rinnovo del certificato medesimo nei predetti locali, con una presenza costante di oltre 100 avventori, è sanzionata penalmente dall'art. 20 del citato D. Lgs. 139/2006, che per tale violazione punisce il titolare con l'arresto fino ad un anno o con l'ammenda da € 258 a € 2.582. Il Prefetto, inoltre, può disporre la sospensione

ne dell'attività per i locali di pubblico spettacolo e trattenimento fino all'adempimento dell'obbligo di richiesta o rinnovo del certificato.

Documentazione di previsione di impatto acustico

Vi è, infine, da definire che in tutti i casi in cui viene eseguita musica nel locale di somministrazione, che sia solo musica di ascolto ovvero di trattenimento durante una festa, **il titolare ha l'obbligo di presentare al comune la documentazione di previsione di impatto acustico.** Il Dpr 227/2011, art. 4, comma 1, infatti, ha stabilito che i pubblici esercizi di somministrazione alimenti e bevande, le mense, le attività culturali, i locali di spettacolo, le sale giochi, i circoli privati, le discoteche, gli impianti sportivi, le palestre, gli stabilimenti balneari, che utilizzano impianti di diffusione sonora, ovvero svolgono manifestazioni o eventi con diffusione di musica, o utilizzo di strumenti musicali, devono predisporre e presentare al comune la documentazione di previsione di impatto acustico ai sensi della citata legge 447/95.

Tale documentazione può essere sostituita da una dichiarazione di atto di notorietà, ai sensi dello stesso art. 8, comma 5, qualora non siano superati i limiti di emissione di rumore stabiliti dal documento di classificazione acustica del territorio comunale. Pertanto, il titolare del pubblico esercizio, ai sensi della predetta normativa, dovrà predisporre e presentare al comune la documentazione di previsione di impatto acustico ai sensi dell'art. 8, comma 2, della legge 447/95.

Nel caso in cui non sia stata presentata al comune la documentazione di impatto acustico ai sensi della legge 447/95, art. 8, comma 2, ovvero nel caso in cui siano superati, nell'esercizio dell'attività, i limiti di emissioni sonore, si deve procedere a verbalizzare il titolare per violazione dell'art. 10, comma 2, stessa legge con sanzione amministrativa pecuniaria da € 1.000 a € 10.000.

Per tale violazione sarà adottata ordinanza sindacale di abbattimento delle emissioni sonore, ai sensi dell'art. 9 (qualificata come ordinanza contingibile ed urgente); l'inottemperanza di detta disposizione è punita con la denuncia ex art. 650 C. P., nonché la sanzione pecuniaria da € 2.000 a € 20.000 ai sensi dell'art. 10 comma 1 della predetta legge.



di **Michele PEZZULLO**

Comandante PM
a.r.

Riferimenti normativi

- Legge 25 agosto 1991, n. 287, recante "Aggiornamento della normativa sull'insediamento e sull'attività dei pubblici esercizi"; in G. U. n. 206 del 03.09.1991.
- Legge Costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, recante "Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione"; in G. U. n. 248 del 24.10.2001.
- Decreto Legislativo 26 marzo 2010, n. 59, recante "Attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno"; in G. U. n. 94 del 23.04.2010 - S. O. n. 75.
- Legge 7 agosto 1990, n. 241, recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi"; in G. U. n. 192 del 18.08.1990.
- Decreto Ministero dell'Interno 17 dicembre 1992, n. 564, recante "Regolamento concernente i criteri di sorvegliabilità dei locali adibiti a pubblici esercizi per la somministrazione di alimenti e bevande"; in G. U. n. 35 del 12.02.1993.
- Legge 26 ottobre 1995, n. 447, recante "Legge quadro sull'inquinamento acustico"; in G. U. n. 254 del 30.10.1995, S. O. n. 125.
- D.P.R. 1 agosto 2011, n. 151, recante "Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'articolo 49, comma 4-quater, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122"; in G. U. n. 221 del 22.09.2011.
- Regio Decreto 6 maggio 1940, n. 635, recante "Approvazione del regolamento per l'esecuzione del testo unico 18 giugno 1931-IX, n. 773, delle leggi di pubblica sicurezza"; in G. U. n. 149 del 26.06.1940, S. O. n. 149.
- Regio Decreto 18 giugno 1931, n. 773, recante "Approvazione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza"; in G. U. n. 146 del 26.06.1931, S. O. n. 146.
- Regolamento (CE) del Parlamento e del Consiglio del 29 aprile 2004 "sull'igiene dei prodotti alimentari"; in G.U. Unione Europea L139/1 del 30.4.2004.
- Decreto Legislativo 6 novembre 2007 n. 193, recante "Attuazione della direttiva 2004/41/CE relativa ai controlli in materia di sicurezza alimentare e applicazione dei regolamenti comunitari nel medesimo settore", in G.U. 9 novembre 2007, n. 261 - S.O. n. 228.
- Decreto Legislativo 26 maggio 1997, n. 155, recante "Attuazione delle direttive 93/43/CEE e 96/3/CE concernenti l'igiene dei prodotti alimentari", in G. U. 13 giugno 1997, n. 136.
- Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, n. 852, recante "Regolamento sull'igiene dei prodotti alimentari"; in G.U.C.E. L139/1 del 30 aprile 2004.
- Decreto Legge 9 febbraio 2012, n. 5, recante "Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo"; in G. U. n. 33 del 09.02.2012, S. O. n. 27.
- Legge 4 aprile 2012, n. 35, recante "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo"; in G. U. n. 82 del 06.04.2012, S. O. n. 69.
- Regio Decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, recante "Approvazione del testo definitivo del Codice Penale", in G. U. n. 251 del 26.10.1930.
- Decreto Legislativo 8 marzo 2006, n. 139, recante "Riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, a norma dell'articolo 11 della legge 29 luglio 2003, n. 229"; in G. U. n. 80 del 05.04.2006, S. O. n. 83.
- Decreto del Presidente della Repubblica 19 ottobre 2011, n. 227, recante "Regolamento per la semplificazione di adempimenti amministrativi in materia ambientale gravanti sulle imprese, a norma dell'articolo 49, comma 4-quater, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122"; in G. U. n. 28 del 03.02.2012.

Peace, love, *coffee*



Cerca nel tuo supermercato di fiducia e online su **caffelaiello.it**

AIELLO

RIFIUTI, A CHI TOCCA DECIDERE?

LA COMPETENZA A EMETTERE
L'ORDINANZA DI RIMOZIONE
È DEL DIRIGENTE O DEL SINDACO?





In materia di potere di ordinanza, la giurisprudenza amministrativa è da tempo consolidata su posizioni che, ex multis, risultano espresse dal Consiglio di Stato, Sez. V, 13 giugno 2012 n. 3490. Ai sensi dell'art. 54 comma 2, D.lgs. 18 agosto 2000, n. 267, le ordinanze contingibili e urgenti possono essere adottate dal sindaco nella veste di ufficiale di governo solamente quando si tratti di affrontare situazioni di carattere eccezionale e impreviste, costituenti concreta minaccia per la pubblica incolumità, per le quali sia impossibile utilizzare i normali mezzi apprestati dall'ordinamento giuridico: tali requisiti non ricorrono di conseguenza, quando le pubbliche amministrazioni possono adottare i rimedi di carattere ordinario. Le ordinanze in questione, infatti, presuppongono una situazione di pericolo effettivo in cui si possono configurare anche situazioni non tipizzate dalla legge e ciò giustifica la deviazione dal principio di tipicità degli atti amministrativi, la possibilità di derogare rispetto alla disciplina vigente e la necessità di motivazione congrua e peculiare, la configurazione anche residuale, quasi di chiusura, delle ordinanze contingibili e urgenti. I rimedi di carattere ordinario, al contrario, sono i provvedimenti tipizzati atti a fronteggiare le esigenze prevedibili ed ordinarie e costituiscono l'elemento "normale" rimesso dalla legge ai poteri pubblici per gestire usualmente le materie a questi rimesse (Cons. St., sez. IV, 13 luglio 2011 n. 4262; Cons. St., sez. IV, 24 marzo 2006 n. 1537).

Tesi contrapposte

Pur condividendo le ragioni e i principi espressi innanzi si deve far rilevare che, in relazione al potere-dovere di ordinanza sancito dal D.lgs. 152/2006, nelle fattispecie illecite di abbandoni di rifiuti, tali tesi non possono farsi valere, nel senso che le ordinanze in questione hanno un proprio specifico fondamento nell'art. 192 del citato D.lgs. L'individuazione corretta dell'autorità competente a disporre con ordinanza le operazioni necessarie alla rimozione dei rifiuti ed il termine entro cui provvedere non ha trovato in passato, neanche in giurisprudenza, pacifica condivisione. Da un lato, per alcuni Tar l'ordinanza di rimozione dei rifiuti era di competenza del dirigente ai sensi dell'art. 107 D.lgs. 267/2000 (tra questi Tar Puglia, Sez. II n. 461 dell'8 marzo 2012; Tar Campania, Napoli, Sez. V, 9 giugno 2009, n. 3159; Tar Basilicata, 23 maggio 2007 n. 457; Tar Sardegna, Cagliari, Sez. II, 4 novembre 2009, n. 1598) per altri la competenza era Sindacale secondo il principio della cronologia delle fonti (tra questi Tar Sicilia, Sez. I, n. 2282 del 16.09.2014; Tar Lazio, Sez. II, 7 gennaio 2014, n. 86, 4 dicembre 2013; Tar Liguria, Sez. I, 15 dicembre 2009,

n. 3741; Tar Lombardia, Milano, Sez. IV, 2 settembre 2009, n. 4598; Tar Veneto, Sez. III, sent. n. 2454 del 29 settembre 2009).

Le due contrapposte tesi si basano su principi diversi: la prima va letta alla luce dell'evoluzione normativa in tema di distinzione fra le competenze della componente politico-amministrativa e quelle della componente gestionale, con la conseguenza che l'adozione dell'ordinanza in parola non è illegittima se adottata dal dirigente o funzionario addetto al relativo settore. La seconda ritiene che "la norma di cui al T.U.A. presenta sicura specialità rispetto alla generale disposizione recata nell'art. 107, c. 1 e 2 d. lgs. 267/2000, che assegna ai dirigenti l'esercizio concreto dell'azione amministrativa. L'art. 192 è entrato in vigore nel 2006 mentre la norma da ultimo richiamata risale al 2000. Per la successione delle leggi nel tempo e per la specialità della prescrizione recata nel D.lgs. n. 152 del 2006 il precetto più recente prevale e implica che la competenza sia riconosciuta al sindaco in coerenza, quanto meno implicita, con le funzioni di ufficiale di governo in ambito territoriale specifico, anche tenendo conto della riserva di competenza esclusiva statale in materia ambientale."

La posizione del Consiglio di Stato sull'argomento, invece, è sempre stata coerente, ritenendo che spetti al sindaco adottare l'ordinanza di rimozione e ripristino dei rifiuti proprio in base agli ordinari criteri preposti alla soluzione delle antinomie normative (criterio della specialità e criterio cronologico) che prevale sul disposto dell'art. 107, comma 5, del D.Lgs. n. 267/2000 (cfr., ex plurimis, Consiglio di Stato Sez. V, n. 58 dell'11 gennaio 2016, Cons. Stato, V, 29 agosto 2012 n. 4635; id., 12 giugno 2009 n. 3765; id., 10 marzo 2009 n. 1296; id., 25 agosto 2008 n. 4061). Di recente, anche il massimo organo di consulenza giuridico-amministrativa e di tutela della giustizia nell'amministrazione pubblica è stato nuovamente chiamato ad occuparsi della competenza ad emettere ordinanza di rimozione rifiuti, ex art. 192, c. 3 del D.lgs. 152/2006.

Con la sentenza Cons. Stato, Sez. IV, 9 febbraio 2021, n. 1192 ha affrontato il tema dei destinatari dell'ordinanza sindacale contingibile e urgente finalizzata alla bonifica ambientale del sito oggetto di scarico incontrollato di rifiuti precisando che "l'ordine di rimozione emesso dal Sindaco sul presupposto dell'indifferibilità e dell'urgenza di provvedere non ha carattere sanzionatorio, bensì soltanto ripristinatorio a tutela della incolumità pubblica. Pertanto, l'ordine non può che incombere sul proprietario o su colui che ne ha la libera disponibilità".

La decisione del Consiglio di Stato

L'organo giudicante ritorna nuovamente sull'argomento a distanza di pochi mesi e, con la Sentenza n. 3372 del 26 aprile 2021, precisa ulteriormente che



"la competenza ad adottare l'ordine di rimozione dei rifiuti abbandonati e ripristino dello stato dei luoghi ex art. 192, comma 3, del D.lgs. n. 152/2006 appartiene al sindaco: l'incompetenza del Responsabile del settore sussiste anche in caso di delega a suo favore adottata dal dirigente del settore". L'impostazione seguita dal Consiglio di Stato si basa, quindi, sul tenore letterale dell'articolo 192 cit., **che individua nell'organo politico di vertice il soggetto preposto**, sia in base alla natura del decreto ambientale che lo contempla e che, in quanto *lex specialis* successiva nel tempo, prevale in caso di contrasto rispetto al Testo unico degli enti locali, in applicazione dell'antico canone ermeneutico in ragione del quale *lex posterior specialis derogat anteriori generali*. Tale deroga, peraltro, pare essere autorizzata finanche dal medesimo Testo unico laddove, all'art. 107, c. 4, prevede testualmente che "le attribuzioni dei dirigenti, in applicazione del principio di cui all'articolo 1, comma 4, possono essere derogate soltanto espressamente ad opera di specifiche disposizioni legislative", come in ipotesi.

