PolMagazine
DRITTI AL PUNTO

nuova GRAFICA
nuovi CONTENUTI

CODICE degli APPALTI COSA CAMBIA

Maggiore efficienza nella gestione delle gare

IN VACANZA con la BICICLETTA

Utilizzo dei dispositivi portabici e targa ripetitrice

EMERGENZA SICUREZZA

TI STIAMO GUARDANDO

VIDEOSORVEGLIANZA CON RICONOSCIMENTO FACCIALE COME STRUMENTO PER LE INDAGINI E LA PREVENZIONE DEI REATI: COSA SI PUÒ FARE DAVVERO

e-Killer è la soluzione tecnologica più avanzata per il constrasto dei reati, come abbandono rifiuti e atti di vandalismo, già scelta da oltre **350 comuni in Italia**!

Scopri la tecnologia avanzata di E-KILLER FLEX 3.0! Una soluzione all'avanguardia, estremamente flessibile nelle diverse modalità di applicazione, precisa ed efficace che non può mancare all'interno di un comando.

Per prenotare una dimostrazione GRATUITA nel tuo comune collegati attraverso il QR Code

www.ekiller.it

e-killer®
sistema di videosorveglianza mobile

Pronti, ripartenza, VIA!

Quando il 23 settembre scorso ho scambiato l'ultimo messaggio con il comandante Francesco Delvino, mai avrei immaginato di ritrovarmi nove mesi dopo a dirigere il giornale che, con lui e con l'editore e direttore creativo Luigi Vircillo, avevamo lanciato esattamente un anno prima.

Da quel pomeriggio si sono susseguiti diversi stati d'animo. Sgomento per la perdita di Francesco, ovvio. Sbandamento, per i dubbi sul futuro del giornale che avevamo costruito con tanta passione e impegno. Entusiasmo, infine, per la nuova uscita che via via prendeva forma.

PolMagazine, dunque, riparte. Dopo oltre un anno il giornale è diventato adulto e adesso è pronto per raccogliere una nuova, grande sfida: diventare un incubatore di temi e riflessioni per la Polizia Locale e la Pubblica Amministrazione, incurante della velocità con cui oggi si bruciano le notizie. Senza casacche e pregiudizi.

Un bimestrale che si occupa di tutte le tematiche di attualità e delle normative che interessano la Polizia Locale e, più in generale, la Pubblica Amministrazione, con una veste nuova, non solo nella grafica e nelle modalità di distribuzione, ma anche e soprattutto negli obiettivi.

PolMagazine è il cuore dell'ecosistema Pol-Italia, i cui contenuti trovano spazio e voce tramite la rivista, il portale informativo www.pol-italia.it, attraverso le giornate di formazione e approfondimento operativo organizzate periodicamente e in occasione del grande evento nazionale Pol Meeting.

Abbiamo l'ambizione di diventare **un centro di aggregazione collegiale per tutte le Associazioni di Polizia Locale** del territorio nazionale. Ciascuna potrà offrire il proprio contributo in tema di approfondimenti normativi, prassi operative e contenuti di interesse per tutta la categoria.

Una cosa, di certo, non cambia: PolMagazine era e rimane "un anfiteatro aperto a tutti", come ha scritto Francesco Delvino nell'editoriale con cui, il 28 ottobre 2021, ha presentato il numero 1.

Mario Bencivinni

IL TEAM DI QUESTO NUMERO

Giuseppe AIELLO
Comandante Polizia Locale
Lioni (AV)

Luigi DE SIMONE
Comandante Polizia Locale
Caserta

Fabio DIMITA
Funzionario Direttivo ministero delle Infrastrutture
e della mobilità sostenibili

Luca LECCISOTTI
Professore universitario in master
sui contratti pubblici

Massimiliano MANCINI
Giornalista pubblicista

Marco MASSAVELLI
Comandante Polizia Locale
Susa (TO)

Francesca ONNIS
Comandante Polizia Locale
Monastir (SU)

Paolo PECORELLA
Comandante Polizia Locale
Castiglione del Lago (PG)

è-fil

SOLUZIONI DIGITALI
PER IL CICLO
DEGLI INCASSI

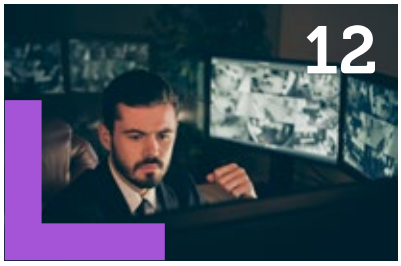
Il tuo Partner per la Transizione Digitale. Strumenti semplici per problemi complessi.

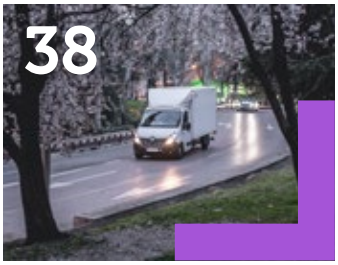
1.200
Comandi di Polizia Locale hanno adottato la nostra soluzione

Oltre **2.000**
Enti utilizzano la piattaforma Pago PA **Plug&Pay**

PLUG & PAY

EFIL Srl – Roma
www.e-fil.it | info@e-fil.it





Editoriale

03 / Pronti, ripartenza, via

Una risposta a tutti

06 / Dossi su strada principale, sì o no?
07 / Cronotachigrafo manomesso?

Album di famiglia

08 / A Taormina il meeting nazionale delle Polizie Locali

Obiettivo su

12 / Videosorveglianza: sì alle regole per dire no agli abusi
16 / Non è la solita notifica

Norma_le

20 / Chiudete quel tombino!
24 / Pulizie di primavera ed estate
30 / Strade vicinali, in caso di sinistro
34 / Codice degli appalti: cosa c'è di nuovo

CDS e dintorni

38 / Quanti siete? Dove andate? Un fiorino!
42 / In vacanza con la bicicletta!

PolMagazine
DRITTI AL PUNTO

Giugno/Luglio 2023

Direttore: Mario **BENCIVINNI**
Art director: Luigi **VIRCILLO**
Grafica e impaginazione: Antonello **CALIPARI**, Francesca **COZZA**
Organizzazione: Veronica **CATALANO**
Email Redazione: ufficiostampa@lobepartners.it

Hanno collaborato: Giuseppe **AIELLO**, Luigi **DE SIMONE**, Fabio **DIMITA**, Luca **LECCISOTTI**, Massimiliano **MANCINI**, Marco **MASSAVELLI**, Francesca **ONNIS**, Paolo **PECORELLA**

EDITORE
LOB&PARTNERS

Sede Legale
ROMA
Via Angelo Brunetti, 60

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

PUBBLICITÀ
0984/1451557
marketing@lobepartners.it

WEB E SOCIAL
www.lobepartners.it
@lobepartners
@lob.epartners

Numero chiuso in redazione:
29 MAGGIO 2023

Registrazione Tribunale Roma n. 88/2021
Periodicità bimestrale | n. 9 (11) - Anno III

* Pur assicurando ogni massima attenzione nella stesura degli articoli proposti, gli autori, il direttore e l'editore non rispondono di eventuali danni causati dal loro uso.
Inoltre, si specifica che le presenti elaborazioni giuridico-normative riflettono esclusivamente le opinioni degli scriventi e non impegnano in nessun modo gli enti di cui sono dipendenti.

DOSSI SU STRADA PRINCIPALE, SÌ o NO?

Si chiede se sia possibile utilizzare i dossi rallentatori su strade principali di collegamento nel centro abitato. Si ringrazia anticipatamente per la risposta.

E-mail firmata

I dossi rallentatori non possono essere realizzati sulla viabilità principale, che ha il fine di garantire la massima fluidità possibile ai movimenti veicolari.
Per quanto concerne la loro installazione, deve rispettare le prescrizioni dell'art. 179, cc. 4, 5, 6, 7 e 9 del Regolamento di esecuzione e di attuazione (Dpr n. 495/1992). Trattandosi di segnaletica complementare ex art. 42, c. 2 del Codice, si rende, dunque, necessaria l'emanazione di apposita ordinanza motivata ai sensi dell'art. 5, c. 3. In ogni caso, è consigliabile provvedere a istituire e a delimitare, ai sensi dell'art. 135, c. 12 del Regolamento, opportune zone residenziali, che devono comprendere unicamente strade urbane locali, sulle quali non è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo, e la cui funzione preminente è soddisfare le esigenze dei pedoni e della sosta veicolare.
Le particolari regole di circolazione potrebbero consistere, ad esempio, nella imposizione del limite di velocità di 30 km/h, con l'istituzione di una zona a velocità limitata ai sensi dell'art. 135, c. 14 del Regolamento. (f.d.)

CRONOTACHIGRAFO MANOMESSO?

Spettabile redazione, il nostro Comando effettua da diversi mesi l'attività di controllo sull'autotrasporto di merci e persone. In occasione di un recente controllo, è emersa la mancanza della gabbia di contenimento della cavetteria e il relativo sigillo nella parte posteriore del sistema di controllo dei tempi di guida del conducente (cronotachigrafo). Questa mancanza può essere considerata un tentativo o una manomissione vera e propria del cronotachigrafo?

E-mail firmata

Quando si abbia fondato motivo di ritenere che il tachigrafo sia alterato, manomesso o, comunque, non funzionante, come è noto, gli organi di Polizia Stradale, anche scortando il veicolo o facendolo trainare in condizioni di sicurezza presso la più vicina officina autorizzata per l'installazione o riparazione, possono disporre che sia effettuato l'accertamento della funzionalità del dispositivo stesso (art. 179, comma 6-bis del Codice della strada). **Le spese per l'accertamento e il ripristino della funzionalità del tachigrafo sono in ogni caso a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone in solido.**
Per quanto riguarda la mancanza della gabbia di contenimento della cavetteria e il relativo sigillo nella parte posteriore del sistema di controllo dei tempi di guida del conducente, si fa presente come il Servizio di Polizia Stradale del ministero dell'Interno, con la circolare n. 300/A/11949/10/111/20/3 del 2 settembre 2010, aveva inizialmente reso noto quanto segue:

"A seguito delle segnalazioni pervenute dalle autorità francesi, sono stati disposti approfondimenti della disciplina normativa, riscontrando che la presenza del sigillo nella parte posteriore del tachigrafo digitale, apposto in Italia dalle officine autorizzate al montaggio e alla riparazione/revisione del tachigrafo digitale e controllato ordinariamente dalle pattuglie su strada, non risulta tra i sigilli di cui al Regolamento CE 1360/2002 impone l'apposizione. Infatti, la prescrizione tecnica del requisito 251 del citato Regolamento, richiede la presenza del sigillo su qualsiasi raccordo che, se fosse disinserito, causerebbe modifiche o perdite di dati non rilevabili. Tuttavia, il tachigrafo digitale per sue specifiche tecniche, è in grado di rilevare qualsiasi disconnessione dei connettori presenti nella parte posteriore e di queste disconnessioni ne tiene traccia evidenziando data e ora dell'evento e durata della disconnessione - che si può rilevare dalla lettura della stampa - Pertanto non è necessaria la presenza di un sigillo che garantisca dalla disconnessione fraudolenta della cavetteria e, dunque, della gabbia predetta".

"La disciplina più rigorosa prevista dalle disposizioni nazionali ai fini della revisione annuale dei veicoli industriali non può essere applicata ai trasportatori di altri paesi comunitari"

Secondo il ministero delle Infrastrutture, sentito al riguardo, l'apposizione di sigilli nella parte posteriore, effettivamente è richiesta in Italia sulla base delle disposizioni dell'art. 10 del Decreto legge 6 febbraio 1987, n. 16, convertito in legge 30 marzo 1987, n. 132, che, seppure emanato in relazione a disposizioni sul tachigrafo ora modificate dai più recenti regolamenti comunitari, e riferite all'epoca al tachigrafo analogico, è tuttora per tale parte ancora vigente.
Alla luce di quanto sopra, si evince che tale obbligo è attualmente vigente in Italia solo per i veicoli italiani che in sede di revisione periodica debbono esibire l'attestazione di avvenuta revisione annuale del tachigrafo da parte delle officine autorizzate che, a garanzia che non siano state effettuate manomissioni successive, appongono sigilli sui tachigrafi anche nella parte posteriore. Appare, invece, evidente come, per le ragioni sopra illustrate, la disciplina più rigorosa prevista dalle disposizioni nazionali ai fini della revisione annuale dei veicoli industriali, non possa essere applicata ai trasportatori di altri paesi comunitari. Si precisa, infine, che **resta obbligatorio, sia per i veicoli italiani che per quelli comunitari, il sigillo posizionato nella parte frontale del tachigrafo digitale.** Con la circolare n. 0178628 del 30 novembre 2010, successivamente, lo stesso ministero ha fornito ulteriori istruzioni circa la corretta applicazione dei sigilli sugli apparati tachigrafici analogici e digitali, precisando che, alla luce del succedersi nel tempo di regolamenti comunitari specifici per questi ultimi, anche per i veicoli commerciali italiani muniti di tachigrafo digitale in circolazione in Italia non vige alcuna prescrizione circa la presenza di sigilli e gabbie di contenimento della cavetteria posta nella parte posteriore del tachigrafo digitale.
Pertanto, gli organi di controllo a oggi devono astenersi sempre dai controlli sulle apparecchiature tachigrafiche digitali nella parte posteriore essendo oggetto di controllo solo la presenza del sigillo nella parte anteriore nonché la presenza del marchio di omologazione dell'apparecchiatura. (f.d.)

Inviate i quesiti per la rubrica "Una risposta a tutti" per e-mail:

ufficiostampa@lobepartners.it

A richiesta, la domanda e la relativa risposta saranno pubblicate senza i riferimenti di chi scrive.

A TAORMINA IL MEETING NAZIONALE DELLE POLIZIE LOCALI

Tra gli argomenti trattati, riforma Cartabia e impiego dell'intelligenza artificiale nell'ambito dei servizi di sicurezza urbana integrata

Il Meeting Nazionale delle Polizie Locali 2023, a Taormina dal 6 all'8 giugno, presenta un ricco programma: la Mostra dei caduti della Polizia Locale a Palazzo dei Congressi e tanta formazione di settore.
La mostra propone l'esposizione di fotografie e la storia dei caduti in servizio della Polizia Locale. Per la formazione, numerosi i temi trattati da importanti relatori, tra cui un nuovo ordinamento di Polizia Locale per la sicurezza delle città, la riforma Cartabia e l'impiego dell'intelligenza artificiale nell'ambito dei servizi di sicurezza urbana integrata. Il meeting ha il patrocinio del Comune di Taormina, della Regione Siciliana e dell'Anci Sicilia.
Main sponsor della manifestazione laBconsulenze, azienda leader in Italia per la consulenza e i servizi alla Pubblica Amministrazione.
Numerose le Associazioni di Polizia Locale coinvolte a vario titolo: Opl, Ancupm, Anvu, Apl Brescia e Bergamo, Appl, Aspol, Assapli, Il Circolo dei 13, Il Fuori Coro, PasSiamo, Pl e Upli.

Per saperne di più inquadra il QR CODE

Un appuntamento di rilievo nazionale, con importanti relatori e numerose associazioni di Polizia Locale. Scenario dell'evento la meravigliosa cittadina di Taormina, in Sicilia.

L'E-COMMERCE N°1 PER LA POLIZIA LOCALE

for.ap

L'azienda For.ap

La FOR.AP S.r.l. nasce nel 2015 come attività di forniture per le Pubbliche Amministrazioni, rivolgendosi in particolare alle Polizie Locali presenti nel territorio regionale.
Anche se di recente costituzione, abbiamo sviluppato una notevole competenza, diventando in breve tempo azienda di riferimento nelle forniture di vestiario ed accessori per gli addetti del settore.

La nostra mission

Permettere a chi opera per la nostra sicurezza di indossare indumenti pratici e funzionali, con stile. Sempre attenti alle esigenze personali e pronti a proporre soluzioni innovative.

Dove siamo presenti

Tra i nostri clienti abbiamo il privilegio di annoverare:
Roma Capitale, Comune di Milano, Comune di Palermo, Comune di Catania, Comune di Trapani, Comune di Enna, Comune di Caltanissetta, Comune di Ragusa, Comune di Siracusa,Comune di Messina, Provincia di Ragusa, Provincia di Agrigento e tanti altri comuni a cui va il nostro ringraziamento per averci permesso di crescere ed elevare gli standard qualitativi che ci siamo imposti.
La nostra attenzione al cliente è il punto di forza che ha contraddistinto il nostro operato sino ad oggi ed intendiamo migliorarci ancora nel prossimo futuro.

for.ap

Per maggiori info clicca sul QR CODE

www.forap.it

MEETING NAZIONALE DELLE POLIZIE LOCALI

CITTÀ DI TAORMINA

PROGRAMMA

8 GIUGNO 2023

Palazzo dei Congressi della Città di Taormina (ME)

> *SESSIONE "POLIZIA LOCALE E SICUREZZA DELLE CITTÁ"* <

Ore 09.30_Talk show condotto dal Segretario Generale OPL ***Franco NOTARRIGO*** e dal Presidente OPL Sicilia, ***Salvatore CORRENTI***, già Comandante PLM di Siracusa, sul tema:
Un nuovo ordinamento di Polizia Locale per la Sicurezza delle Città. Esperienze di Sicurezza Urbana a confronto

Ore 11.30_Talk show condotto dal Dott. ***Vincenzo BUCCA***, Comandante PLM Mazara del Vallo, sul tema:
L'attività di P.G. della Polizia Locale alla luce del d.lgs. 10 ottobre 2022, n. 150 della csd. Legge Cartabia

INTERVIENE:
Luca GORGONE – Sostituto Procuratore della Repubblica di Barcellona Pozzo di Gotto

Ore 15.30_Talk show condotto dal Dott. ***Sergio GIANGREGORIO***, Funzionario Ministero del'Interno, sul tema:
L'impiego dell'intelligenza artificiale nell'ambito dei servizi di Sicurezza Urbana integrata

INTERVIENE:
Antonio BARBATO – Già Comandante PLM di Milano

Ore 16.30_Talk show condotto dal Dott. ***Rosario CANNIZZARO***, Comandante PLM di Modica (RG), sul tema:
L'efficientamento energetico negli enti locali attraverso il monitoraggio dei misuratori di energia. Convenzione dell'"OPL", con gli enti aderenti all'ANCI Sicilia per il servizio gratuito di controllo e analisi dei consumi di energia elettrica per le soluzioni e la riduzione dei costi.