L'argomento che si considera venne portato anche all'esame del Corte di Cassazione, Sez. III Penale, che passando in analisi la posizione di soggetto condannato per non aver ottemperato a una ordinanza di rimozione dei rifiuti emessa dal dirigente e non dal sindaco, si pronunciò in merito con la sentenza 20 maggio - depositata il 29 settembre 2014, n. 40212 - affermando che a norma 192, comma 2, D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, il Sindaco dispone con ordinanza le operazioni necessarie alla rimozione, all'avvio, al recupero o allo smaltimento dei rifiuti in stato di

abbandono e il termine entro cui provvedere. L'inottemperanza all'ordinanza è sanzionata dall'art. 255, comma 3, D.lgs. 152/2006, cit., secondo il quale "chiunque non ottempera all'ordinanza del sindaco, di cui all'articolo 192, comma 3, o non adempie all'obbligo di cui all'articolo 187, comma 3, è punito con la pena dell'arresto fino ad un anno". La competenza dei sindaci, mantenuta espressamente dal legislatore del 2006 anche dopo la riba-

dita attribuzione ai dirigenti comunali del potere di ordinanza di cui all'art. 107, D.lgs. 267/2000 (T.U.E.L.), è stata unanimemente interpretata dalla giurisprudenza amministrativa come volontà di riservare, in via esclusiva, all'organo apicale dell'amministrazione comunale la competenza a emettere ordinanze ex art. 192, D.lgs. 152/2006, con conseguente annullabilità, per incompetenza, dell'ordinanza eventualmente adottata dal dirigente comunale (Cons. Stato Sez. V, 29-08-2012, n. 4635; Sez. V, 12 giugno 2009, n. 3765). Secondo la Suprema Corte, quindi, "l'inottemperanza all'ordinanza emessa dal dirigente comunale non integra la fattispecie di reato, determinandone l'insussistenza".

In conclusione, dalle su esposte argomentazioni, si ricava che **la competenza ad adottare l'ordine di rimozione dei rifiuti abbandonati e ripristino dello stato dei luoghi ex art. 192, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006 appartiene solo al sindaco**. Sussiste, pertanto, l'incompetenza del Responsabile del settore anche in caso di delega a suo favore adottata dal dirigente del settore.



di **Giuseppe AIELLO**
Comandante PM di Lioni (AV)

“La competenza ad adottare l'ordine di rimozione dei rifiuti abbandonati e ripristino dello stato dei luoghi appartiene solo al sindaco”

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

Piattaforma Notifiche Digitali (PND) e INTEGRAA Pnd

Cos'è Piattaforma Notifiche?

- Piattaforma Notifiche è lo strumento che le P.A. utilizzeranno per la notificazione di atti amministrativi a valore legale verso persone fisiche e giuridiche;
- Gestisce automaticamente la notificazione su domicilio digitale e, in assenza, per via analogica tradizionale;

Incentivi per l'utilizzo della Piattaforma Notifiche

Il 12 settembre u.s. è stato pubblicato l'Avviso Misura 1.4.5 "Piattaforma Notifiche Digitali" Comuni (Settembre 2022).

Al fine di ottenere i contributi è indicato l'obbligo di attivare il servizio di notifica degli atti di violazione al codice della strada oltre ad un altro a scelta tra una lista di 11 servizi.

Gli importi del contributo, riconosciuti sulla base della dimensione del comune, sono così definiti:

- 1-5.000 abitanti: €23.147;
- 5.001 -20.000 abitanti: € 32.589;
- 20.001 - 100.000 abitanti: € 59.966;
- 100.001 - 250.000 abitanti: €69.000;
- > 250.000 abitanti: €97.247.

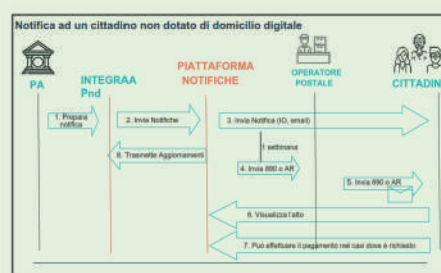
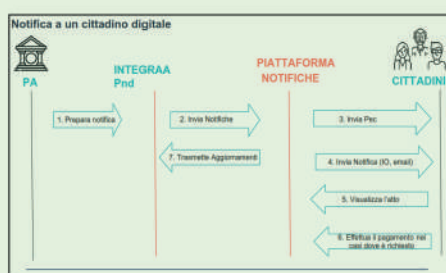
- Contribuisce alla riduzione dei costi per i cittadini e le P.A;

A chi è rivolta la Piattaforma Notifiche?

- Alle Pubbliche Amministrazioni che vogliono raggiungere con semplicità i cittadini garantendo la validità legale della data di notifica e riducendo conseguentemente i contenziosi e aumentando la probabilità di raggiungere i cittadini;

INTEGRAA Pnd - La soluzione di Integraa Holding s.r.l.

"INTEGRAA Pnd" semplifica totalmente l'attività in capo alla P.A. riuscendo così a comunicare in modo istantaneo con PND e gestendo anche il processo di pagamento che, nei casi previsti, può avvenire con automatismi già presenti sulla piattaforma di PagoPA.





L'IMPORTANZA DELLA SCUOLA

L'ABBANDONO DEGLI STUDI DELL'OBBLIGO, NATURA PLURIOFFENSIVA DELL'ART. 731 DEL CODICE PENALE



L'educazione è un diritto umano fondamentale, universale, inalienabile e indivisibile. Il diritto all'istruzione è definito come tale in diversi trattati e accordi internazionali, in particolare nella nostra Costituzione e nella Convenzione ONU sui diritti dell'infanzia e dell'adolescenza (CRC, artt. 28 e 29).

La nostra Carta recita, all'articolo 3: "È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e la uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana". All'articolo 30: "È dovere e diritto dei genitori mantenere istruire ed educare i figli...". All'art. 34: "La scuola è aperta a tutti".

I dati dell'abbandono

In Italia l'obbligo scolastico è previsto per almeno dieci anni e riguarda la fascia di età compresa tra i sei e i sedici anni (articolo 1, c. 622, Legge n. 296/2006). Il tutto ribadito con un D.M. del 2007 (articolo 2, D.M. n. 139/2007) e da una Circolare MIUR del 30 dicembre 2010 (n. 101/2010). Come vedremo, nello stesso mese il Legislatore era già intervenuto cambiando gli equilibri, abolendo una norma del 1962, circa la condotta penalmente rilevante di chi non ottemperava all'obbligo scolastico per la scuola media inferiore (secondaria di I grado).

Dal Documento di studio e proposta dell'Autorità

garante per l'infanzia e l'adolescenza, presentato lo scorso giugno 2022, emerge che, alla data del 2021, la percentuale di abbandono complessivo per la scuola secondaria di I grado, è stata dello 0,64% (pari a 10.938 alunni), mentre per la scuola secondaria di II grado questo dato ammonta al 3,79% (pari a 98.787 alunni). In totale, dunque, sono circa 110mila gli alunni che abbandonano annualmente la scuola italiana, oltre a quelli che si perdono nel passaggio dal primo al secondo grado di studi.

Allarme sociale

Se, come visto, l'abbandono scolastico è un fenomeno allarmante, appare utile comprendere speditamente anche quando lo stesso si qualifica penalmente rilevante e quando, invece, la scelta di proseguire o meno gli studi è rimessa alla libera determinazione dei ragazzi, senza incorrere in conseguenze giudiziarie.

Occorre premettere che innumerevoli sono i soggetti che devono vigilare sul rispetto di tale diritto/dovere: i genitori, coloro che a qualsiasi titolo ne facciano le veci, il Comune di residenza dei giovani interessati, il dirigente dell'istituzione scolastica o il responsabile dell'istituzione formativa presso la quale sono iscritti ovvero abbiano fatto richiesta di iscrizione gli studenti tenuti ad assolvere al predetto dovere, la Provincia in relazione alle funzioni di competenza a livello territoriale, i soggetti che assumono, con il contratto di apprendistato di cui all'articolo 48 del D.Lgs. n. 276/2003 i giovani tenuti all'assolvimento del diritto-dovere all'istruzione e alla formazione e, infine, il tutore aziendale di cui al comma 4, lettera f), del predetto articolo e i soggetti competenti allo svolgimento delle funzioni ispettive in materia di previdenza sociale e di lavoro, di cui al D.Lgs. n. 124/2004.

In caso di mancato adempimento del dovere di istruzione e formazione si applicano a carico dei responsabili appena citati le sanzioni relative al mancato assolvimento dell'obbligo scolastico previsto dalle norme vigenti.

Nonostante tanta preoccupazione e tanto allarmismo per il dilagare del fenomeno, soprattutto al sud, solo in un caso e cioè solo a carico dei soggetti a cui la legge riconosce il potere di vigilanza o l'autorità su un minore, è previsto il deferimento all'A.G. per il reato previsto e punito dall'art. 731 c.p.: inosservanza dell'obbligo dell'istruzione elementare dei minori "Chiunque, rivestito di autorità o incaricato della vigilanza sopra un minore, omette, senza giusto motivo, d'impartirgli o di fargli impartire l'istruzione elementare) è punito con l'ammenda fino a euro 30".

La norma appena citata ha carattere meramente sanzionatorio e fa parte delle norme penali in bianco, vale a dire quelle il cui precetto è integrato dalle leggi extrapenal, che si susseguono nel tempo. Motivo per cui la norma era da intendersi rivolta an-

che all'obbligo di istruzione di scuola secondaria di I grado. Alcune sentenze, però, hanno stabilito che l'inosservanza dell'obbligo di frequentare la scuola media inferiore non configura la contravvenzione di cui all'art. 731 c.p. in quanto secondo la normativa vigente a seguito dell'abrogazione dell'art. 8 della Legge n° 1869/62, ad opera del D. Lgs. n° 212/10, tale obbligo permane limitatamente all'istruzione elementare (primaria).

Serve uno sforzo maggiore

Per quanto riguarda i giusti motivi, indicati nella norma incriminatrice, che possono escludere la punibilità, possono essere individuati in tutti quelli che rendono inattuabile la volontà del soggetto agente e, cioè, nella mancanza assoluta di scuole o di insegnanti, nello stato di salute dell'alunno, nella disagiata distanza tra scuola e abitazione e nel rifiuto categorico e insuperabile del minore stesso di recarsi a scuola, nemmeno con l'aiuto dei servizi sociali all'uopo destinati.

La contravvenzione di cui all'articolo 731 c.p. relativa alla inosservanza dell'obbligo dell'istruzione elementare dei minori da parte dei genitori esercenti la potestà familiare, ha carattere permanente, poiché la condotta omissiva si protrae per tutta la durata dell'anno scolastico e la permanenza può farsi cessare con l'adempimento dell'obbligo e ha natura pluri offensiva, atteso che tutela non soltanto l'interesse pubblico dello Stato all'ottemperanza all'obbligo scolastico, ma anche il diritto soggettivo del minore a ricevere una adeguata istruzione, diritto costituzionalmente garantito dal già citato articolo 30, come precisato da una recentissima sentenza (Cassazione penale, n. 18144/2021).

A parte tutte le riflessioni appena accennate, appare veramente blanda e priva di ogni forma di deterrenza la pena prevista dal citato articolo 731 c.p. Forse servirebbe uno sforzo in più del Legislatore per scuotere le coscienze e spaventare i potenziali contravventori.



di **Luigi De Simone**

Comandante Polizia Locale
Caserta





IL RUP COME PROJECT MANAGER

NELLA GESTIONE DEI PROVENTI DERIVANTI DALLE SANZIONI ELEVATE AI SENSI DEL CODICE DELLA STRADA



Come spendiamo i proventi derivanti dall'accettazione delle sanzioni elevate ai sensi del Codice della Strada? Introduciamo il concetto di "spesa" che, nello specifico, consente di acquisire dal mercato le risorse utili alle pubbliche amministrazioni per assicurare nel miglior modo possibile il soddisfacimento delle esigenze del cittadino, ciò attraverso la capacità tecnica e operativa delle singole amministrazioni.

Sfatiando i falsi miti!

Spezziamo una lancia a favore delle pubbliche amministrazioni tacciate di inefficienze e di essere fonte di sprechi di risorse pubbliche. A tal fine analizziamo i dati: la corruzione, invero, percentualmente incide in modo non rilevante. Il problema reale nella gestione degli appalti è la scarsa professionalizzazione di chi acquista. È opportuno cambiare il nostro ap-

proccio nella conduzione degli acquisti, improntare le logiche di gestione degli appalti pubblici sulla loro natura di strumenti per il raggiungimento degli obiettivi di governo e conseguentemente correlare il risultato dell'appalto al raggiungimento degli stessi. In questo senso, il procurement non è il solo procedimento di affidamento, bensì fa parte di un più ampio e complesso processo circolare, che inizia con la definizione degli obiettivi di mandato fino ad arrivare alla individuazione delle risorse necessarie per attuarli nonché alla esecuzione e al controllo dell'appalto volti all'acquisizione delle risorse che abbiano una ricaduta positiva sul territorio.

Occorre porre in essere e attuare una strategia di acquisto efficace attraverso l'analisi della domanda e dell'offerta, in funzione degli obiettivi di mandato, e applicare i principi del Project Management al processo di procurement mediante le seguenti fasi:

- Identificazione e analisi dei fabbisogni e del budget
- Analisi del mercato
- Definizione della strategia di acquisto e progettazione e gestione della gara
- Esecuzione e contract management - Ex post monitoring and Vendor Rating

Identificazione e analisi dei fabbisogni e del budget

Il primo step è costituito dall'analisi della domanda e dalla contestuale individuazione dei fabbisogni interni attraverso l'analisi di volumi, prezzi, livelli di servizio e prodotti, nonché un'attenta spend analysis basata sull'elenco dei prodotti/servizi acquistati, dei prezzi applicati e delle quantità storiche.

Domanda: cosa comprare? Per poter rispondere, condicio sine qua non, è una profonda conoscenza del bene o del servizio che dobbiamo acquistare, capire le reali necessità che l'ente ha e, infine, avere la capacità di richiedere un bene o servizio che sia confacente con siffatte necessità.

Basta con i capitolati "copia e incolla" che non restituiscono la reale immagine del bisogno dell'ente. Date le dimensioni medie dei comuni italiani, non tutti i comandi dispongono di un ufficio gare all'interno del proprio ente e questa circostanza non rende affatto semplice districarsi nella complessa materia degli appalti.

Pur riconoscendo che non sia agevole, tuttavia, in questa fase occorre, comunque, definire in modo puntuale le specifiche tecniche del bene/servizio che dovranno indicarsi negli atti di gara; vediamo i requisiti:

- Funzionali: indicano lo scopo, l'obiettivo o la funzione della fornitura
- Performance: definiscono quale livello di servizio deve avere la specifica fornitura

- Tecnici: individuano le caratteristiche e le specifiche tecniche della fornitura

È cosa assai frequente che le alternative non si differenzino per benefici quantificabili in termini monetari; pertanto, la scelta è fatta in base ad elementi qualitativi anche soggettivi calati sul quadro esigenziale dell'Ente, rappresentati dalla qualità desiderata dei prodotti, dai livelli di servizio richiesti e dalla durata stimata del contratto, anche attraverso l'analisi dei rischi e valutando il ciclo di vita del prodotto.