INTERVIENE:
Maurizio RECCA – Esperto in misurazioni ed efficientamenti energetici

> *SESSIONE "I RISCHI DA STRESS DA LAVORO CORRELATO"* <

Ore 17.00_Talk show condotto dalla Dott.ssa ***Caterina SACCOMANNO***, Funzionario PLM di Palermo, sul tema: ***Quali i rischi da stress da lavoro correlato per la Polizia Locale e quali soluzioni adottare***

INTERVENGONO:
Ilenia COLETTI – Psicologa, Psicoterapeuta e Criminologa forense
Paola GIOVACCHINI – Esperta in Sicurezza nei luoghi di lavoro per la Polizia di Stato, presso il Ministero dell'Interno

(+39) 0984.1451557 info@pol-italia.it UN'IDEA LOB&PARTNERS comunicazione strategica | MAIN SPONSOR laBconsulenze ingenious strategies

AL FIANCO DELLE ISTITUZIONI PER LA SICUREZZA STRADALE

DAL 1988

Numero Verde
800 052 500

RE·CO·GE· SRL
RIPRISTINO STRADE POST INCIDENTE

www.recogesrl.it

LE NOSTRE CERTIFICAZIONI

- **UNI EN ISO 9001**
  Certificato di gestione per la qualità.
- **UNI EN ISO 45001**
  Certificato del sistema di gestione per la salute e la sicurezza sul lavoro.
- **UNI EN ISO 14001**
  Certificato di gestione del sistema ambientale.
- **UNI EN ISO 18295**
  con riferimento alla UNI 11200
  Certificato per la conformità della Centrale Operativa.
- **UNI ISO 39001**
  Sistema di gestione per la sicurezza stradale.
- **ALBO NAZIONALE GESTORI AMBIENTALI**
  Categorie 2-bis, 5, 8 e 9.
- **ME.P.A.** con la partita IVA 04417231000.
- **SOA** - Attestazione di qualificazione alla esecuzione di lavori pubblici
  Cat: OG1 - OG2 - OG3 - OG6 - OG8 - OG9 - OG10 - OG11 - OG13 - OS21 - OS22 - OS24.
- **POLIZZA ASSICURATIVA R.C.T.** € 10.000.000,00.

24h **365gg.**

TEMPI DI INTERVENTO:

- **30 MINUTI**

TUTTI I NOSTRI INTERVENTI

- **RIPRISTINO POST INCIDENTE**
- **RIPRISTINO INFRASTRUTTURALE**

SONO GARANTITI A
COSTO ZERO

C.da Tre Fontane • Zona Ind. Bretella A • 95047 - Paternò (CT)
Tel/Fax 095 7981563 | **info@recogesrl.it** | **recoge@pec.it**

Negli ultimi mesi si fa un gran parlare di sistemi video e di riconoscimento facciale per la sicurezza nelle città. Gli strumenti di ripresa si possono rivelare importanti, ma c'è il rischio che siano usati per abusi

---

All'inizio di maggio il dibattito politico e mediatico ha iniziato a concentrarsi sul tema emergenza sicurezza nelle città. Milano e Roma, in particolare, sono finite sotto i riflettori per situazioni di degrado. Al punto che il ministro degli Interni Matteo Piantedosi in una intervista ha aperto al riconoscimento facciale come strumento per integrare la videosorveglianza a fini preventivi. Qualcuno ha addirittura parlato di "grande fratello" e di "modello cinese". Un tema delicato, che merita una riflessione e un approfondimento.

VIDEOSORVEGLIANZA SÌ ALLE REGOLE PER DIRE NO AGLI ABUSI

Le aziende del settore propongono soluzioni per la videosorveglianza studiate per prevenire i reati e controllare il territorio. Nobilissimi intenti, purché i sistemi siano installati e gestiti nel pieno rispetto delle normative vigenti

Sono le città cinesi di Tayuan e Wuxy quelle con il maggior numero al mondo di telecamere installate ogni mille abitanti. Rispettivamente 117 e 90,5

GRANDE FRATELLO

Si assiste ovunque a un proliferare dell'occhio elettronico della videosorveglianza, ma il grande fratello di cui parlava già nel 1949 George Orwell, non certo come un'entità rassicurante poiché uno dei protagonisti era il terribile dittatore dello stato totalitario chiamato Oceania, si sta imponendo ancora oggi, limitando e comprimendo non solo le libertà individuali dei cittadini ma consentendo anche tanti gravi abusi.

Nel suo famoso romanzo distopico *1984*, posizionato da *Le Monde* al 22esimo posto della classifica dei 100 migliori libri scritti nel ventesimo secolo, Orwell immaginava uno stato totalitario chiamato Oceania, dove ciascun individuo era tenuto costantemente sotto controllo dalle autorità con lo slogan "Il Grande Fratello vi guarda". Il pretesto era garantire la sicurezza, ma lo scopo reale assicurare il potere al partito unico, con a capo il Grande Fratello (nell'originale "Big Brother", che significa più precisamente "Fratello maggiore"), un personaggio che nessuno aveva mai visto di persona, al punto che non si sapeva nemmeno se fosse una persona o un'entità astratta, ma che appariva in manifesti affissi dappertutto e teneva costantemente sotto controllo la vita di tutti i cittadini.

PANOPTICON

Nel 1791 il filosofo, giurista ed economista inglese Jeremy Bentham (1748-1832), ideava il carcere ideale, chiamandolo Panopticon, dal nome Argo Panoptes, un gigante della mitologia greca con centinaia di occhi, considerato quindi un ottimo guardiano. In questa struttura di forma circolare con una torretta in mezzo, tutte le celle erano aperte verso il centro, dove un unico guardiano poteva osservare (opticon) costantemente tutti (pan) i detenuti. Nel progetto di Bentham, la postazione di vigilanza aveva persiane che non consentivano ai soggetti osservati di guardare dentro e quindi di percepire se il guardiano vi fosse effettivamente e se e quando stesse osservando proprio loro.

Nel 1975 il filosofo Michel Foucault (1926-1984) nella sua opera più famosa *Sorvegliare e punire. Nascita della prigione* si è concentrato sull'analisi storica dei sistemi punitivi, sanzionatori e penitenziari, spiegando che il Panoptismo è una forma di potere che si esercita attraverso il controllo minuzioso degli spazi, assicurando il funzionamento automatico del potere.

(VIDEO)SORVEGLIANZA COME STRUMENTO DI CONTROLLO

La sorveglianza è un mezzo di controllo politico e per questo deve essere costante nei suoi effetti anche se discontinua nella sua azione. Bentham, infatti, strutturò il Panopticon in modo tale che il potere potesse essere visibile e inverificabile, così da essere considerato sempre presente. In questo modo si crea una situazione in cui gli individui vivono in una condizione di costante precarietà e insicurezza senza sapere mai il momento in cui agire.

Nel mondo digitale l'idea del Panopticon torna di grande attualità: sorge il dubbio in molti che la videosorveglianza possa diventare il grande fratello dell'epoca moderna, grazie al quale governi e aziende, attraverso l'analisi dei big data, riescano ad avere tantissime informazioni su ogni individuo, senza che lui lo sappia o se ne accorga. E tutto ciò utilizzando la stessa paura dei cittadini di essere controllati dalla criminalità, per controllarli nella loro libertà offrendogli, apparentemente, più libertà. Un sospetto inquietante, non c'è che dire.

PIÙ TELECAMERE PER MENO DEMOCRAZIA?

Una cosa, comunque la si pensi sul punto, è certa: i numeri dimostrano che il quantitativo di telecamere installate negli stati è inversamente proporzionale alla democrazia e alla libertà dei propri cittadini. Gli stati più autocratici, infatti, sono quelli che installano più telecamere (vedi box): con il pretesto di garantire la sicurezza e la libertà dei cittadini, in realtà li spiano e li controllano per reprimere il dissenso e garantire il potere. Diciamo che, anche da questo punto di vista, vivere in una democrazia ci tranquillizza non poco.