Analisi del mercato

Il procurer mediante l'indagine di mercato può conoscere l'assetto del mercato, i potenziali concorrenti, gli operatori interessati, le relative caratteristiche soggettive, le soluzioni tecniche disponibili, le condizioni economiche praticate, le clausole contrattuali generalmente accettate, al fine di verificarne la rispondenza alle reali esigenze della stazione appaltante.

Le fasi dell'analisi della struttura competitiva che offre il mercato si misura anche attraverso:

- Valutazione degli appalti pregressi della stessa tipologia
- Profilo dei competitor dal punto di vista dell'affidabilità, della stabilità, della capacità e delle prestazioni
- Analisi dei costi/costo totale

Definizione della strategia di acquisto e progettazione e gestione della gara

La scelta nella definizione dei requisiti della fornitura è influenzata da fattori esogeni, che vanno necessariamente presi in considerazione nella fase di redazione della documentazione di gara. Essi sono costituiti, come già anticipato, dalla conoscenza della stazione appaltante e dalla struttura del mercato. La conoscenza della stazione appaltante e dei requisiti del prodotto/servizio unite alla comprensione del mercato agevolano, dunque, la scelta tra i tipi di requisiti tecnici, da inserire nella redazione della specifica. Detti requisiti devono tenere conto: delle caratteristiche progettuali, della reperibilità in mercati competitivi, della agevole esecuzione, dell'affidabilità e della sostenibilità.

La stazione appaltante - al fine di non ridurre il numero delle potenziali offerte, così ottemperando al principio della libera concorrenza - dovrebbe predisporre delle specifiche in modo "neutro", senza definire la componentistica in maniera troppo particolareggiata, introducendo al contempo le c.d. "clausole di equivalenza", le quali hanno il pregio di lasciare margini di discrezionalità alle imprese quanto alle soluzioni da fornire, diversificate purché rispondenti ai requisiti funzionali richiesti dalle amministrazioni. Inoltre, in base al "principio di proporzionalità" è

importante inserire requisiti commisurati all'effettivo utilizzo del bene/opera oggetto dell'appalto.

La scelta della più efficace procedura di gara sarà fatta in funzione di quelle diverse variabili che la stazione appaltante deve essere in grado di governare, individuando gli strumenti più adatti.

Giusto per fare un esempio: la stazione appaltante, oltre a individuare puntualmente i requisiti tecnici della fornitura, può incorporare le proprie preferenze anche nella formula di aggiudicazione, ciò al fine di dirimere il potenziale conflitto tra prezzo e qualità. La formula di aggiudicazione, infatti, rappresenta uno strumento per gestire la tensione prezzo/qualità e serve a definire le preferenze prezzo/qualità del procurer e rivelare al mercato tali preferenze, facilita la formulazione dell'offerta da parte dei fornitori, in tal modo l'operatore economico - anziché redigere un documento standard destinato a diversi comuni - è in grado di effettuare delle valutazioni mirate e può predisporre le offerte sia tecnica sia economica "cucite" sulle effettive esigenze dell'ente.

Esecuzione e contract management

Il processo di contract management è un processo sistematico di preparazione e gestione del contratto volto a massimizzare le prestazioni qualitative ed economiche, minimizzando i rischi connessi.

La gestione del contratto è tesa a verificare e assicurare che gli impegni assunti dal fornitore siano assolti in modo efficace e completo, attraverso il monitoraggio proattivo delle fasi esecutive e un'adequata interazione col fornitore stesso. Occorre verificare

“la stazione appaltante, oltre a individuare puntualmente i requisiti tecnici della fornitura, può incorporare le proprie preferenze anche nella formula di aggiudicazione”

periodicamente che il fornitore faccia quanto previsto da contratto e incluso nel prezzo offerto, nel rispetto dei requisiti temporali e qualitativi e in conformità alle prescrizioni dei documenti contrattuali e alle condizioni offerte in sede di aggiudicazione, garantendo in questo modo il “value for money” (valore al denaro speso).

Le verifiche tese ad accertare il regolare svolgimento delle attività sono propedeutiche alla liquidazione delle fatture, ma sono nondimeno necessarie per poter escludere da gare successive gli imprenditori che abbiano svolto precedenti contratti con carenze esecutive, rilevate attraverso il vendor rating.

Un processo inadeguato potrebbe allungare i tempi di fornitura e aumentare i rischi di inadempimento, per questo motivo occorre assicurare l'efficacia gestionale del progetto mediante l'applicazione sistematica di conoscenze, abilità e strumenti.

Lo scenario degli appalti pubblici non è mai stato così rilevante e complesso, per questo motivo gli strumenti di cui è dotato il project management - applicati a tutto processo di acquisto pubblico: dalla gara, all'aggiudicazione, alla gestione del contratto e alla sintesi finale degli esiti - consente di avere un procurement pubblico basato su competenza, qualità e misurazione dei risultati.



di **Francesca ONNIS**

Comandante Polizia Locale
Monastir (SU)

**NOI SIAMO PRONTI.
TI STIAMO ASPETTANDO.**



UN NUOVO DISPOSITIVO RIVOLUZIONARIO

**I LABGLASSES DEL GRUPPO LABCONSULENZE SONO OCCHIALI
CON VISORI AD ALTA RISOLUZIONE E SOFTWARE DEDICATO
PER CONTROLLI DI POLIZIA PIÙ RAPIDI ED EFFICIENTI**

P

resentati in anteprima a Riccione in occasione delle Giornate di Polizia Locale e Sicurezza Urbana, i laBGlasses sono occhiali dotati di visore ad alta risoluzione e telecamere in grado di riconoscere automaticamente le targhe dei veicoli inquadrati e i documenti degli automobilisti nell'ambito dei controlli di polizia. Una nuova tecnologia, destinata ad avere grande impatto nel settore, sviluppata da laBconsulenze in collaborazione con l'azienda Sibot.

Come funzionano i laBGlasses

Il dispositivo è collegato con uno smartphone su cui è installato il sistema Urbano appositamente riscritto per migliorare l'integrazione con i laBGlasses. Il principio, il funzionamento e le caratteristiche di usabilità del dispositivo sono molto semplici:

- > migliorare l'interazione con l'agente di Polizia Locale;
- > permettere a quest'ultimo di avere sempre le mani libere per poter meglio gestire eventuali operazioni simultanee;
- > incrementare sensibilmente la velocità nella re-

dazione degli atti;

> permettere un controllo del territorio estremamente performante e puntuale.

L'agente dotato di laBGlasses e Urbano può **abili-**

**“Il verbale
può essere prodotto
e stampato in meno
di venti secondi”**

“L'agente con laBGlasses e Urbano può abilitare la lettura delle targhe e la visura automatica”

fare la lettura delle targhe e la visura automatica presso le banche dati per le quali è abilitato (ad esempio, assicurazioni, revisioni, EasyPark, Ztl...). Il sistema in pochi decimi di secondo riconosce la targa inquadrata, effettua la visura e mostra sul visore degli occhiali stessi tutti i dati. Qualora l'agente reputi necessario elevare un verbale o un preavviso di accertamento di infrazione, grazie allo smartphone fissato sull'avambraccio con una fascia elastica, potrà procedere velocemente alla redazione. In pochissimi secondi, il verbale (o preavviso) è elevato e stampato tramite una piccola stampante portatile Bluetooth in dotazione.

Sanzioni, ma non solo

Il dispositivo laBGlasses, inoltre, può essere fornito agli ausiliari del traffico, che nel corso delle attività di controllo - anche in movimento - possono verificare l'effettivo azionamento del parchimetro oppure la regolarità della sosta. In caso di violazione, possono produrre eventuali preavvisi di accertamento. Ma laBGlasses non è utilizzabile solo ai fini sanzionatori: può essere utilizzato, ad esempio, anche per effettuare fotografie e/o segnalazioni georeferenziate, oppure per immortalare immagini di sinistri stradali e di scariche abusive.

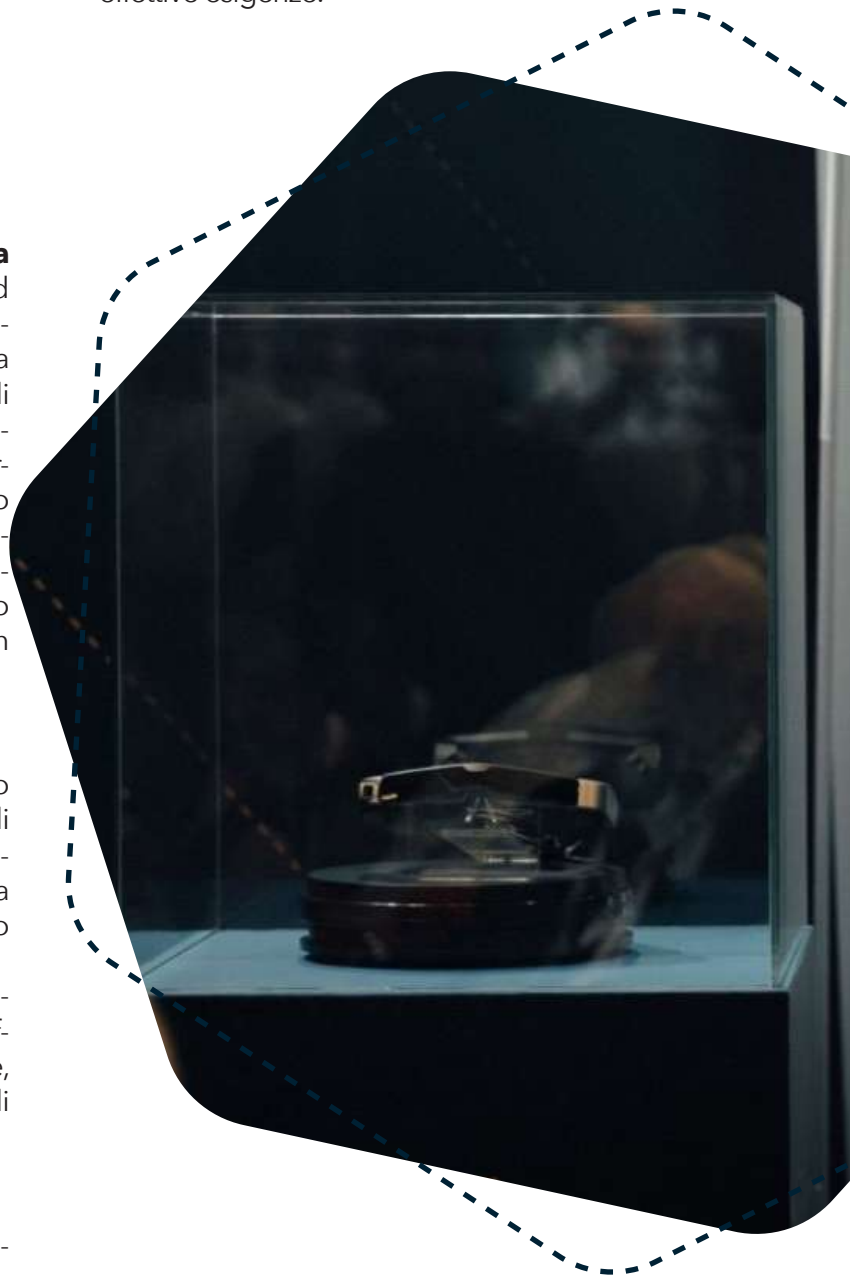
Il futuro è oggi

Quelle appena descritte sono solo alcune delle innumerevoli attività che possono essere eseguite con il binomio laBGlasses - Urbano 2.0. È possibile, ad esempio, abilitare la lettura automatica dei documenti così che, nell'ambito di una attività di controllo, l'agente che tiene in mano il documento (ad esempio, la classica patente di guida), può automa-

ticamente abilitare la visura alla relativa banca dati e far sì che vengano mostrati sul visore oculare tutti i dati anagrafici e non dell'utente oggetto di controllo. Alla stessa maniera sopra descritta, può procedere ad eventuale attività di verbalizzazione con Urbano qualora ce ne siano le condizioni.

Sviluppo costante

Il Gruppo laBconsulenze, così come è stato fatto per il software Urbano, grazie al programma CustomizeME, potrà personalizzare il prodotto e migliorarlo sensibilmente tramite le segnalazioni e i suggerimenti che riceverà dagli effettivi utilizzatori, che resteranno sempre la principale fonte di ispirazione affinché i prodotti siano sempre più confacenti alle loro effettive esigenze.



I laBGlasses sono stati presentati in anteprima a Riccione il 16 settembre scorso



SCHEDA DEL COMANDO | CAMPI BISENZIO

Comandante (cat. D)	Dott. Francesco Frutti
Vice comandante (cat. D)	1
Ufficiali di Polizia Locale (cat. D)	7
Agenti di Polizia Locale (cat. D)	28
Amministrativi (cat. D e C)	2
Veicoli con e senza insegne	10
Ufficio mobile di prossimità	1
Velocipedi	3
Monopattini	3
Abitanti città	47.750 circa

UNA LUNGA STORIA

RISALE ALLA SECONDA METÀ DEL 1800 LA COSTITUZIONE DEL CORPO DI GUARDIE MUNICIPALI DI CAMPI BISENZIO

Frutti intende raggiungere è il miglioramento della sicurezza urbana attraverso nuove metodologie lavorative, dirette a diminuire la percezione soggettiva di insicurezza e di rischio oggettivo di eventi criminosi. Questo nell'ottica della cosiddetta "nuova prevenzione", che consiste in una serie di strategie orientate a far diminuire la frequenza di comportamenti vietati dalle normative vigenti. Tra gli strumenti utilizzati per raggiungere tale obiettivo ci sono:

- **La specializzazione professionale dei controlli amministrativi e giudiziari**, realizzabili da personale adeguatamente preparato sia da un punto di vista normativo che tecnico, controlli sempre più mirati, attraverso l'uso di strumentazioni complesse (il Comando ha in dotazione due etilometri, tre strumenti pre-test, un telelaser, due autovelox, una postazione per il controllo del falso documentale, smartphone e fotocamere digitali) il cui utilizzo era impensabile fino a pochi anni fa, ma che permettono di contrastare le forme più perniciose ed endemiche del disagio sociale, come alcol, droga e inquinamento.
- **Polizia di prossimità** attraverso l'individuazione dei problemi dei singoli, delle microrealtà locali



li appartenenti alla Polizia Locale venivano chiamati un tempo "guardie municipali" o "guardie comunali". Le origini di questo servizio a Campi Bisenzio risalgono al 1848. Dall'archivio storico del Comune toscano, che dista pochi chilometri da Firenze, sono emersi interessanti documenti nei quali compare spesso la denominazione "guardie municipali". Il 20 luglio 1865 si insedia per la prima volta il Consiglio comunale nel quale viene costituito il Corpo di Guardie Municipali di Campi Bisenzio. Dopo 157 anni, il Corpo di Polizia Locale è guidato dal Comandante **dottor Francesco Frutti** ed è composto, a differenza del passato, da Unità Operative che svolgono vari e articolati compiti.