DIFENDERE LA LEGGE DAI DIFENSORI DELLA LEGGE

La stessa telecamera riprende tutti, onesti e disonesti, non distingue tra chi entra nel suo settore di ripresa. È, dunque, rimesso alla correttezza e al buon senso di chi gestisce la videosorveglianza farne un uso che sia a favore della libertà e non contro di essa. Ecco, quindi, che torna attualissima l'antica domanda del poeta e retore romano Decimo Giunio Giovenale nelle *Satire*, VI, O31-O32 (50-60 d.C.-127 d.C.): Quis custodiet ipsos custodes? Ovvero: "Chi controlla i controllori?".
Qual è il confine tra la tutela dei cittadini dalla criminalità e l'oppressione dei cittadini nella loro libertà? La risposta è solo una: la legge, poiché solo entro la legge vi è la libertà. E ciò vale non come semplice dichiarazione di principio astratta, ma come comportamento.

GLI OBBLIGHI PREVISTI DALLA NORMATIVA

I patti per la sicurezza, gli accordi in prefettura e con le altre forze di polizia, non legittimano l'installazione di impianti di videosorveglianza senza valutazione d'impatto sulla protezione dei dati-DPIA, obbligatoria per qualsiasi sistema che impieghi strumenti di ripresa audiovisiva e quindi tutti i sistemi fissi, anche le barriere ZTL/AP e di controllo della copertura assicurativa e revisione, ma anche qualsiasi sistema mobile, quindi anche autovelox, telelaser, dash cam, body cam.
Tutta la documentazione deve essere resa pubblica e messa a disposizione sul sito comunale dove i cittadini devono trovare almeno i seguenti documenti:

- informative (art. 13 e 14 GDPR);
- valutazione d'impatto sulla protezione dei dati-DPIA (art. 35 Gdpr e art. 23 d.lgs.51/2918);
- accordi di contitolarità quando i dati sono messi a disposizione delle altre forze di polizia (art. 26 Gdpr e art. 17 D.lgs.51/2018).

Questi atti devono essere specifici e dimostrare il rispetto delle norme secondo il principio dell'accountability (art. 5, par. 2 e art. 24, par. 1 Gdpr) e non essere scopiazzati da documenti trovati sul web, oppure realizzati con i programmini in rete (come quello del Garante francese).
Quindi diamo merito alle amministrazioni e alle forze di polizia che rispettano la legge, senza violare i diritti dei cittadini e si riconoscono facilmente già dalla presenza e dalla completezza dei cartelli posti prima che si entri nell'area videosorvegliata (anche nelle zone ZTL/AP, anche prima degli autovelox e telelaser), che non abbiano semplici dichiarazioni generiche (fine di sicurezza, ecc.) e che spieghino anche chi tratta i dati, dove opporsi, chi è il DPO, per quanto tempo trattano i dati e per quali finalità.
In tutti gli altri casi, i cittadini possono tutelarsi. È semplice: devono segnalare eventuali violazioni al Garante con il modello presente sul sito ufficiale a questo link: www.garanteprivacy.it/home/docweb/-/docweb-display/docweb/4535524.
È una procedura semplice ed economica, perché non serve nemmeno la marca da bollo. È senza responsabilità, perché nessuno può denunciare a sua volta il cittadino e, soprattutto, è un diritto garantito dalla normativa.

Massimiliano MANCINI
Giornalista pubblicista

Per saperne di più inquadra il QR CODE

Telecamere installate in città

Dato ogni mille abitanti (fonte www.truenumbers.it)

- Tayuan (Cina): 117
- Wuxy (Cina): 90,5
- Indore (India): 64,4
- Hyderabad (India): 36,5
- Mosca (Russia): 16,8
- Londra (UK): 13,3
- San Pietroburgo (Russia): 12,6
- New York (USA): 7
- Milano (Italia): 1,68
- San Paolo (Brasile): 1,04
- Tokio (Giappone): 1
- Roma (Italia): 0,73
- Dacca (Bangladesh): 0,71

Consigli di lettura

J. Bentham, *Panopticon ovvero la casa d'ispezione*, a cura di M. Foucault e M. Perrot. Marsilio 2002.

M. Foucault, *Sorvegliare e punire. Nascita della prigione*, trad. di A. Tarchetti.
Einaudi 2014.

G. Orwell, *1984*, trad. S. Manferlotti,
Mondadori 2016.

OBIETTIVO SU

NON È LA SOLITA NOTIFICA

Piattaforma nazionale notifiche: sfida all'innovazione per la Pubblica Amministrazione

---

Gli obiettivi sono ambiziosi: semplificare e rendere certa la notifica degli atti amministrativi verso cittadini e imprese con un risparmio di tempo e costi. Un'autentica sfida per la PA, chiamata a fare un deciso salto in avanti in questo ambito.

"Per capire come gli obiettivi prefissati dalla norma possano concretizzarsi, occorre focalizzarsi sulle modalità di notifica previste: digitale e analogica"

IL PUNTO DI PARTENZA

Per capire come questi obiettivi possano essere perseguiti e raggiunti, partiamo dall'attuale sistema di notificazione degli atti.
È gestito singolarmente da ogni ente, il che comporta attività di accertamento non sempre agevoli e immediate per individuare il destinatario dell'atto e implica, conseguenzialmente, costi delle procedure di accertamento e di notifica, quantificati sulla base delle spese effettivamente sostenute dall'ente per garantire l'efficacia dell'attività di notifica, che incidono in modo importante.
Con il Decreto legge 76/2020, all'articolo 26, è stata disciplinata la Piattaforma per la notificazione digitale degli atti della Pubblica Amministrazione, che si prefigge di creare uno standard nazionale per le notifiche, di centralizzare l'eventuale postalizzazione e di implementare la notifica digitale. La piattaforma fornisce un servizio di notificazione a valore legale, che può essere utilizzato da qualsiasi ente per notificare atti a qualsiasi persona fisica o giuridica, ente o associazione. La nostra disamina continua con i principi contenuti nell'articolo 26 e dettagliati nel Decreto 58/2022, "Regolamento piattaforma per la notificazione degli atti della pubblica amministrazione".
È chiaro come il legislatore abbia introdotto una nuova modalità di notifica, senza variare le modalità previgenti, che hanno un'impalcatura normativa propria. Al comma 3 dell'art. 26 specifica che "ai fini della notificazione di atti, in alternativa alle modalità previste da altre disposizioni di legge, le amministrazioni possono rendere disponibili telematicamente sulla piattaforma i corrispondenti documenti informatici".
Emerge una novità significativa e cioè che la Pubblica Amministrazione non deve procedere con la trasmissione dell'atto oggetto di notifica ma, secondo l'art. 6 del Decreto 58/2022, rendere disponibile telematicamente il documento informatico sulla piattaforma, con avviso pagoPA/F24, identificare il destinatario e generare la richiesta di creazione della notifica.
Una volta depositato l'atto in piattaforma il procedimento di notifica, per l'ente, si perfeziona.
Il gestore della piattaforma, se il documento e la sua modalità di messa a disposizione sono conformi alle regole tecniche, attribuisce un codice "Identificativo Univoco Notifica", trasmette al destinatario l'avviso di avvenuta ricezione, che non è un atto dall'ente ma è un atto generato dalla piattaforma, e assicura ai destinatari l'accesso alla piattaforma per reperire il documento informatico oggetto della notificazione, per poterlo consultare o acquisire.

RECAPITO DIGITALE

Per capire come gli obiettivi prefissati dalla norma possano concretizzarsi, occorre focalizzarsi sulle modalità di notifica previste dalla stessa: digitale e analogica.
La discriminante è se al destinatario sia associabile un recapito digitale, idoneo ai fini della notifica, costituito da una pec, oppure un servizio elettronico di recapito certificato qualificato. In questo caso, la piattaforma procede con la trasmissione e, se questa si conclude con successo, il processo si chiude con il perfezionamento della notifica.
Nel caso in cui la trasmissione non dovesse dare esito positivo per pec satura, non valida o non attiva, il gestore della piattaforma tenterà un secondo invio. Se anche questo dovesse avere esito negativo, la piattaforma

genererà un nuovo documento informatico denominato "Avviso di mancato recapito", che depositerà in piattaforma.
Dopodiché, invierà una raccomandata semplice al destinatario e anche in questo caso il processo di notifica si perfeziona.