La sicurezza prima di tutto

Uno degli obiettivi principali che il Comandante

per svilupparsi, in costante dialogo con i cittadini e le istituzioni, nell'attivazione delle risorse necessarie per giungere a possibili soluzioni delle questioni socialmente rilevanti, per dare risposte in tempi brevi ai disagi più urgenti dei singoli.

- **Interscambio di professionalità acquisite ed avvicendamento delle competenze.**
- **Rafforzamento organico e strutturale di tutte le unità operative.**
- **Videosorveglianza e lettura delle targhe sul territorio** finalizzata ad accertare il transito sul territorio di veicoli provento di furto; individuare "veicoli pirata" che si sono dati alla fuga dopo aver causato sinistri stradali; accertare eventuali truffe per falsi sinistri stradali; effettuare indagini di polizia giudiziaria su veicoli sospetti; effettuare attività di monitoraggio del territorio circa il transito dei veicoli; prevenire fatti criminosi attraverso un'azione di deterrenza che la presenza di telecamere è in grado di esercitare; favorire la repressione di fatti criminosi, ricorrendo alle informazioni che il sistema sarà in grado di fornire; assicurare i cittadini attraverso una chiara informazione sulle zone video sorvegliate. L'archivio dei dati registrati costituirà, inoltre, per il tempo di conservazione successivamente stabilito, un patrimonio informativo per le finalità di polizia giudiziaria con eventuale informativa nei confronti dell'Autorità giudiziaria competente a procedere in caso di rilevata commissione di reati.

Difesa dell'ambiente

Tra i risultati e gli obiettivi più importanti raggiunti ci sono una serie di attività legate alla tutela e al rispetto dell'ambiente. Negli ultimi due anni sono stati rimossi 93 veicoli in stato di abbandono e più di 300 privi di copertura assicurativa. A ciò si aggiungono i numerosi sequestri di mezzi e beni per gestione illecita dei rifiuti e per lottizzazioni abusive in aree sottoposte a vincolo ambientale.

I futuri impegni del Comando sono prevalentemente legati all'aumento e al miglioramento delle strumentazioni tecniche e professionali in uso agli operatori di Polizia Locale. Nei prossimi anni l'obiettivo è aumentare la dotazione strumentale e dotare gli agenti di body cam, giubbotti antiproiettile e antitaglio, acquistare nuovi veicoli (autoveicoli e motoveicoli) in linea con le esigenze di sicurezza che il lavoro richiede, oltre ad aumentare la dotazione tecnologica sul territorio con l'ampliamento di telecamere di videosorveglianza, foto red e rilevatori di velocità. Non meno importante, sarà, l'aumento della dotazione organica del Comando che fortunatamente già negli ultimi 3 anni ha visto un parziale ricambio generazionale che ha abbassato notevolmente l'età media del Comando introducendo in organico nuovi agenti ed ufficiali under 30.

"I dati in possesso del Comando confermano la fun-

zione e il ruolo che il Corpo di Polizia Locale ha per la comunità", spiega il Comandante Francesco Frutti. "Come gli anni scorsi le risultanze statistiche relative all'attività istituzionale svolta dal Corpo mostrano come sia mutato il contesto sociale in cui viviamo e che ci ha portato a fronteggiare un sentimento di insicurezza dai contorni difficili da perimetrare. Le politiche locali per la sicurezza si sono tradotte in nuove forme di organizzazione e di declinazione del servizio. Colgo l'occasione per ringraziare il personale per l'attività svolta a servizio della comunità e chiedo loro di continuare, con impegno, sensibilità e spirito di servizio, valori che contraddistinguono e devono continuare a contraddistinguere questo Comando. Tra gli interventi che meritano particolare elogio e riconoscenza relativi al 2021 ci sono il sequestro preventivo di alcune aree rurali (orti) per smaltimento illecito di rifiuti, il sequestro di sostanze stupefacenti nella zona centrale del Comune, due denunce per maltrattamento di animali, il sequestro preventivo di un'area di 400 mq per deposito abusivo rifiuti urbani, speciali e pericolosi, l'individuazione di più soggetti dediti allo smaltimento illecito dei rifiuti, l'indagine coordinata dalla Procura di Firenze che ha portato al deferimento di 37 persone per lottizzazione abusiva, la bonifica sia dell'ex area Excelsior a San Donnino sia della Mimosa a Capalle, che hanno permesso di ridar vita e rendere fruibili due zone del territorio alla cittadinanza, la scoperta di un'azienda che esercitava abusivamente l'attività di catering in violazione delle varie norme edilizie, urbanistiche e sanitarie, il passaggio alla modalità digitale per il l'accertamento delle infrazioni mediante l'utilizzo di smartphone e stampanti digitali, l'adozione per il servizio di prossimità di velocipedi a pedalata assistita elettrica e tantissime altre attività che hanno permesso al Corpo di garantire la presenza e il controllo costante del territorio".



di **Stefania FANFANI**

Polizia Locale
Ugento (LE)

UNITÀ OPERATIVE DEL COMANDO

Segreteria Comando Comandante - 2 agenti di PL - 1 Amministrativo Cat D

Procedimenti Sanzionatori/Centrale Operativa 2 ufficiali di PL, 4 agenti di PL, 1 amministrativo cat C

Infortunistica Stradale 1 ufficiale di PL, 2 agenti di PL

Pronto intervento 2 ufficiali di PL, 14 agenti di PL

Polizia Giudiziaria/Nucleo Informativo 1 ufficiale di PL, 2 agenti di PL

Commercio 1 ufficiale di PL, 1 agente di PL

Edilizia/Ambiente 1 ufficiale di PL, 2 agenti di PL

AUTOVELOX OMOLOGAZIONE E APPROVAZIONE

SULLA QUESTIONE, GIÀ DIBATTUTA, È INTERVENUTA DI RECENTE LA CORTE DI CASSAZIONE, CON UN'ORDINANZA CHE HA CREATO ULTERIORE ATTENZIONE MEDIATICA



Le novità relative al tema omologazione/approvazione degli strumenti di controllo elettronico della velocità muovono dal ricorso per Cassazione avverso la sentenza n. 573/2020 del Tribunale di Alessandria. Il Tribunale, accogliendo l'appello presentato dal Comune di Castellazzo Bormida, ha rigettato l'impugnazione proposta da R.B. avverso il verbale di contravvenzione contenente la contestazione della violazione dall'art. 142, co. 9 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada), elevato ai suoi danni.

Nel primigenio ricorso presentato al Giudice di Pace territorialmente competente, lo stesso aveva individuato, come motivo di doglianza, la tesi secondo la quale **l'apparecchio che aveva rilevato l'infrazione fosse stato sottoposto alla sola procedura di "approvazione" e che difettando di quella più rigorosa dell'omologazione fosse inidoneo** a effettuare controlli sulla velocità dei veicoli. Tesi che trovava accoglimento in Primo Grado. Il Tribunale, in sede di appello, tuttavia, affermava che le apparecchiature utilizzate per la rilevazione della velocità possono essere omologate ovvero, in via alternativa, approvate e, quanto al caso in esame, rilevava inoltre:

1. che l'accertamento della violazione era stato compiuto alla presenza in sito dell'operatore della Polizia

Locale, così come attestato nel verbale di installazione e uso dell'apparato di misurazione della velocità; **2.** che l'apparecchio utilizzato, benché non omologato, era stato approvato dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ritenendo che, in forza di tali risultanze, l'impugnazione proposta avverso il verbale dovesse essere, per l'effetto, rigettata.

In ragione di ciò R.B. ricorreva, per un motivo, in Cassazione, lamentando la violazione o la falsa applicazione dell'art. 142 CdS, in relazione all'art. 360 c.p.c., n. 3, e censurando la sentenza impugnata.

La Corte di Cassazione ha ritenuto il ricorso fondato nel merito. Il Giudice di Legittimità ha richiamato la sentenza della Corte Costituzionale n. 113 del 2015, con la quale è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'art. 45 CdS, comma 6, "nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura" e, in conseguenza di ciò, ha ritenuto che, in caso di contestazioni circa l'affidabilità dell'apparecchio, com'è avvenuto nella specie, **il giudice di merito sia tenuto ad accertare se l'apparecchio sia stato o meno sottoposto alle verifiche di funzionalità e taratura (Cass. n. 533 del 2018).**



Orientamento consolidato

In sostanza e di fatto, la pronuncia si pone nel solco del consolidato orientamento giurisprudenziale secondo il quale in tema di sanzioni amministrative irrogate a seguito di accertamento della violazione dei limiti di velocità mediante autovelox, le apparecchiature di misurazione della velocità, devono essere periodicamente tarate e verificate, indipendentemente dal fatto che funzionino automaticamente o alla presenza di operatori ovvero, ancora, tramite sistemi di autodiagnosi. In presenza di contestazione da parte del soggetto sanzionato, peraltro, **spetta all'Amministrazione la prova positiva dell'iniziale omologazione e della periodica taratura dello strumento** (Cass. n. 14597 del 2021). Le apparecchiature di misurazione della velocità, invero, devono essere periodicamente tarate e verificate nel loro funzionamento e l'effettuazione di tali controlli (che vanno eseguiti a prescindere dal fatto che l'apparecchiatura operi in presenza di operatori o in automatico, senza la presenza degli operatori ovvero, ancora, tramite sistemi di autodiagnosi) deve essere dimostrata o attestata con apposite certificazioni di omologazione e conformità, non potendo essere provata con altri mezzi di attestazione o dimostrazione del loro corretto funzionamento (Cass. n. 10463 del 2020). Il ricorso di cui stiamo parlando, quindi, per tali motivi è stato accolto e la sentenza impugnata, per l'effetto, cassata con rinvio, per un nuovo esame, al Tribunale di Alessandria.

Facciamo chiarezza

Fatte queste doverose premesse e precisato che si tratta di un provvedimento interlocutorio, è opportuno chiedersi se la pronuncia della Corte di Cassazione possa ritenersi incidente sulla questione: se i termini "omologazione" e "approvazione" siano da riferirsi a due distinti procedimenti di certificazione da parte del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIT) ovvero se i suddetti siano riconducibili al medesimo procedimento di convalida dell'apparecchiatura.

L'ordinanza della Corte di Cassazione civile sez.

VI, 17/03/2022, n.8694, difatti, appare contraddittoria e poco chiara.

In primo luogo, preme sottolineare che trattasi di ordinanza che dispone il rinvio della questione al Giudice di Appello che sarà chiamato ad esprimersi nuovamente sui motivi impugnati, restando ferma la possibilità di addivenire a nuove conclusioni che potrebbero ulteriormente discostarsi da quelle a cui è pervenuta la Corte di Cassazione.

Si sottolinea che la mera ordinanza di rinvio è ben lungi da incardinare tutti i requisiti che la funzione nomofilattica della Suprema Corte di Cassazione è chiamata a svolgere. A titolo di completezza si ricorda che la funzione nomofilattica della Cassazione si articola in due sotto-funzioni ben distinte: da un lato, quella di garantire l'attuazione della legge nel caso concreto, realizzando il profilo giurisdizio-



nale in senso stretto, dall'altro quella di fornire indirizzi interpretativi "uniformi" per mantenere, nei limiti del possibile, l'unità dell'ordinamento giuridico, attraverso una sostanziale uniformazione della giurisprudenza.

L'ordinanza in commento non può di certo rappresentare la piena integrazione della seconda sotto-funzione.

Inoltre, l'ordinanza della Cassazione, per come si diceva, è contraddittoria. Sebbene nella parte iniziale faccia riferimento a un unico articolato motivo di impugnazione, avente a oggetto la questione omologazione/approvazione, poi la Corte così si pronuncia: "Le apparecchiature di misurazione della velocità invero devono essere periodicamente tarate e verificate nel loro funzionamento e l'effettuazione di tali controlli (che vanno eseguiti a prescindere dal fatto che l'apparecchiatura operi in presenza di operatori o in automatico senza la presenza degli operatori ovvero ancora tramite sistema di autodiagnosi) deve essere dimostrata ho attestata con apposite certificazioni di omologazione e conformità non potendo essere provata con altri mezzi di attestazione o dimostrazione del loro corretto funzionamento".

Il concetto di omologazione e conformità, pertanto, è legato ed è riferito alla effettuazione dei controlli relativi alla taratura periodica e al funzionamento e non all'omologazione (piuttosto che approvazione) dello strumento in sé. Tant'è che

viene richiamata la nota sentenza della Corte Costituzionale che ha poi spinto alla introduzione della obbligatorietà della periodica taratura e verifica di funzionamento (che deve essere provata con le apposite certificazioni).

L'ordinanza in questione, pertanto, non si focalizza affatto sulla diversa configurazione dei procedimenti di "omologazione" e di "approvazione", limitandosi a ribadire soltanto che in tema di sanzioni amministrative irrogate a seguito di accertamento della violazione dei limiti di velocità mediante autovelox, le apparecchiature di misurazione della velocità devono essere periodicamente tarate e verificate, indipendentemente dal fatto che funzionino automaticamente o alla presenza di operatori o tramite sistemi di autodiagnosi. In presenza di contestazione da parte del soggetto sanzionato, peraltro, spetta all'Amministrazione la prova positiva dell'iniziale omologazione e della periodica taratura dello strumento. Il riferimento è dunque solo ed esclusivamente indirizzato alle verifiche e tarature periodiche richieste dalla legge per le apparecchiature.

Differenza che non c'è

Si ritiene opportuno segnalare, ai fini dell'analisi della fattispecie, che i 'prototipi' degli strumenti sono sempre stati approvati/omologati dal ministero senza problemi di sorta, anche alla luce di una circolare interpretativa emessa dal ministero dell'Interno del 2007 (9/2007, prot. n. M/2413/12) secondo la

“È opportuno chiedersi se i termini omologazione e approvazione siano da riferirsi a due distinti procedimenti di certificazione”

quale “circa la asserita differenza tra approvazione e omologazione, essa non sussiste; infatti nell’art. 192 del dpr n. 495/1992 (regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada) i due termini sono usati come sinonimi. Tutti i dispositivi, le apparecchiature, i mezzi tecnici per il controllo e la regolazione del traffico, nonché l’accertamento e il rilevamento automatico delle infrazioni, sono soggetti ad approvazione da parte del ministero dei trasporti; si può parlare di omologazione qualora, nella procedura di approvazione, si faccia riferimento a norme unificate o a precise direttive europee”.

Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con il Decreto del 13 giugno 2017 n. 282, all’art. 1 ha disposto: “Nelle more della emanazione di specifiche norme per la omologazione, ai sensi dell’art. 192, commi 1 e 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per l’accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, si procede all’approvazione del prototipo ai sensi dell’art. 192, comma 3, del decreto sopra richiamato (CdS)”. Più di recente, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con nota del 14.8.2020, sollecitato, ha precisato definitivamente che “le funzioni per le quali i dispositivi sono stati approvati, sono espressamente indicate nei richiamati Decreti dirigenziali di approvazione, che costituiscono la certificazione del fatto che le risultanze di tali apparecchiature sono considerate fonti di prova per la determinazione dell’osservanza dei limiti di velocità, ai sensi dell’art. 142 comma 6 D. Lgs. 285/1992”.

In sostanza, le aziende produttrici presentano domanda di omologazione ministeriale del prototipo prodotto ed **è il ministero che, eseguiti tutti i controlli tecnici del caso, rilascia il necessario provvedimento autorizzatorio** proprio al fine di poter eseguire i controlli elettronici della velocità. Non solo, gli strumenti, poi prodotti sulla scorta del prototipo, **vengono sottoposti a taratura iniziale e pe-**

riodica che consentono un controllo sull’esatto funzionamento di ogni singolo dispositivo che viene in seguito messo in commercio. I dispositivi, poi, vengono sottoposti a controllo e verifica di funzionalità da parte dei Comandi prima di utilizzarli.

Sostenere, quindi, che la mancata omologazione ministeriale renderebbe inutilizzabile il rilievo prodotto dal dispositivo è un concetto assolutamente distorto e lontano dalla realtà fattuale e giuridica. La procedura di ‘approvazione’, infatti, per come già detto e per come ribadito dal ministero, è identica a quella prevista per la omologazione, poiché il comma 3 dell’art. 192 reg. CdS richiama il comma 2.

Non solo, **l’omologazione riguarda il prototipo dei dispositivi e non il singolo dispositivo prodotto e utilizzato concretamente per l’accertamento dell’illecito.** Ed è la taratura e il controllo periodico del dispositivo che garantiscono la perfetta funzionalità dello stesso sotto il profilo della rilevazione della velocità e non certamente la eventuale omologazione piuttosto che approvazione del prototipo.

Il MIT, quindi, per come già precisato e argomentato, ha evidenziato come “in generale le procedure tipo per l’omologazione/approvazione di dispositivi/sistemi di rilevazione d’infrazioni, previste dal richiamato art. 45, comma 6, del vigente Codice della Strada e regolate dall’art. 192 del citato Regolamento, si basano su un’istruttoria tecnico-amministrativa, identica sia per l’omologazione sia per



l'approvazione, svolta da questo Ufficio, tesa a valutare la validità, l'efficacia e l'efficienza del prodotto e la sua conformità alle norme tecniche nazionali e comunitarie, vigenti al momento dell'esame". Ha aggiunto, inoltre, che "Una volta acquisite e verificate tutte le certificazioni necessarie, viene richiesto il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato, che si pronuncia sul dispositivo/sistema proposto, valutandone l'efficienza tecnica e l'idoneità a svolgere la funzione per la quale è richiesta l'approvazione/omologazione. In caso di esito favorevole, viene emanato un decreto dirigenziale che autorizza il titolare della richiesta alla commercializzazione dei diversi esemplari del dispositivo/sistema, da produrre in conformità al prototipo depositato all'atto della richiesta di omologazione o approvazione".

Il MIT ha, altresì, precisato che l'accuratezza della procedura e la conseguente regolarità dell'accertamento del superamento del limite di velocità consentito, nei limiti della tolleranza prevista dalla norma primaria, è garantita dalle prove di funzionalità e di taratura, che vengono richieste per l'ottenimento dell'approvazione, e dalle successive verifiche iniziali

e periodiche di funzionalità e di taratura.

Richiamati, infine, gli articoli 201, c. 1-bis del Codice della Strada e lo stesso art. 345 del Regolamento ("Apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità"), attuativo dell'art. 142 del Codice della Strada (il quale indica espressamente al comma 2 che "Le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero..."), il MIT conclude statuendo che "In conclusione, per quanto detto sopra, i decreti di approvazione dei diversi sistemi di regolazione e controllo della circolazione e, in particolare, dei sistemi di misurazione della velocità, sono tecnicamente validi ed efficaci ai fini dell'accertamento del superamento del limite di velocità e della contestazione della relativa infrazione".

I quesiti emersi dalla vicenda

Alla luce di quanto abbiamo sinora detto, pertanto, ci si chiede se la pronuncia della Corte di Cassazione possa ritenersi incidente sulla questione interpretativa relativa alla problematica omologazione/approvazione degli strumenti di controllo elettronico della velocità. E ancora, ci si chiede se allo stato attuale e in virtù delle disposizioni normative, regolamentari e ministeriali, possa sostenersi che i termini omologazione e approvazione siano da considerarsi utilizzati in maniera alternativa, ma equivalente, essendo riconducibili al medesimo procedimento di certificazione e convalida da parte del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIT).

Con riferimento al primo quesito a nostro parere la Suprema Corte di Cassazione, con la sentenza in esame, non ha compreso la problematica giuridica e la causa petendi, pronunciandosi tra l'altro anche ultra petitem. Difatti, non appare congruo né attinente alle motivazioni della sentenza il richiamo al DM 16 giugno 2017, n. 282/2017, del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Il medesimo ministero ha colto l'occasione fornita dall'emissione di un decreto relativo alle modalità e ai dettami tecnici cui attenersi per la taratura periodica dei misuratori di velocità, un provvedimento atteso dalla pubblicazione della sentenza della Corte Costituzionale n. 113 del 18 giugno 2015, per mettere ordine e soprattutto garantire un rango normativo a tutte le indicazioni fornite dagli organi di coordinamento dei servizi di polizia stradale susseguitesisi nel tempo, ma sempre sotto forma di circolari, direttive o linee guida. Contrariamente a quanto si legge nella motivazione della sentenza, il testo del Decreto si è limitato a dettare le regole, prettamente tecniche e analitiche, sulle verifiche, sia iniziali che periodiche, preordinate alla funzionalità e taratura delle apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, nonché sulle modalità di segnalazione delle postazioni di controllo presenti in strada, e nulla puntualizza sulla questione omologazione/approvazione dei dispositivi, i quali, se omologati



o approvati devono comunque essere sottoposti alle procedure di taratura e di corretta funzionalità previste dal Decreto citato. A nostro parere, **per tanto, la pronuncia della Corte di Cassazione non può ritenersi incidente sulla questione interpretativa relativa alla problematica omologazione/approvazione degli strumenti di controllo elettronico della velocità.**

A proposito del secondo quesito, si fa presente che nel Codice della Strada l'art. 45 parla di "approvazione od omologazione", mentre il 142 comma 6, di "apparecchiature debitamente omologate", l'art. 201 comma 1-quater di "dispositivi o apparecchiature omologati ovvero approvati", l'art. 345 comma 2, del regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della strada recita: "Le apparecchiature devono essere approvate".

L'art. 192, comma 3, sopra citato, chiarisce, però, quando utilizzare l'approvazione in luogo dell'omologazione: "3. Quando trattasi di richiesta relativa ad elementi per i quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, il ministero dei Lavori pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2".

Sono, inoltre, significative le circolari e le successive modifiche introdotte nel quadro legislativo, che forniscono una chiave di lettura decisamente univoca. A conferma di tale affermazione si riportano le seguenti fonti:

1. il MIT in data 01/08/2012 emette la nota prot. nr. 4446 a chiarimento proprio nel merito dell'utilizzo di detta terminologia precisando che "omologazione" è un termine utilizzato per validare la conformità di un prodotto quando esistano specifiche norme di prodotto, mentre "approvazione" viene usato in assenza di specifiche norme di prodotto, Ciò premesso il Ministero nel proseguo della nota afferma che "i due termini possono considerarsi equivalenti ai fini della idoneità dei dispositivi all'impiego previsto";

2. nel DM 282 del 13/06/2017 l'art. 1 dice che "nelle more della emanazione di specifiche norme per la omologazione ai sensi art. 192 commi 1, 2 DPR 495/92 dei dispositivi per l'accertamento della violazioni dei limiti massimi di velocità, si procede alla approvazione del prototipo ai sensi dell'art. 192 comma 3 del DPR 495/92".

Sulla base delle disposizioni normative di cui sopra, appare evidente e ineccepibile come la procedura per l'omologazione/approvazione di dispositivi segnaletici o di rilevazione di infrazioni, prevista dall'art.45, comma 6, del vigente Codice della Strada (D.l.vo 285/92), è regolata dall'art. 192 del Regolamento di esecuzione e di attuazione dello stesso Codice (Dpr 495/92 e succ. modifiche). La procedura si avvale di una istruttoria

“Le apparecchiature di misurazione della velocità devono essere periodicamente tarate e verificate”

tecnico-amministrativa svolta dalla direzione Generale per la Sicurezza stradale del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, tesa a valutare la validità ed efficienza del prodotto e la sua conformità alle norme tecniche nazionali e comunitarie vigenti al momento dell'esame. Una volta acquisite tutte le certificazioni necessarie, si chiede il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, in qualità di massimo organo tecnico consultivo dello Stato, si pronuncia sul dispositivo proposto valutandone l'efficienza tecnica e la idoneità a svolgere la funzione per la quale è richiesta l'approvazione/omologazione.

Quali differenze tra procedimento di omologazione e approvazione

La differenza è da ricercarsi unicamente nel fatto che per il primo esistono norme tecniche di riferimento, europee e/o italiane, mentre per il secondo manca tale riferimento. Pertanto, i dispositivi approvati possono essere richiamati a successiva verifica qualora sia emanata una norma tecnica, per valutare la rispondenza degli stessi alle nuove specifiche richieste.

L'iter tecnico-amministrativo è invece identico per le procedure e sia l'omologazione sia l'approvazione, si concludono con un decreto che autorizza il titolare della stessa alla commercializzazione del dispositivo, e nel contempo lo obbliga alla conformità di prodotto rispetto al prototipo depositato all'atto della richiesta di omologazione o approvazione.

Si richiama, inoltre, l'attenzione sull'art. 345 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada e sull'art. 4, comma 3, del Decreto legge 20 giugno 2002, n. 121.

Difatti, nell'art.345 in esame, che tratta espressamente delle "Apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità",



attuativo dell'art.142 del Codice della Strada, che riguarda i limiti di velocità, contrariamente si fa infatti espressamente riferimento ad "approvazione" delle apparecchiature.

In conclusione, ai fini del rispetto delle previsioni di legge, le due procedure sono del tutto equivalenti affinché gli apparecchi possano essere utilizzati, e i due termini producono i medesimi effetti giuridici.

Cos'è la taratura

Questa interpretazione giuridica è stata confermata dalla Direzione Generale della Sicurezza stradale del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con la recente nota del 14 agosto 2020. La valenza giuridica del parere ministeriale trova conforto nel fatto che il Legislatore ha riconosciuto al ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili, ai sensi dell'art. 5 del Codice della Strada, la prerogativa non solo di fornire interpretazioni per la corretta applicazione in materia di circolazione stradale, ma anche della facoltà concessa al medesimo di esercitare il potere di direttiva nei confronti delle Prefetture e degli enti proprietari delle strade.

La taratura, come intesa dalla sentenza n. 113 del 2015 della Consulta, viene identificata, dal Decreto in questione, nella **verifica della precisione di misura sia dei prototipi sia dei singoli esemplari degli apparecchi** e viene disciplinata mediante il recepimento delle prassi adottate dallo stesso ministero fin dal 2005, unitamente ad alcune postille concordate con Accredia, l'organismo nazionale unico di accreditamento.

A seguito della taratura si deve passare alla verifica di funzionalità, ovvero integrità e buon funzionamento del singolo congegno che, in ulteriore momento successivo, va eseguita pure dall'organo di polizia, ovviamente prima dell'utilizzazione. Tali procedure devono essere applicate a tutti i dispositivi, che siano stati **approvati o omologati** dal ministero, senza evidenziare in alcun modo come **prioritaria o assoluta la condizione giuridica di omologazione dei dispositivi in questione**, né tantomeno richiamare regole e procedure più stringenti nei casi di omologazione. Tale assunto non

può essere ulteriormente giustificato dal fatto che la Corte Costituzionale, nel testo della sentenza sopra citata, citi solamente l'omologazione come carattere di affidabilità, in quanto la procedura prevista per obbligo di taratura nonché di verifica funzionale dei dispositivi di velocità, come condizioni necessarie che garantiscono la corretta funzionalità dei dispositivi di controllo automatici per l'accertamento dei limiti di velocità ex art. 142 del Codice della Strada, sono obbligatorie sia per i dispositivi "omologati" che "approvati" senza alcuna distinzione, ai sensi del combinato degli artt. 45 del Codice della Strada e art. 192 del suo relativo Regolamento di esecuzione e attuazione.

A conferma di quanto detto si evince in modo chiaro ed evidente nelle conclusioni della Sentenza in esame, ove rileva gli aspetti di incostituzionalità dell'art. 45 nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate per l'accertamento delle violazioni ai limiti di velocità non siano sottoposte a **"verifiche periodiche di taratura e di funzionalità"**, e non solo quelle soggette alla sola omologazione.

Infine, l'art. 4 del DL 121/2002 convertito con legge 160/2002, dice: "Nei casi indicati dal comma 1, la violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati od omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

È evidente, dunque, come il Legislatore fin dal 2002 abbia riconosciuto validità giuridica e funzionale anche ai dispositivi automatici approvati, riconoscendo implicitamente l'impiego di tali dispositivi in modalità di rilevamento a distanza senza la presenza dell'organo accertatore.



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. Si specifica, inoltre, che la presente elaborazione giuridico-normativa riflette esclusivamente le opinioni dello scrivente e non impegna in nessun modo il Ministero di cui è dipendente.