INVIO CARTACEO

Analizziamo, ora, il caso in cui la piattaforma, verificata l'inesistenza di un recapito digitale, idoneo al processo di notificazione ex art. 3-bis del CAD, proceda con la trasmissione dell'avviso di avvenuta ricezione in formato cartaceo con le modalità previste dalla Legge 890/1982.
L'avviso di avvenuta ricezione indica il mittente, l'identificativo univoco della notificazione, le modalità con le quali è possibile accedere alla piattaforma e quelle attraverso cui il destinatario può ottenere la copia cartacea degli atti oggetto di notifica.
Nell'ipotesi di indirizzo inesistente, l'addetto al recapito postale svolge accertamenti e verifiche in loco per individuare un recapito alternativo, ma deve, inoltre, effettuare la verifica presso l'anagrafe nazionale della popolazione residente e il registro imprese.
Se anche queste attività dovessero dare esito negativo, l'addetto comunica, al gestore della piattaforma, gli accertamenti svolti, deposita l'avviso di avvenuta ricezione e lo rende disponibile al destinatario.
In questo caso, la notifica si dà per perfezionata per il destinatario dopo dieci giorni dal deposito dell'avviso di avvenuta ricezione.
Il vantaggio che si può cogliere, in termini di semplificazione del processo di notifica per l'ente, sta ne fatto che, con la notifica tradizionale il caso dei mancati recapiti imponeva di effettuare una nuova attività di accertamento e di procedere con un nuovo tentativo di notifica magari tramite messi comunali. La piattaforma notifiche, invece, libera l'ente dall'obbligo di dover procedere a una nuova notifica.
La norma ha, quindi, definito una modalità di perfezionamento della notifica attraverso il deposito dell'avviso di avvenuta ricezione e questo comporta che l'ente, nel momento in cui deposita in piattaforma l'atto, ha la sicurezza della notifica, certificata da un'attestazione opponibile ai terzi, generata dalla piattaforma all'atto del deposito dell'atto oggetto di notifica, che viene conservata per dieci anni.
La norma ha introdotto, altresì, il concetto di "avviso di cortesia", che contiene le stesse informazioni dell'avviso di avvenuta ricezione e dà al destinatario la possibilità di accedere alla piattaforma tramite i cosiddetti "punti di accesso" di cui all'articolo 64-bis del CAD: indirizzo di posta elettronica ordinaria, recapito cellulare e app IO.
È utile sottolineare come l'avviso di cortesia non costituisca notifica, ma potrebbe rappresentare un elemento in più per garantire la conoscibilità dell'atto da parte del destinatario e magari andare a costituire sinergie efficaci per innescare processi virtuosi di collaborazione tra Pubblica Amministrazione e cittadino.

QUESTIONE DI COSTI

In merito, invece, all'obiettivo della riduzione delle spese di notifica, analizziamo il Decreto 30 maggio 2022.
Il decreto ha individuato i costi, i criteri e le modalità di ripartizione e ripetizione delle spese di notifica degli atti e ha indicato che le spese di notificazione degli atti mediante la piattaforma sono determinate tenendo conto dei costi sostenuti dai mittenti per l'elaborazione degli atti oggetto di notifica, per il relativo deposito sulla piattaforma e per la gestione degli esiti della notifica.
L'aspetto peculiare, tuttavia, è nel fatto che quantifica l'ammontare della parte ripetibile della spesa in un euro a favore dei mittenti, cifra che ritengo assolutamente non congrua anche in considerazione, ad esempio, delle spese che i Comandi di Polizia Locale sostengono e che resteranno in capo all'ente, come l'accesso alle banche dati ACI PRA e MCTC. Cambiando prospettiva, viceversa, occorre sottolineare come, per il destinatario, la riduzione dei costi sarà innegabile.

LA PA È DAVVERO PRONTA?

La Piattaforma nazionale notifiche rappresenta indubbiamente una importante innovazione, ma perché rappresenti un effettivo e tangibile cambiamento è necessario raggiungere un'imponente massa di aderenti e garantire un progressivo allargamento della platea dei destinatari raggiungibili dalla notifica digitale, che è quella che dovrebbe garantire l'effettiva conoscibilità degli atti notificati. Ma le pubbliche amministrazioni sono pronte ad affrontare la sfida della notifica digitale? La domanda non ha ancora una risposta definitiva.

Francesca ONNIS
Comandante di Polizia Locale
Monastir (SU)

"La norma ha introdotto il concetto di avviso di cortesia, che contiene le stesse informazioni di quello di avvenuta ricezione"

CHIUDETE QUEL TOMBINO!

Non sempre il Comune è responsabile per un sinistro stradale causato dalla presenza di un'insidia

---

Ci sono insidie e insidie, è proprio il caso di dire. Con una recente pronuncia della Cassazione è stata esclusa la responsabilità dell'Ente proprietario della strada, il Comune, per un sinistro provocato dalla presenza di un tombino aperto sulla carreggiata. Attenzione, però: nell'Ordinanza della Cassazione Civile, sezione III, n° 3739 del 12 ottobre 2022, depositata l'8 febbraio 2023, la responsabilità è stata esclusa per una ragione ben precisa e oggettivamente provata.

ESAMINIAMO IL CASO

Nel 2006 la compagnia assicurativa di un veicolo ha chiesto la ripetizione del risarcimento riconosciuto ai trasportati a seguito di un sinistro stradale avvenuto in fase di sorpasso. L'automobile aveva invaso la corsia opposta e aveva finito con l'imbattersi in un tombino aperto sulla carreggiata. In particolare, il veicolo, nel percorrere una strada a doppio senso di circolazione con presenza di doppia linea continua, aveva effettuato un sorpasso non consentito ad alta velocità, invadendo la corsia opposta. Qui, all'interno di un cantiere, c'era un tombino aperto, la cui presenza era segnalata solo per gli utenti provenienti dalla direzione opposta. Appena dopo il transito, il conducente ha perso il controllo del veicolo.

L'ITER GIUDIZIARIO

Il Tribunale di prime cure ha rigettato la richiesta sul presupposto che la condotta del conducente aveva interrotto il nesso causale tra la cosa in custodia, che aveva carattere inerte e il fatto generatore di danno, imputabile esclusivamente al comportamento incauto dell'automobilista/assicurato.

La compagnia assicurativa adiva la Corte di Appello di Brescia, deducendo che il sorpasso azzardato del conducente/assicurato integrasse il caso fortuito. Il giudice di secondo grado rigettava il gravame con sentenza n° 1907 del 10 dicembre 2018, rilevando che, per configurare la responsabilità del custode ex art. 2051 c.c., sarebbe stato necessario provare la pericolosità della normale utilizzazione del bene, rimasta invero priva di adeguato riscontro, in quanto il cantiere era stato segnalato, in modo conforme all'art. 31 del Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada (rubricato "Segnalamento e delimitazione dei cantieri"), nella corsia di percorrenza dei veicoli, mentre, nella stessa corsia ma direzione opposta di marcia tenuta dal conducente de quo, non vi era necessità della segnalazione dei lavori, in quanto il rispetto del divieto di sorpasso avrebbe da solo scongiurato il sinistro. Secondo il giudice di appello, dunque, la illegittima condotta del conducente ha avuto efficacia causale esclusiva nella produzione dell'evento, in quanto si è verificato un caso fortuito che ha reciso il rapporto causale tra la responsabilità del custode, ex art. 2051 cc., e la pericolosità del bene.

TERZO GRADO

La compagnia assicurativa ha, come detto, proposto ricorso per Cassazione con un unico motivo: la "violazione e falsa applicazione dell'art. 2051 c.c. in relazione all'art. 360, n. 3 c.p.c., per violazione e falsa applicazione di norme di diritto, anche in relazione al principio informatore della circolazione stradale", ex art. 140 del Codice della strada. Questo nella misura in cui la ricorrente censurava l'incongrua motivazione relativa all'interpretazione dell'art. 2051 c.c., in combinato disposto con il citato art. 140 del Codice della strada, per aver ritenuto che la condotta pericolosa del conducente/assicurato avesse avuto una incidenza causale autonoma e assorbente rispetto all'evento di danno così da interrompere il nesso causale tra la cosa in custodia e il danno. Per tale motivo, la ricorrente riteneva che la Corte di merito avrebbe dovuto concludere, quantomeno, per la presenza di cause concorrenti nella produzione del danno, in assenza di prova, da parte dell'Ente proprietario della strada e delle ditte appaltatrici chiamate in causa, per non aver assolto, con diligenza, agli obblighi di organizzazione dell'attività di sorveglianza del cantiere al fine di garantire la sicurezza dell'uso della strada, comprese le opportune e necessarie segnalazioni sulla presenza di un tombino aperto sulla pavimentazione stradale.

QUESTIONE DI COMPORTAMENTO

La Suprema Corte non ha accolto il ricorso per una serie di ragionamenti.