LE GRANDI IDEE NON DORMONO MAI

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





GUERRA IN UCRAINA NORME ECCEZIONALI

**REGOLAMENTO (UE) 2022/1280 DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO. DOCUMENTI DEI CONDUCENTI UCRAINI:
EMISSIONE, RICONOSCIMENTO, VALIDITÀ**



Il perdurare dell'invasione russa e il sanguinoso conflitto che ne è scaturito hanno indotto il Parlamento Europeo e il Consiglio a emettere misure specifiche e temporanee relative ai documenti dei conducenti rilasciati in Ucraina, contenute nel Regolamento (UE) 2022/1280 del 18 giugno 2022 (testo rilevante ai fini del SEE), pubblicato nella gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 195/13 del 22 luglio scorso che, ai sensi dell'articolo 9, è entrata in vigore dal quinto giorno successivo alla pubblicazione, ossia dal 27 luglio 2022.

Norme, come vedremo, del tutto eccezionali e, a nostra memoria, mai adottate prima d'ora nel diritto dell'Unione che, visto il particolare impatto che avranno nell'ambito delle attività di controllo della mobilità stradale all'interno degli Stati membri dell'Unione europea, val la pena di andare a commentare in modo approfondito.

Chi ne beneficia

Preliminarmente a quanto si dirà, è doveroso specificare che la conditio sine qua non per beneficiare delle misure, che ribadiamo sono specifiche e temporanee, applicabili ai documenti dei conducenti rilasciati dall'Ucraina conformemente alla propria legislazione, è che essi siano **detenuti da persone che beneficiano della protezione temporanea o di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale** in conformità della direttiva 2001/55/CE e della decisione di esecuzione (UE) 2022/382 (art. 1 Regolamento (UE) 2022/1280).

In particolare il Regolamento (UE) 2022/1280 concerne i seguenti documenti di guida:

- le patenti di guida rilasciate dall'Ucraina;
- le carte di qualificazione del conducente rilasciate dall'Ucraina;
- l'attestato di conducente previsto dal Regolamento (CE) n. 1072/2009.

Come accennato in precedenza, possono beneficiare del Regolamento (UE) 2022/1280 esclusivamente le persone sottoposte al regime di protezione temporanea o di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale in conformità della direttiva 2001/55/CE e della decisione di esecuzione (UE) 2022/382.

PATENTE DI GUIDA

Rispetto alle patenti di guida rilasciate in Ucraina, il Regolamento in commento prevede nel territorio dell'Unione europea:

- il **riconoscimento** delle patenti di guida in corso di validità emesse in Ucraina fino al momento in cui cessa di applicarsi tale protezione temporanea;
- per quanto concerne le patenti di guida ucraine, gli Stati membri non richiedono l'**esibizione** della traduzione autenticata né di un permesso di guida internazionale di cui all'articolo 41, paragrafo 2, della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale. Deroga, questa, più unica che rara nell'ambito del diritto internazionale della circolazione stradale.

Sono introdotti i codici speciali temporanei dell'Unione:

- «95.01 (al massimo fino al 6 marzo 2025)» che significa «Conducente titolare di certificato di idoneità professionale in regola con l'obbligo di idoneità professionale - rilascio speciale valido per la sola durata della protezione temporanea»;
- «99.01 (al massimo fino al 6 marzo 2025)», indicante un «rilascio speciale valido solo per la durata della protezione temporanea (patente ucraina smarrita o rubata)»

Il Regolamento (UE) 2022/1280 consente:

in deroga all'allegato I, punto 12, della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, di contrassegnare il campo 12 della pagina 2 della patente di guida dell'interessato con il codice speciale temporaneo dell'Unione «95.01 (al massimo fino al 6 marzo 2025)».

In caso di smarrimento della patente di guida emessa in Ucraina:

- qualora una persona che beneficia della protezione temporanea o di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale dichiari lo smarrimento o il furto della propria patente di guida, lo Stato membro in cui tale persona ha ottenuto il permesso di soggiorno temporaneo o nel quale gode di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale può verificare, su richiesta della persona in questione, anche coinvolgendo le autorità competenti dell'Ucraina, i diritti di guida acquisiti da tale persona in base alla legislazione applicabile in Ucraina e si accerta che nessun altro Stato membro abbia già rilasciato alla medesima persona una patente di guida a norma del presente articolo, in particolare per verificare che la patente di guida non sia stata limitata, sospesa o revocata;
- in caso di smarrimento o il furto della patente di guida lo Stato membro può rilasciare alla persona in questione una patente di guida della stessa categoria o delle stesse categorie secondo il modello dell'Unione di cui all'allegato I della direttiva 2006/126/CE. In tale ricorrenza, e in deroga all'allegato I, punto 12, della direttiva 2006/126/CE, gli Sta-

ti membri appongono sul campo 12 della patente di guida il codice speciale temporaneo dell'Unione «99.01 (al massimo fino al 6 marzo 2025)», indicante un «rilascio speciale valido solo per la durata della protezione temporanea (patente ucraina smarrita o rubata)»;

- prima del rilascio della patente di guida per le categorie AM, A1, A2, A, B, B1 e BE, gli Stati membri possono richiedere un esame che applichi le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida, in conformità delle norme nazionali adottate in recepimento dell'allegato III della direttiva 2006/126/CE;

- prima del rilascio della patente di guida per le categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E, gli Stati membri richiedono un esame che applichi le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida, in conformità delle norme nazionali adottate in recepimento dell'allegato III della direttiva 2006/126/CE;

- fatti salvi eventuali atti futuri dell'Unione relativi alla durata della protezione temporanea, la data di scadenza di tale patente di guida è il 6 marzo 2025. Tuttavia, nonostante la data indicata sulla patente, la validità amministrativa di quest'ultima corrisponde alla scadenza più imminente fra quella del periodo di concessione della protezione temporanea per gli sfollati dall'Ucraina e quella del periodo di concessione della protezione temporanea o di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale del titolare. Il titolare è adeguatamente informato di tale limitazione;

- qualora la verifica attraverso le autorità ucraine non sia possibile, lo Stato membro in questione non rilascia la patente di guida. In tale caso, lo Stato membro può rilasciare all'interessato una patente di guida valida esclusivamente nel suo territorio, conformemente al proprio diritto nazionale, tale patente deve essere diversa dal modello che figura nell'allegato I della direttiva 2006/126/CE.

CARTA DI QUALIFICAZIONE E ATTESTATI DEL CONDUCENTE

A richiesta del titolare di una **carta di qualificazione del conducente rilasciata dall'Ucraina**, lo Stato membro in cui tale persona ha ottenuto il permesso di soggiorno temporaneo o nel quale gode di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale può:

- in deroga all'allegato I, punto 12, della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, contrassegnare il campo 12 della pagina 2 della patente di guida dell'interessato con il codice speciale temporaneo dell'Unione «95.01 (al massi-



mo fino al 6 marzo 2025)», il che significa «Conducente titolare di certificato di idoneità professionale in regola con l'obbligo di idoneità professionale - rilascio speciale valido per la sola durata della protezione temporanea», a condizione che tale persona sia anche titolare di una patente di guida secondo il modello dell'Unione rilasciata da tale Stato membro; oppure;

- rilasciare a tale persona una carta di qualificazione del conducente con il codice speciale temporaneo dell'Unione «95.01 (al massimo fino al 6 marzo 2025)» apposto nel campo 10 della pagina 2, in conformità dell'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva 2003/59/CE.

- In deroga all'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2003/59/CE, ai conducenti titolari di una carta di qualificazione del conducente rilasciata dall'Ucraina per il trasporto stradale di merci è consentito anche comprovare la qualificazione e la formazione mediante l'**attestato di conducente** previsto dal regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, a condizione che rechi il codice dell'Unione «95.01 (al massimo fino al 6 marzo 2025)».

Ai fini del regolamento in commento, lo Stato membro di rilascio appone il codice dell'Unione «95.01 (al massimo fino al 6 marzo 2025)» nella sezione «osservazioni» dell'attestato di conducente, conformemente all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009, se il titolare ha adempiuto agli obblighi relativi alla formazione e all'esame e rispetta le norme minime in materia di idoneità fisica e mentale di cui al presente articolo.

Corso obbligatorio di formazione integrativa:

- come ovvio, prima di rilasciare la carta di qualificazione del conducente o di apporre il codice speciale temporaneo dell'Unione «95.01 (al massimo, fino al 6 marzo 2025)» sulla patente o sull'attestato di conducente, gli Stati membri impongono al titolare della carta di qualificazione del conducente rilasciata dall'Ucraina, di seguire un **corso obbligatorio di formazione integrativa** che si concluda con una prova volta a verificare che il conducente possiede il livello di conoscenze richiesto dall'allegato I, sezione 1, della direttiva 2003/59/CE;
- la durata del corso obbligatorio di formazione integrativa è almeno pari a 35 ore e non deve superare le 60 ore, di cui almeno 2,5 di guida individuale, come indicato all'allegato I, sezione 2, punto 2.1, della direttiva 2003/59/CE;
- alla fine del corso, le autorità competenti degli Stati membri o l'entità da esse designata sottopongono il conducente a un esame scritto oppure orale ovvero a una prova al computer effettuata in centri di prova designati.

Riconoscimento nel territorio dell'Unione:

- le carte di qualificazione del conducente, il contrassegno sulle patenti di guida e gli attestati di conducente sono reciprocamente riconosciuti nel territorio dell'Unione. Si considera che i titolari delle carte di qualificazione del conducente, delle patenti di guida contrassegnate con il codice speciale temporaneo dell'Unione «95.01 (al massimo fino al 6 marzo 2025)» o degli attestati di conducente contrassegnati con il codice speciale temporaneo dell'Unione «95.01 (al massimo fino al 6 marzo 2025)» abbiano ottemperato all'obbligo di qualificazione iniziale necessario per l'esercizio dell'attività di guida di cui all'articolo 3 della direttiva 2003/59/CE.

Smarrimento o furto della carta di qualificazione del conducente ucraina:

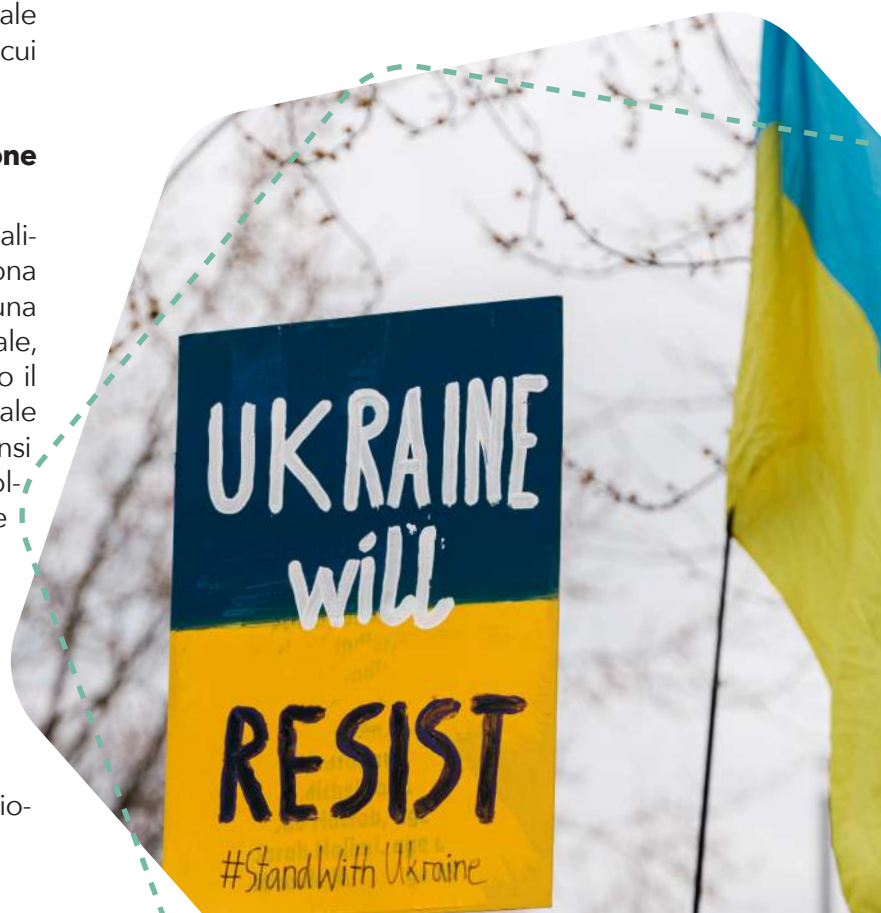
- in caso di smarrimento o furto della carta di qualificazione del conducente, su richiesta della persona che beneficia della protezione temporanea o di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale, lo Stato membro in cui tale persona ha ottenuto il permesso di soggiorno temporaneo o nel quale tale persona gode di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale può verificare, anche coinvolgendo le autorità competenti dell'Ucraina, che tale persona sia titolare di un certificato di idoneità professionale valido rilasciato dall'Ucraina conformemente alla propria legislazione nazionale e che non sia in possesso di un documento contrassegnato o rilasciato da un altro Stato membro;
- dopo aver effettuato tale verifica, lo Stato membro interessato può rilasciare la carta di qualificazione

ne del conducente o apporre sulla patente di guida o sull'attestato di conducente il codice speciale temporaneo dell'Unione «95.01 (al massimo fino al 6 marzo 2025)»; qualora la persona non sia titolare di una patente di guida secondo il modello dell'Unione rilasciata da tale Stato membro, gli Stati membri impongono che sia **sottoposta a un esame in relazione alle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida**, conformemente alle norme nazionali adottate in recepimento dell'allegato III della direttiva 2006/126/CE, prima di rilasciare una carta di qualificazione del conducente o di apporre il codice speciale temporaneo dell'Unione sull'attestato di conducente.

VALIDITÀ DEI DOCUMENTI E PROROGHE

Validità figurante sui documenti che recano il codice speciale temporaneo: la data di scadenza figurante sulle carte di qualificazione del conducente o associata al codice speciale temporaneo dell'Unione apposto sulle patenti di guida è il 6 marzo 2025.

Validità amministrativa: nonostante la data indicata sui documenti, la validità amministrativa corrisponde alla scadenza più imminente fra quella del periodo di concessione della protezione temporanea per gli sfollati dall'Ucraina della direttiva 2001/55/CE, quella del periodo di concessione di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale, o quella del periodo di validità della patente di guida.