Gli Ermellini hanno ritenuto che a integrare la responsabilità sia necessario e sufficiente che il danno sia stato "cagionato" dalla cosa in custodia, assumendo rilevanza il solo dato oggettivo della derivazione causale del danno dalla cosa. Il danneggiato, dunque, ha il solo onere di provare l'esistenza di un idoneo nesso causale tra la cosa e il danno, mentre al custode spetta di provare che il danno non sia stato causato dalla cosa, ma dal caso fortuito nel cui ambito sono compresi, oltre al fatto naturale, anche quello del terzo e dello stesso danneggiato. Si tratta, dunque, di una responsabilità oggettiva con possibilità di prova liberatoria, nel cui ambito il caso fortuito interviene come elemento idoneo a elidere il nesso causale altrimenti esistente tra la cosa e il danno.

C'È UN CHE DI IMPREVEDIBILE

Nel caso di specie non poteva addossarsi al custode l'obbligo di prevedere l'altrui comportamento imprudente e contrario alle disposizioni del Codice della strada, costituendo esso un evento del tutto imprevedibile e inevitabile, come tale idoneo a interrompere il nesso causale tra la cosa in custodia e l'evento dannoso.

La Cassazione, pertanto, ha ritenuto corretto il ragionamento della Corte d'Appello laddove ha concluso, ascrivendo la responsabilità del fatto all'esclusiva colpa del conducente/assicurato in quanto la situazione dei luoghi non poteva dirsi pericolosa per chi percorreva la strada, poiché nella relativa corsia di pertinenza il tombino aperto era adeguatamente segnalato, mentre era pericolosa per chi percorreva quel tratto di strada contromano in violazione delle regole del Codice della strada e, in particolare, del divieto di sorpasso e velocità sostenuta.

La Suprema Corte, inoltre, ha ritenuto corretto che per il giudice di secondo grado non vi fosse alcuna esigenza di porre ulteriori cartelli di avviso della presenza del cantiere anche sul lato opposto della carreggiata di percorrenza dei veicoli, in quanto non vi sarebbe stata alcuna esigenza di segnalazione, prevalendo l'affidamento sulla diligenza degli utenti della strada in relazione al citato divieto di sorpasso, supportato dalla presenza della doppia striscia continua di mezzeria.

Luigi DE SIMONE
Comandante Polizia Locale
Caserta

Riferimenti normativi

In questa vicenda sono citati due articoli in particolare: il 2051 del Codice civile "Danno cagionato da cosa in custodia" e il 140 del Codice della strada "Principio informatore della circolazione". Vediamo cosa dicono.

Art. 2051 c.c. "Danno cagionato da cosa in custodia"

Ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito.

Il custode è colui che ha il potere di vigilanza e di controllo sulla cosa e tale potere può essere di diritto ma anche solo di fatto. L'ipotesi contemplata dall' art. 2051 cc sussiste quando la cosa produca da sola un danno. Diverso è il caso in cui il danno deriva dall'opera dell'uomo: in tale frangente si applica la generale previsione di cui all'art. 2043 c.c.

Art. 140 Cds "Principio informatore della circolazione"

"1. Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione e in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale.

2. I singoli comportamenti, oltre quanto già previsto nei precedenti titoli, sono fissati dalle norme che seguono".

grupposercom.it

PIATTAFORMA
NOTIFICHE DIGITALI

LA SOLUZIONE IDEALE!

GRUPPO Ser.Com.

PULIZIE DI PRIMAVERA ED ESTATE

La gestione degli sfalci e delle potature derivanti da parchi e giardini pubblici e privati: punti di interesse per gli addetti ai controlli

---

Con l'inizio della bella stagione si presentano, puntuali come sempre, i problemi legati alla gestione dei residui vegetali prodotti dalle attività di manutenzione dei parchi e dei giardini sia pubblici che privati. Argomento tutt'altro che semplice da analizzare, più volte modificato dal nostro legislatore, l'ultima volta nel 2020.

Le modifiche normative del 2020, di fatto, hanno sancito l'impossibilità di trattare i residui della lavorazione del verde pubblico in deroga dal Codice dell'ambiente, considerandoli a tutti gli effetti rifiuti

VANNO TRATTATI COME RIFIUTI

Con la pubblicazione del D.lgs. 116 del 3 settembre 2020, è entrata definitivamente in vigore la cosiddetta "Circular Economy". Il provvedimento ha dato attuazione alle direttive europee 2018/851 e 2018/852, che hanno modificato le direttive 2008/98/CE relativa ai rifiuti e 1994/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio 20G00135. Dall'analisi delle disposizioni ritoccate o introdotte ex novo, si distingue, per l'importante ricaduta sui controlli e in generale sulla gestione dei rifiuti da parte dei Comuni, la rimodulata questione riguardante anche sfalci e potature dei giardini pubblici. La modifica normativa, di fatto, sancisce l'impossibilità di trattare i residui della lavorazione del verde pubblico in deroga dal Codice dell'ambiente, considerandoli a tutti gli effetti rifiuti.

COMBUSTIONE CONTROLLATA DEI RESIDUI VEGETALI AGRICOLI

Alla luce della normativa vigente, a partire dal 26 settembre 2020, non costituiscono rifiuti soltanto quelli (sfalci e potature) agricoli e che derivano da buone pratiche colturali, costituiti da paglia e altro materiale agricolo o forestale naturale non pericoloso, sempreché siano riutilizzati in agricoltura e in silvicoltura o per la produzione di energia da biomassa, anche al di fuori del luogo di produzione ovvero con cessione a terzi. La norma precisa, quindi, che **l'impiego dei materiali deve avvenire in processi che non arrechino danno all'ambiente o mettano in pericolo la salute umana.**

La combustione dei materiali vegetali è regolamentata dal Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 ("Codice Ambiente"), che ne rende possibile la pratica solo a determinate condizioni e nel rispetto di precise quantità. L'art. 182 comma 6-bis del D.lgs. 152/2006, sancisce infatti che: "Le attività di raggruppamento e abbruciamento in piccoli cumuli e in quantità giornaliere non superiori a tre metri steri per ettaro dei materiali vegetali di cui all'articolo 185, comma 1, lettera f), effettuate nel luogo di produzione, costituiscono normali pratiche agricole consentite per il reimpiego dei materiali come sostanze concimanti o ammendanti, e non attività di gestione dei rifiuti. Nei periodi di massimo rischio per gli incendi boschivi, dichiarati dalle regioni, la combustione di residui vegetali agricoli e forestali è sempre vietata. I comuni e le altre amministrazioni competenti in materia ambientale hanno la facoltà di sospendere, differire o vietare la combustione del materiale di cui al presente comma all'aperto in tutti i casi in cui sussistano condizioni meteorologiche, climatiche o ambientali sfavorevoli e in tutti i casi in cui da tale attività possano derivare rischi per la pubblica e privata incolumità e per la salute umana, con particolare riferimento al rispetto dei livelli annuali delle polveri sottili".

A tal proposito, si ritiene utile evidenziare che pacificamente in giurisprudenza è sostenuto che "In tema di gestione dei rifiuti, l'incenerimento di residui vegetali effettuato nel luogo di produzione al di fuori delle condizioni previste dall'art. 182, comma sesto bis, primo e secondo periodo, D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, integra il reato di smaltimento non autorizzato di rifiuti speciali non pericolosi di cui all'art. 256, comma primo, lett. a), D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152".

SFALCI E POTATURE COME SOTTOPRODOTTI

Laddove non ricorrano le condizioni previste per l'applicazione dell'esclusione di cui all'articolo 185, ad esempio in considerazione dell'impiego dei materiali indicati in processi diversi da quelli elencati, potrebbe essere possibile qualificare comunque il residuo come sottoprodotto, dimostrando, però, la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 184-bis del Decreto legislativo n.152/2006, vale a dire che:

a) la sostanza o l'oggetto è originato da un processo di produzione, di cui costituisce parte integrante e il cui scopo primario non è la produzione di tale sostanza od oggetto;

b) è certo che la sostanza o l'oggetto sarà utilizzato, nel corso dello stesso o di un successivo processo di produzione o di utilizzazione, da parte del produttore o di terzi;

c) la sostanza o l'oggetto può essere utilizzato direttamente senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale;

d) l'ulteriore utilizzo è legale, ossia la sostanza o l'oggetto soddisfa, per l'utilizzo specifico, tutti i requisiti pertinenti riguardanti i prodotti e la protezione della salute e dell'ambiente e non porterà a impatti complessivi negativi sull'ambiente o la salute umana.

Bisogna ammettere che il nuovo assetto normativo ha sollevato diversi dubbi interpretativi circa la possibilità di reimpiegare gli sfalci e le potature secondo i principi dell'economia circolare prima di trattarli come rifiuti.

Le Regioni Lombardia e Marche, con due distinte note ufficiali pubblicate, hanno voluto fornire chiarimenti in relazione alle modalità d'impiego di sfalci e ramaglie quando prodotti dall'attività di un agricoltore-florovivaista o da un florovivaista non agricoltore/manutentore del verde.