Proroghe di validità della patente di guida e della carta di qualificazione del conducente stabilite dall'Ucraina: qualora l'Ucraina adotti decisioni di proroga della validità della patente di guida e della carta di qualificazione del conducente da essa rilasciati scaduti dopo il 31 dicembre 2021, gli Stati membri, considerano i titolari come in possesso di un documento valido, a condizione che l'Ucraina informi attraverso i canali ufficiali la Commissione e gli Stati membri della sua decisione di prorogare la validità di tali documenti.

Validità dei documenti al termine del periodo di applicazione della protezione temporanea nei confronti degli sfollati provenienti dall'Ucraina: al termine del periodo di applicazione della protezione temporanea nei confronti degli sfollati provenienti dall'Ucraina di cui all'articolo 4 della direttiva 2001/55/CE, le carte di qualificazione del conducente, gli attestati di conducente rilasciati dagli Stati membri e il codice speciale temporaneo dell'Unione apposto sulla patente di guida e le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri a norma del presente regolamento sono nulli.

PREVENZIONE DELLE FRODI E DELLE FALSIFICAZIONI

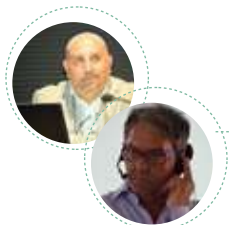
Ai fini della **prevenzione delle frodi e delle falsificazioni**, che sicuramente non mancheranno all'appello, il Regolamento (UE) 2022/1280 ha previsto che gli Stati membri possono:

- **utilizzare** tutti i mezzi appropriati per prevenire e combattere le frodi in relazione ai documenti dei conducenti rilasciati dall'Ucraina, e la loro falsificazione;
- **verificare** in qualsiasi momento la validità dei documenti dei conducenti rilasciati dall'Ucraina;
- **rifiutare** di riconoscere il documento del conducente in caso di risposta negativa o di assenza di risposta da parte delle autorità ucraine consultate

in merito ai diritti rivendicati dal titolare di un documento del conducente rilasciato dall'Ucraina, e qualora sussistano seri dubbi riguardo all'autenticità del documento del conducente che facciano ritenere che la sicurezza stradale possa essere messa a rischio;

- **non applicare** le disposizioni del presente regolamento ai documenti dei conducenti rilasciati dall'Ucraina in formato elettronico se non sono in grado di verificarne l'autenticità, l'integrità e la validità.

Quelli che precedono sono i contenuti previsti dal Regolamento (UE) 2022/1280. Contenuti ad alto impatto che incideranno significativamente nell'ambito della circolazione nazionale ed internazionale. Ora, nell'attesa di conoscere le determinazioni che il nostro Paese intenderà adottare circa la possibilità di emettere una patente di guida con validità esclusiva all'interno dei confini nazionali che, così per come imposto dal Parlamento Europeo e dal Consiglio, dovrà differenziarsi dal modello contemplato dall'allegato I della direttiva 2006/126/CE, non ci resta che studiare il nuovo Regolamento, le indicazioni impartite dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza con la circolare n. 300/STRAD/1/0000026105.U/2022 del 8 agosto 2022, e tutte quelle che seguiranno, di cui vi terremo costantemente informati.



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.

Principali riferimenti normativi	Bibliografia ed approfondimenti
Regolamento (UE) 2022/1280 Decisione (UE) 2022/382 Circ. MI n. 300/STRAD/1/0000026105.U/2022 del 8 agosto 2022 Circ. MIMS U.0000605 del 11 gennaio 2022 Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Gabinetto dei Ministri dell'Ucraina sul reciproco riconoscimento in materia di conversione delle patenti di guida, firmato il 20 luglio 2021 Regolamento (CE) 1072/2009 Direttiva 2006/126/CE Direttiva 2001/55/CE	R. Chianca G. Fazzolari "Il controllo dei conducenti unionali e stranieri" Maggioli Modigrafica edizione 2022 R. Chianca - Pagina start Ucraina consultabile sul portale: www.vehicle-documents.it
	Immagini Banca dati IDIS - Worlds Vehicle Documents



**Toccafondi
Multimedia**



**Toccafondi
Educazione
Stradale**

Soluzioni per L'Educazione Stradale

Prodotti dedicati a Enti, Polizie locali e
Pubblica Amministrazione

Sono molte le iniziative delle istituzioni dedicate all'educazione stradale e noi siamo da sempre in prima linea per promuoverne la diffusione. Con GuidaTu abbiamo messo il nostro impegno a disposizione di Enti pubblici, Polizie locali e Pubblica Amministrazione.



www.toccafondimultimedia.com

Toccafondi e GuidaTu insieme per l'educazione stradale

GuidaTu è un brand del gruppo Toccafondi dedicato a educare grandi e piccini ad una guida sicura e consapevole... e non solo. In strada si può essere in auto, in bici e a piedi. Per ognuna di queste situazioni c'è un prodotto o un servizio che aiuta a comprendere i pericoli per noi stessi e per gli altri.



Simulatori Educazione Stradale

- Simulatori Bici, Moto, Auto, Nautico
- Occhiali Simulazione Alcol e Droghe
- Kit Percorso Simulazione Alcol e Droghe



Corsi Educazione Stradale

- Jo Pedone
- A Piedi
- In Bici
- Sulla Strada



Patentino del Buon Cittadino Educazione Stradale



Gioco da tavolo Stradoca Educazione Stradale



Simulatore Bici



IL FUTURO PROSSIMO DELLA LOGISTICA

TRA LE CONSEGUENZE DEGLI ULTIMI ANNI DI CRISI C'È LA CARENZA DI MANODOPERA E, NEL CASO CHE ANALIZZEREMO, DI AUTISTI

Dopo la crisi dovuta al Covid 19 e le prospettive di rilancio economiche che si intravedevano all'orizzonte, da febbraio ci stiamo confrontando con un'ulteriore emergenza, legata purtroppo al conflitto tra Russia e Ucraina. Le stime di crescita del Pil, giorno dopo giorno, con il permanere della situazione bellica nel cuore dell'Europa, si riducono drasticamente, rischiando di far precipitare il continente in un ulteriore periodo di recessione.

In un clima di incertezza e paure, tra la moltitudine di problematiche economiche e sociali, emergono paradossi anche piuttosto eclatanti. Uno di questi è la carenza di manodopera e, nel caso che analizzeremo, di autisti.

Settori in crisi

Da alcuni anni, nonostante la crisi del mercato del lavoro e tassi di disoccupazione in crescita, alcuni settori mostrano difficoltà nel reperire personale. Tra questi c'è la logistica. Si stima che solo in Italia man-

chino circa 25mila addetti (circa 500mila in Europa). L'età media degli operatori in servizio, inoltre, ha abbondantemente superato i quarant'anni. L'analisi di questo fenomeno certifica che a fronte del pensionamento degli autisti "storici" non corrisponde il turn-over che in passato garantiva la vitalità del settore.

Gli ultimi dati comunicati dall'Albo mostrano una forte diminuzione delle imprese artigiane (i cosiddetti, padroncini) che rappresentavano in passato, anche attraverso la continuità di padre in figlio, il vero zoccolo duro della logistica nazionale. Di contro a questa drastica contrazione di imprese artigiane si è registrato un considerevole aumento di autisti di origini estere, principalmente dell'Est Europa. Purtroppo il conflitto in Ucraina ha ulteriormente modificato questi equilibri in ragione del fatto che buona parte degli autisti esteri provengono proprio da nazioni limitrofe alle zone di guerra. I risultati di questi squilibri tra domanda e offerta di manodopera e le notevoli spinte inflazionistiche legate all'impennata dei costi dell'energia, provocano da una parte gli aumenti dei costi d'esercizio e chilometrici e dall'altra inevitabilmente la riduzione delle garanzie sociali e previdenziali per i lavoratori.

Tralasciando l'aspetto legato alle logiche di mercato che fissano i costi, la riduzione delle garanzie per i lavoratori si inserisce a pieno titolo nel più ampio aspetto della Sicurezza Stradale. L'Unione Europea con il Reg UE 1054/2020 ha apportato considerevoli modifiche al Reg CE 561/2006, finalizzate al miglioramento delle condizioni di lavoro degli autisti. Vale la pena sottolineare le più significative:

1. l'istituzione del divieto di effettuare il riposo settimanale completo a bordo del veicolo e il contestuale obbligo, per il datore di lavoro, di sostenere le spese per l'alloggio;
2. l'obbligo per le imprese di trasporto di organizzare l'attività dei conducenti in modo che questi ultimi possano tornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui dipendono entro quattro settimane consecutive di lavoro.

Queste modifiche si erano rese necessarie per contrastare i fenomeni noti con il termine di "dumping sociale", ovvero pratiche concorrenziali sleali attuate da aziende che riducevano i costi approfittando dei bassi salari e delle poche garanzie previdenziali in vigore in altri paesi. Grazie a questo particolare sistema, aziende di logistica tedesche, italiane, francesi e belghe aprivano sedi aziendali principalmente in Bulgaria, Romania, Lettonia e Lituania, paesi con un costo del lavoro inferiore fino al 60 per cento rispetto ai paesi di stabilimento originari. Questa considerevole riduzione del costo del lavoro permetteva una riduzione del costo del trasporto finale, garantendo quindi l'acquisizione di buona parte del mercato



della logistica. Purtroppo, sfruttando l'enorme disponibilità di manodopera nei paesi dell'Est Europa, alcune aziende hanno cercato di comprimere ulteriormente i costi del lavoro sottoponendo gli autisti a turni serrati, costringendoli a rimanere fuori sede per diverse settimane e nei casi più estremi, ricorrendo alla manomissione dei dispositivi tachigrafici, a turni giornalieri con riposi ben inferiori alle nove ore minime previste dalla norma. Sono stati segnalati anche episodi di autisti "costretti" a utilizzare sostanze illegali per mantenere le performance fisiche con buona pace del concetto di sicurezza del lavoratore e sicurezza stradale.

Contro le pratiche scorrette

Il nuovo Regolamento 1054/2020 ha un ambizioso traguardo: azzerare lo sfruttamento degli addetti alla logistica attraverso una serie di misure. La prima è la progettazione di una serie di infrastrutture idonee a garantire in assoluta sicurezza sia il riposo giornaliero sia l'eventuale riposo settimanale. Queste strutture, denominate Sstpa, ovvero Safe and secure truck parking area, per le quali l'Unione europea finanzia lo sviluppo, sono aree di parcheggio sicure e protette di nuova generazione. I fondi di finanziamento sono inseriti nel programma Cef Trasporti (sostenuto con 25,8 miliardi di euro messi a disposizione nel bilancio dell'Ue 2021-2027) per cofinanziare progetti TEN-T negli Stati membri dell'Unione Europea. Tali aree, a oggi, garantiscono solo 10mila stalli (circa il 3%) degli oltre 300mila presenti



sulla viabilità dell'Unione, ma privi di idonee caratteristiche di controllo e sicurezza. E proprio per far fronte a questa situazione, oltre alla definizione dei nuovi standard di sicurezza (i furti e le rapine sono in costante crescita nelle "Rest Areas") l'Unione si è concentrata anche sui servizi per la persona, imponendo standard qualitativi minimi quali docce, servizi igienici, internet garantito, possibilità di camere per riposare oltre che punti vendita alimentari, lavanderia, piccola officina e lavaggio mezzi.

Siamo in ritardo

I paesi del Nord Europa si sono mossi in netto anticipo rispetto all'Italia, presentando una serie di progetti, tra i quali spicca quello dell'azienda danese HM Entreprenør, che ha progettato nei pressi di Horsens un'area di 270 mila metri quadrati con 500 stalli di sosta sorveglianza garantita 24 ore su 24 sia con personale che con videosorveglianza, un'elevata autonomia energetica attraverso pannelli fotovoltaici, negozi, officina, palestra, lavanderia e un albergo di dieci piani. Il progetto ha ottenuto un finanziamento di oltre dieci milioni di euro attraverso il Connecting Europe Facility, garantendo la riqualificazione di un'area dismessa, oltre che numerosi posti di lavoro. La seconda misura prevista dal Regolamento 1054/2020 è l'intensificazione dei controlli su strada che possano garantire una capillare analisi dei flussi di traffico e delle eventuali distorsioni legate a fenomeni di sfruttamento degli autisti e assicurare la sicurezza stradale. Il controllo delle forze di polizia integrato con le sinergie dell'ispettorato del Lavoro garantirebbe un risultato elevato sia in termini tecnico/professionale sia di garanzia nei confronti della maggior parte degli operatori del settore, che vedono i propri diritti calpestati da una minoranza di operatori scorretti e incuranti delle leggi.

Si continua a chiedere a gran voce più sicurezza sulle

strade, ma il tema della sicurezza stradale non deve essere circoscritto a concetti stereotipati: l'educazione stradale nelle scuole, come il corretto approccio alla professione di autista diventano una parte imprescindibile. Il settore della logistica rappresenta un volano di crescita per l'economia italiana e un'occasione per riprogrammare anche la formazione dei giovani, magari perfezionando percorsi didattici sia per le scuole secondarie di secondo grado sia per percorsi accademici di specializzazione, così da garantire operatori altamente specializzati. Non trascurando la possibilità, per alcune amministrazioni locali, di poter convertire zone industriali dismesse vicino a grandi vie di comunicazioni, attingendo a finanziamenti consistenti e creando nuove opportunità di lavoro. Un'ulteriore conferma che dietro al termine sicurezza stradale c'è una veduta a 360 gradi sulla società che cambia.



di **Paolo PECORELLA**

Comandante Polizia Locale
Castiglione del Lago (PG)

ANCHE NEL NOSTRO PAESE

Quattro dei nove Corridoi TEN-T interessano l'Italia: il Corridoio Mediterraneo attraversa il Nord Italia da ovest a est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna; il Corridoio Reno Alpi passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova; il Corridoio Baltico-Adriatico collega l'Austria e la Slovenia ai porti del nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna; il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo. Per saperne di più

<https://sstpa.eu-study.eu>.



ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE
IPTS
INTERNATIONAL POLICE TRAINING SYSTEM



DAL 2009
OLTRE 200
COMANDI DI
POLIZIA LOCALE IN ITALIA
HANNO SCELTO
LA **FORMAZIONE**
PROFESSIONALE IPTS

CORSI DI FORMAZIONE PROFESSIONALE RISERVATI ALLE POLIZIE LOCALI

- TECNICHE E TATTICHE OPERATIVE
- PROCEDURE E PROTOCOLLI OPERATIVI NELL'ASO-TSO
- PROTOCOLLI E TECNICHE OPERATIVE PER L'IMPIEGO DELLO SPRAY O.C
- PROCEDURE OPERATIVE NEI POSTI DI SICUREZZA
- PROTOCOLLI OPERATIVI PER L'IMPIEGO DEL BASTONE ESTENSIBILE PRG 580
 - LA GESTIONE PREVENTIVA ED OPERATIVA DEGLI EVENTI CRITICI
- PROTOCOLLI OPERATIVI PER LA GESTIONE DEI SOGGETTI ARMATI
 - DIFESA PERSONALE OPERATIVA
- TIRO DIFENSIVO OPERATIVO DI POLIZIA (FIRST)

NUOVI MODULI FORMATIVI 2022-23

- POLIZIA GIUDIZIARIA OPERATIVA
- POLIZIA GIUDIZIARIA ANTICONTRAFFAZIONE
- PROCEDURE OPERATIVE PER IL CONTROLLO VEICOLARE
- NORMATIVA E PROCEDURE PER IL CONTRASTO ALLO SPACCIO DI STUPEFACENTI



SICUREZZA URBANA E INTEGRATA

**PARLAMENTO E GOVERNO APPENA RINNOVATI
PROBABILMENTE INTERVERRANNO SUL TEMA CON
UNA LEGISLAZIONE CORRETTIVA O INTEGRATIVA**



Cosa ci dobbiamo aspettare su questo tema dopo le elezioni politiche del 25 settembre? Proviamo a fare un punto generale sul tema sicurezza, così da rinfrescarci le idee su contenuto, integrazioni, evoluzione e dove ci troviamo, per poi poter valutare le eventuali novità normative che potremmo aspettarci con la nuova Legislatura, tenuto conto delle molteplici variabili intervenute, specie per quanto rileva per gli enti locali e le polizie che da questi dipendono.

Un passo indietro

Fin dal 1956 la Corte Costituzionale (sent. 14 giugno 1956, n. 2), intervenendo sul tema, ha indicato che si ha sicurezza quando il cittadino può svolgere la pro-

pria lecita attività senza essere minacciato da offese alla propria personalità fisica e morale. È l'ordinato vivere civile, indubbiamente la meta di uno Stato di diritto, libero e democratico.

Nel 2001, la stessa Corte integra il concetto (sent. 12 luglio 2001, n. 290), per cui la sicurezza ha a oggetto le funzioni primariamente dirette a tutelare beni fondamentali, quali l'integrità fisica o psichica delle persone, la sicurezza dei possessi e ogni altro bene che assuma primaria importanza per l'esistenza stessa dell'ordinamento.

Invero, la richiesta di sicurezza è ordinariamente il portato sia di esigenze individuali, sia diffuse, segnatamente legate alla vivibilità degli spazi urbani comuni ovvero a una vera e propria emergenza legata alla prevenzione e alla repressione dei reati.

Nel frattempo si è fatta strada, per l'evoluzione del-

le tematiche derivate dalle modifiche nell'assetto globale e delle conseguenti trasformazioni urbane e sociali, anche a livello locale, l'affermarsi di un concetto di sicurezza che non è più solo garanzia di un'assenza di minaccia, ma anche attività positiva di rafforzamento della percezione pubblica della sicurezza stessa. La domanda di sicurezza considerata non solo come richiesta di tutela contro la criminalità ma anche come un'istanza di promozione e realizzazione dei diritti al lavoro, a un ambiente salubre, alla salute, alla giustizia e via di questo passo.

In senso lato

Emerge, quindi, un concetto "plurale" della sicurezza, sia in termini di azioni, sia in termini di necessaria compartecipazione di soggetti pubblici e privati, ulteriori rispetto alle forze di polizia. L'indirizzo appare quello di adottare politiche di controllo a livello locale sempre più incentrate sull'obiettivo dell'ordine sociale, in luogo del mero contenimento dei comportamenti riconducibili alla sanzione penale. Risulta, quindi, possibile individuare una tendenza a considerare alcune problematiche tradizionalmente ricondotte all'ambito del welfare sociale quali elementi che compongono la materia della sicurezza in cui, in assenza di un reato, gli interventi sono affidati alle regolamentazioni e alle azioni amministrative.

A metà, circa, degli anni Novanta, in un contesto storico-sociologico fino ad allora sconosciuto, determinato anche dalla pressione di nuovi equilibri e presenze, culture, abitudini diverse dalle regole abituali che misuravano le relazioni tra le persone (anche all'interno delle comunità "indigene" si veniva riproducendo un certo atteggiamento abbastanza lasco nelle condotte e nel rispetto delle regole elementari di relazione tra individui, riconducibile a fenomeni non tanto e non solo caratterizzati dall'aspetto criminale, ma comunque di illegalità e per questo produttore di insicurezza e disordine sul territorio) che in particolare si scaricava nei centri di maggiore aggregazione, ovvero le città, le comunità urbane, nasce l'idea della sicurezza urbana.

L'idea di intervenire su fenomeni di criminalità cosiddetta urbana o di strada, inciviltà, disordine urbano, attraverso strumenti diversi da quelli penali, attraverso politiche di tipo locale tipo la manutenzione e la riqualificazione urbana, le politiche sociali e così via. Quindi la sicurezza urbana è nata, si è posta e

sviluppata come idea di allontanamento dalla sfera punitiva nel senso classico tradizionale, per il superamento del sistema strettamente penale attraverso politiche che erano sostanzialmente locali, delle città o delle regioni.

In questo primo periodo, dunque, prende corpo una domanda "sociale" di sicurezza, ossia di interventi strutturali sulle cause della criminalità, che è stata raccolta attraverso politiche di sicurezza (urbana) strettamente regionali e locali, con un ridotto coinvolgimento degli organi dello Stato.

Negli anni Novanta, inizio Duemila, nei progetti che si sono sviluppati si sono combinati elementi di prevenzione sociale – cioè di interventi più orientati a risolvere o intervenire sulle cause di questi problemi – mentre, successivamente, nel tempo, gli interventi si sono invece concentrati sui sintomi senza più preoccuparsi delle condizioni strutturali che nelle città producono quei fenomeni di insicurezza.

In questa stagione prendono il via la sottoscrizione dei cosiddetti "Patti per la sicurezza", firmati dai



rappresentanti degli enti locali (è del 1993 la legge che disciplina la elezione diretta dei sindaci che, anche in forza di questo, si sentono maggiormente investiti di una responsabilità in tema di sicurezza e qualità della vita dei propri amministrati ed è del 1999 la previsione normativa della partecipazione del Sindaco del Comune capoluogo e del presidente della Provincia al tavolo del Comitato ordine e sicurezza pubblica) e i prefetti.

Ferma restando l'idea della necessità di un governo congiunto di queste politiche, alla stregua della considerazione che ai necessari interventi di ordine e sicurezza pubblica dovessero affiancarsi misure capaci di migliorare la vivibilità del territorio e la qualità della vita delle comunità, le politiche della sicurezza, però, vengono riprese in mano dall'idea della loro centralizzazione, quanto a strategie, priorità, contenuti.

Infatti, il pacchetto per la sicurezza del 2008 (Legge 125/08, da cui deriva il DM 5/8/2008 che fornirà il contenuto formale di sicurezza urbana) codifica la nozione di sicurezza urbana, di fatto, come sicurezza pubblica minore, con una torsione di segno securitario-repressivo, ponendo la prevenzione dei fatti criminosi che possono alterare la vita cittadina nella tutela di fattori "estetici" connessi al decoro urbano.

In coerenza con questa impostazione, al Sindaco viene conferito il potere di ordinanza ex art. 54 TUEL in materia, quale Ufficiale di Governo.

La visione di una sicurezza plurale e complessa sbiadisce, con un ritorno allo Stato di un deciso ruolo da protagonista, a scapito delle Regioni e degli stessi enti locali: non è, infatti, casuale che il Sindaco non sia chiamato ad agire come rappresentante della comunità amministrata.

Attività congiunta

D'altronde già la Legge finanziaria 2007 (L. n. 296/06 art. 1 c. 439) aveva disciplinato il concorso pattizio tra Stato ed enti locali, ponendo questi ultimi come finanziatori delle attività che le polizie di Stato svolgono per la sicurezza, riconoscendo, implicitamente, solo a queste l'azione securitaria concreta.

Successivamente il Giudice delle leggi, con orientamento univoco, ha ripetutamente precisato che il concetto di sicurezza urbana implica "esclusivamente la tutela della sicurezza pubblica, intesa come attività di prevenzione e repressione dei reati" (sent. n. 196/2009; Sent. n. 226/2010) e, pertanto, la sicurezza urbana altro non è che declinazione localistica della materia "ordine pubblico e sicurezza" di cui alla lett. h, c. 2, art. 117 Cost., ambito di esercizio decentrato del potere derivante da una materia riservata alla competenza esclusiva dello Stato.

Da allora si giunge, infine, al D.L. 14/2017, cosiddetto Decreto Minniti, che si pone come nuovo corpo unico, prefigurando anche l'ottemperanza alla direttiva costituzionale di cui all'art. 118, comma 3 Cost., in materia di coordinamento tra Stato e Regioni in materia di sicurezza. Il Decreto, convertito nella L. 48/2017, distingue gli ambiti dell'incolumità pubblica (che racchiude i provvedimenti destinati a tutelare l'integrità fisica delle persone), dalla sicurezza urbana (primario contrasto dei fenomeni criminosi o di illegalità, connessi alla vivibilità e al decoro delle città) e dalla sicurezza integrata (contraddistinta dal ruolo centrale dei patti tra livelli destinati alla promozione della sicurezza). Temi che, per ragioni di spazio, verranno affrontati e valutati in seguito.



di **Marco Andrea SENIGA**

Comandante PM a r.

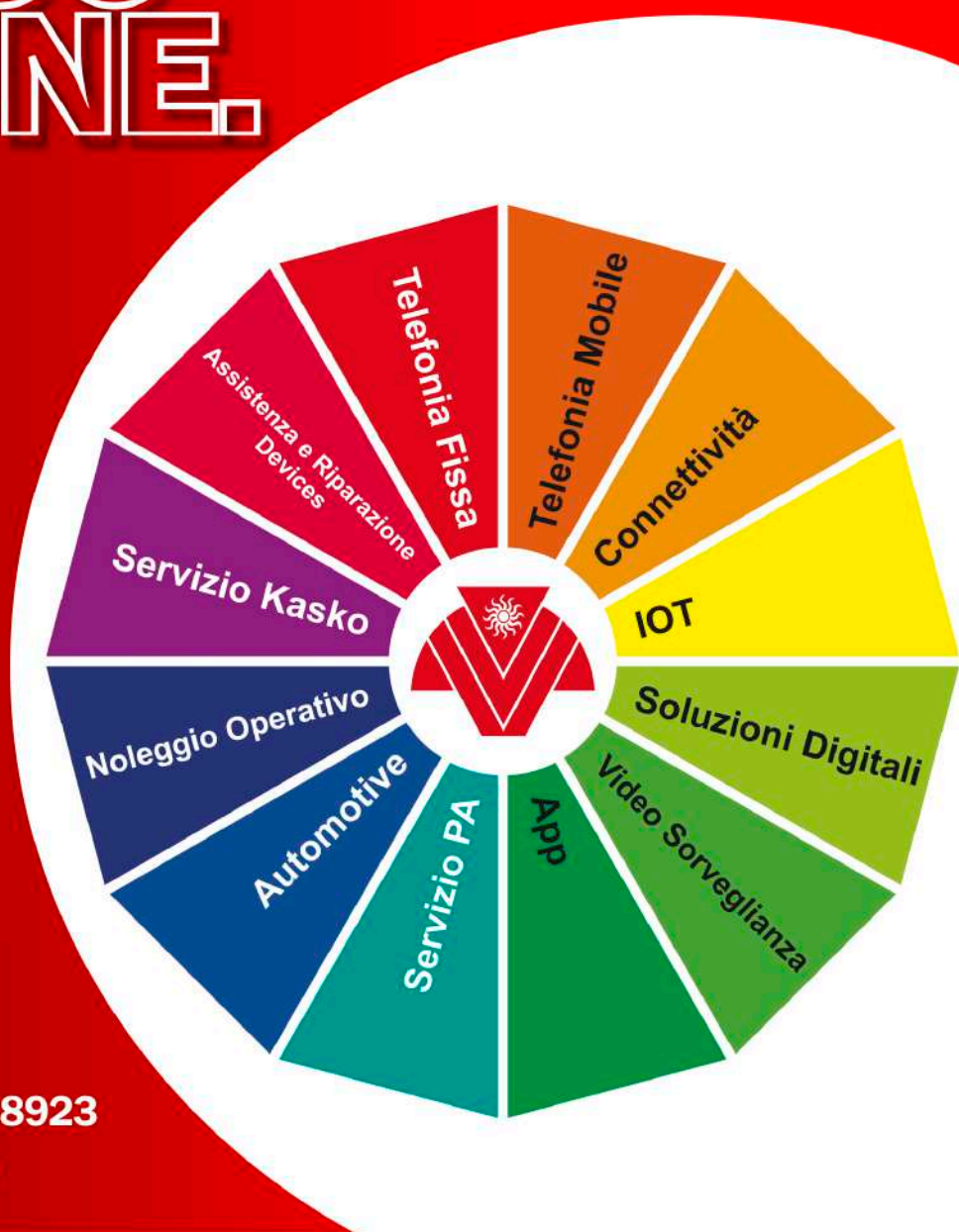
*Componente Comitato Scientifico
Scuola Interregionale Polizia Locale
(Regioni Emilia Romagna, Toscana e
Liguria)*

UN WI-FI FUORI DAL COMUNE. ANCHE NEL TUO COMUNE.



FWA 5G

*Tecnologie e
Servizi per
Pubbliche
Amministrazioni
e Polizia Locale*



Consulente Dedicato

Francesco **BRUNO** 346 728 8923

Fulvio **Runco** 393 943 5700



PIRAMIS GROUP
EVOLVING BUSINESS



vodafone
business



SOLUZIONI DIGITALI
PER IL CICLO
DEGLI INCASSI

Il tuo **Partner**
per la Transizione **Digitale**.
Strumenti **semplici**
per problemi complessi.

1.200

Comandi di Polizia Locale
hanno adottato la nostra
soluzione

Oltre **2.000**

Enti utilizzano la piattaforma
Pago PA **Plug&Pay**



EFIL Srl – Roma

www.e-fil.it | info@e-fil.it