Riteniamo doveroso riportare le seguenti linee guida, così come emergono dalle citate note regionali:

- **quando il soggetto che effettua l'attività di cura del verde è un agricoltore-florovivaista** che raccoglie i residui di lavorazione (come sfalci d'erba e ramaglie) e li riutilizza presso la propria azienda nel ciclo agricolo o per la produzione di biogas, l'attività non viene considerata come una produzione di rifiuto ma come la gestione di materia nello stesso ciclo produttivo;

- **quando il soggetto che effettua l'attività di cura del verde è un florovivaista non agricoltore** che raccoglie i residui di lavorazione e li riutilizza presso la propria azienda solo come ammendanti, secondo le condizioni fissate dal D.lgs. n. 75 del 2010 in materia di fertilizzanti che, all'allegato II prevede, ad esempio, l'impiego del compostato per la produzione di ammendanti verdi o misti. l'attività non viene considerata come produzione di rifiuto ma come la gestione di materia nello stesso ciclo produttivo;

- **se il soggetto che effettua l'attività di cura del verde porta i residui di lavorazione a un agricoltore terzo** che li inserisce nel ciclo agronomico per la produzione di biogas o per la produzione di materia che usa nella sua attività agricola chiudendo il ciclo del sottoprodotto, il materiale, non configurandosi in partenza come rifiuto, non soggiace alla gestione rifiuti (iscrizione al registro, uso del formulario) ma rientra nella gestione di un sottoprodotto. Il docu-

"Se è pacifico definire rifiuti i residui vegetali derivanti dalla cura del verde dei giardini pubblici e privati, non è altrettanto semplice procedere alla loro classificazione"

mento di trasporto è il DDS accompagnato dal contratto che identifichi il destinatario e indichi il corretto trattamento (compostaggio) e/o l'utilizzo agronomico;

• **l'imprenditore artigiano può destinare sfalci e potature alla produzione di energia,** secondo le disposizioni di cui al Decreto ministeriale 13 ottobre 2016, n. 264, "Regolamento recante criteri indicativi per agevolare la dimostrazione della sussistenza dei requisiti per la qualifica dei residui di produzione come sottoprodotti e non come rifiuti".

In sostanza, i residui di lavorazione del verde pubblico o privato possono essere destinati a un utilizzo agricolo purché vi sia adeguata tracciabilità tra il punto di produzione (cioè il punto in cui si svolge il processo produttivo primario da cui si originano i residui della produzione) e il luogo di destinazione nel quale si realizzi un reale utilizzo agronomicamente corretto e riconducibile a una buona pratica agricola. Non sono previsti adempimenti amministrativi per l'imprenditore agricolo che produce "non rifiuti".

SFALCI E POTATURE COME RIFIUTI URBANI E SPECIALI

Alla luce del quadro normativo attuale, gli sfalci e le potature derivanti dalla manutenzione del verde pubblico dei Comuni e dei privati non rientrano più tra le esclusioni previste dall'art. 185. Restano esclusi da tale disciplina solo gli sfalci e le potature derivanti dall'attività propriamente agricola nell'ambito delle buone pratiche colturali, utilizzati in agricoltura. Qualora non ricorrano le condizioni previste dal 184-bis, essi devono essere gestiti come rifiuti.

Se è pacifico definire in modo generale rifiuti i residui vegetali derivanti dalla cura del verde dei giardini pubblici e privati, non è altrettanto semplice procedere alla loro corretta classificazione. Vediamo pertanto come bisogna agire nei diversi casi a seconda dell'attività di provenienza.

>> A. Rifiuti di aree verdi pubbliche (urbani): in base all'art. 183 co. 1 lettera b-ter) punto 5), rientrano in questa classificazione i soli rifiuti derivanti dalla manutenzione del verde pubblico, come anche ribadito dal MiTE con la circolare 51657/2021. Per il trasporto, se non effettuato direttamente dal Comune, è necessaria l'iscrizione nella categoria 1 dell'Albo Gestori Ambientali. A tal proposito, il comitato dell'Albo Nazionale Gestori Ambientali, con la circolare n. 1 del 14 febbraio 2023, ha voluto chiarire che, qualora l'attività di raccolta e trasporto di tali rifiuti, benché classificati come urbani, sia effettuata dallo stesso soggetto che ha l'appalto o la concessione per la manutenzione del verde, lo stesso è da considerarsi come produttore iniziale del rifiuto e pertanto potrà iscriversi in categoria 2-bis ai sensi dell'art. 212 comma 8 del D.lgs. 152/06. Tali rifiuti devono essere conferiti esclusivamente ad impianti autorizzati.

>> B. Rifiuti di aree verdi private (urbani): sono i rifiuti prodotti da privati cittadini nell'ambito di attività fai da te.
Possono essere conferiti agli impianti pubblici (isole ecologiche ecc.), il trasporto da parte del privato cittadino è esente dall'obbligo di iscrizione all'Albo N.G.A. e avviene senza formulario;

>> C. Rifiuti di aree verdi private (speciali): sono i residui vegetali prodotti a seguito di intervento manutentivo effettuato da giardiniere (un'impresa in attività artigianale). Per il trasporto di tale tipologia di rifiuti è necessaria l'iscrizione nella cat. 2-bis dell'Albo Gestori Ambientali (art. 212 co. 8) se l'impresa non è già iscritta nelle categorie 4 o 5. Conseguentemente alla non possibilità di classificazione come rifiuti urbani, il conferimento ai centri di raccolta comunali non è più possibile. In ogni caso rimane la possibilità, anche se classificati come speciali, di procedere tramite apposite convenzioni col gestore locale. Il trasporto presso impianti autorizzati dovrà avvenire mediante l'utilizzo del formulario.
Indipendentemente dalla loro classificazione come urbani o speciali, è possibile utilizzare il codice CER 20 02 01 per tutti i residui vegetali derivanti dalla cura di parchi e giardini non risultando utile nessuno degli altri codici previsti per i rifiuti speciali. Tale assunto è pacificamente riscontrabile nella suddetta circolare MiTE.

PRONTUARIO COMPLETO PER VIOLAZIONI E SANZIONI

Sono molteplici le sanzioni che potrebbero contraddistinguere le diverse violazioni in ambito alla gestione irregolare dei rifiuti vegetali provenienti dalla cura del verde sia di privati sia pubblici. Per ragioni espositive nel prontuario che segue "Gestione rifiuti da sfalci e potature" indichiamo le principali casistiche che impegnano maggiormente gli organi di controllo.

Giuseppe AIELLO
Comandante di Polizia Locale
Lioni (AV)

L'evoluzione normativa

Il nocciolo della questione si concentra sull'articolo 185 del **D.lgs. del 3 aprile 2006, n. 152**, che disciplina le esclusioni, dall'ambito della normativa dei rifiuti, di determinate materie. Tale dispositivo è stato nel tempo più volte ritoccato. **Dapprima con il DL n. 205 del 2010**, che escludeva dal campo di applicazione della normativa in materia di rifiuti solo paglia, sfalci e potature, altro materiale agricolo o forestale naturale non pericoloso utilizzato in agricoltura, selvicoltura o per la produzione di energia mediante processi o metodi che non danneggiano l›ambiente né mettono in pericolo la salute umana.

Tale previsione veniva, a sua volta, sostituita dall'art. 41, comma 1, della Legge 28 luglio 2016, n. 154. Dalla normativa in materia di rifiuti sono esclusi anche paglia, sfalci e potature provenienti dalle attività della cura del verde pubblico e privato e ogni materiale agricolo o forestale naturale non pericoloso destinato alle normali pratiche agricole e zootecniche o utilizzati in agricoltura, nella silvicoltura o per la produzione di energia da tale biomassa, anche al di fuori del luogo di produzione ovvero con cessione a terzi, mediante processi o metodi che non danneggiano l›ambiente né mettono in pericolo la salute umana.

A distanza di circa tre anni, il legislatore è costretto a tornare sull'argomento **con l'art. 20, comma 1 della Legge 3 maggio 2019, n. 37.** La modifica si è resa necessaria per chiudere la procedura di infrazione europea avviata contro l'Italia per aver ampliato, con la legge n. 154/2016, la deroga comunitaria all'applicazione della normativa sui rifiuti riguardo agli sfalci e potature. Per colmare la differenza tra la definizione della Direttiva 2008/98/CE e la disciplina nazionale ed evitare la procedura di infrazione europea, il legislatore è intervenuto prima con l'approvazione della L. 37/2019, dal 26 maggio 2019 e subito dopo con un ulteriore intervento correttivo tramite il D.lgs 116/2020.

GESTIONE RIFIUTI DA SFALCI E POTATURE

Illecito	Violazione	Art. sanzione	Sanzione principale	Pagamento in misura ridotta
Abbandono o deposito incontrollato sul suolo da parte di **privato cittadino** di rifiuti vegetali costituiti da sfalci e potature, codice CER 20 02 01, provenienti dalla cura di giardini privati e prodotti dagli stessi privati	Art. 192, c. 1, D.lgs. 152/06	Art. 255, c. 1, D.lgs. 152/06	Amministrativa da €300 a €3.000	Entro 60 gg. €600 Proventi provincia, Autorità provincia
Abbandono o deposito incontrollato sul suolo da parte di **Ditta/Enti** di rifiuti vegetali costituiti da sfalci e potature, codice CER 20 02 01, provenienti dalla manutenzione di giardini privati da parte di imprese/ditte	Art. 192, c. 1, D.lgs. 152/06	Art. 256, c. 1 lett. a) e c. 2 D.lgs. 152/06	Arresto da tre mesi a un anno o ammenda da €2.600 a €26.000	Oblazione ammessa ex art.162 bis Codice penale Procedura prescrizione asseverata ex art. 318 bis ammessa
Abbandono o deposito incontrollato sul suolo da parte del **Comune** di rifiuti vegetali, codice CER 20 02 01, costituiti da sfalci e potature provenienti dalla cura di giardini privati da parte dell'ente Comune. Responsabile Sindaco/Dirigente	Art. 192 c.1 D.lgs. 152/06	Art. 256, c.1, lett. a) e c. 2 D.lgs. 152/06	Arresto da tre mesi a un anno o ammenda da €2.600 a €26.000	Oblazione ammessa ex art.162 bis Codice penale Procedura prescrizione asseverata ex art. 318 bis ammessa
Il **privato cittadino** che incarica **ditta di giardinaggio** per la cura del proprio giardino, che non può giustificare la mancanza dal deposito o lo smaltimento/conferimento dei rifiuti vegetali sfalci e potature, codice CER 20 02 01, reato in concorso con la ditta	Art. 188 c. 3 e art. 192 c. 1 D.lgs. 152/06	Art. 256, c.1, lett. a) e c.2 D.lgs. 152/06	Arresto da tre mesi a un anno o ammenda da €2.600 a €26.000	Oblazione ammessa ex art.162 bis Codice penale Procedura prescrizione asseverata ex art. 318 bis ammessa
Ditta di giardinaggio che trasporta rifiuti vegetali, codice CER 20 02 01, costituiti da sfalci e potature, in mancanza dell'iscrizione all'albo gestori ambientale/reato in concorso con il privato cittadino che incarica detta ditta per la cura del proprio giardino	Art. 212, c. 5/c. 8, D.lgs. 152/06	Art. 256, c. 1, lett. a) e c. 2 D.lgs. 152/06	Arresto da tre mesi a un anno o ammenda da €2.600 a €26.000	Oblazione ammessa ex art.162 bis Codice penale Procedura prescrizione asseverata ex art. 318 bis ammessa

PRONTUARIO DELLE PRINCIPALI SANZIONI

Illecito	Violazione	Art. sanzione	Sanzione principale	Pagamento in misura ridotta
Ditta di giardinaggio che trasporta rifiuti vegetali, codice CER 20 02 01, costituiti da sfalci e potature prodotti in giardini pubblici/privati e li deposita in aree di stoccaggio prive di autorizzazione che non costituiscono: a) il deposito temporaneo ovvero il luogo di produzione del rifiuto b) l'unità locale, sede o domicilio del soggetto che svolge tali attività	Art. 208 D.lgs. 152/06	Art. 256, c.1, lett. a) e c. 2 D.lgs. 152/06	Arresto da tre mesi a un anno o ammenda da €2.600 a €26.000	Oblazione ammessa ex art.162 bis Codice penale Procedura prescrizione asseverata ex art. 318 bis ammessa
Ditta di giardinaggio che smaltisce/brucia rifiuti vegetali, codice CER 20 02 01, costituiti da sfalci e potature prodotti in giardini pubblici mediante incenerimento a terra/in concorso con il proprietario	Art. 208 D.lgs. 152/06	Art. 256, c. 1, lett. a) e c. 2 D.lgs. 152/06	Arresto da tre mesi a un anno o ammenda da €2.600 a €26.000	Oblazione ammessa ex art. 162 bis Codice penale Procedura prescrizione asseverata ex art. 318 bis ammessa
Agricoltore che procede all'incenerimento di residui vegetali, codice CER 20 02 01, effettuato nel luogo di produzione al di fuori delle condizioni previste dall'art. 182, comma 6-bis (periodi vietati/-quantitativi superiori etc.)	Art. 182, c. sesto bis D.lgs. 152/2006	Art. 256, c. 1, lett. a) e c. 2 D.lgs. 152/06	Arresto da tre mesi a un anno o ammenda da €2.600 a €26.000	Oblazione ammessa ex art. 162 bis Codice penale Procedura prescrizione asseverata ex art. 318 bis ammessa
Getto pericoloso di cose. Chiunque a mezzo di incenerimento di residui vegetali, codice CER 20 02 01, produce a seguito di emissioni (fumo e polveri) in un luogo di pubblico transito o in un luogo privato ma di comune o di altrui uso, situazioni atte ad offendere o imbrattare o molestare persone	Art. 674 Codice penale	Art. 674 Codice penale	Arresto fino a un mese o ammenda fino a €206	Reato di pericolo, procedibilità d'ufficio

Sono molteplici le sanzioni che potrebbero contraddistinguere le diverse violazioni in ambito alla gestione irregolare dei rifiuti vegetali provenienti dalla cura del verde sia di privati sia pubblici.

NORMA_LE

STRADE VICINALI IN CASO DI SINISTRO

Qual è la definizione normativa esatta e chi risponde per la mancata manutenzione

---

Un veicolo fa manovra su una strada vicinale. A causa della mancata illuminazione e del manto viscido, slitta sul lato sinistro e finisce con la ruota posteriore in un pozzetto privo di protezione al lato della strada. Il passeggero scende dalla vettura e precipita in un pozzetto lasciato aperto. Riporta, così, gravi danni alla persona. Una catena di eventi negativi. Il Tribunale che ha dovuto decidere, chi ha ritenuto responsabile ai sensi dell'articolo 2051 del Codice civile?

INTENDIAMOCI SULLE PAROLE

Per rispondere alla domanda, facciamo prima un po' di chiarezza sulla terminologia.
Il Codice della strada definisce vicinale (o poderale o di bonifica) una strada privata a uso pubblico che si sviluppa al di fuori dei centri abitati. A dircelo è l'art. 3: "1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati: (...) 52) Strada vicinale (o poderale o di bonifica): strada privata fuori dai centri abitati a uso pubblico".
Gli elementi che devono coesistere perché una strada venga classificata come vicinale, dunque, sono **la proprietà privata, l'uso pubblico e il tracciato stradale fuori dai centri abitati.**
Considerato che la legge n. 473/1925, che è ancora in vigore, annovera tra queste strade anche quelle non soggette a pubblico transito, possono riconoscersi due categorie di vicinali: **private (o agrarie) e pubbliche.**

STRADA VICINALE PRIVATA

Appartiene a persone giuridiche pubbliche, territoriali e non territoriali, a enti morali o a privati. Sono assenti eventuali diritti reali pubblici di uso gravanti sulla strada stessa. Si tratta di stradeformate mediante cessione volontaria di terreno dei proprietari frontisti e per l'uso esclusivo dei fondi latistanti e di quelli in consecuzione. Il diritto di passaggio è esercitato dagli stessi proprietari iure domini e non iure servitutis, ovvero il diritto è riconosciuto ai soli proprietari che hanno concorso a formarle e a coloro che hanno acquisito questo diritto per usucapione o per altro titolo, mentre non è riconosciuto a tutti uti cives.

STRADE VICINALI PUBBLICHE

Sono di proprietà privata e il passaggio è esercitato da una collettività indeterminata di persone per soddisfare un interesse pubblico generale. Esiste, inoltre, un titolo valido a sorreggere l'affermazione di uso pubblico, che può identificarsi nella protrazione dell'uso stesso da tempo immemorabile.
Secondo l'orientamento ormai consolidato della giurisprudenza di legittimità e amministrativa, l'uso pubblico di una strada vicinale va escluso in tre casi:

1. quando il passaggio sia esercitato nell'interesse di un gruppo limitato di soggetti, per specifiche esigenze di interesse limitato a tali soggetti;
2. quando non sia possibile percorrere la strada con mezzi a motore;
3. allorché la strada non sia idonea ad accedere a luoghi di pubblico interesse ovvero non consenta una possibilità di collegamento con questi o con la pubblica via.

Al contrario, costituiscono elementi per la qualificazione dell'uso pubblico della strada l'ubicazione in luoghi abitati e l'inclusione nella toponomastica comunale.
Per quanto riguarda quest'ultimo punto, l'inclusione da parte del Comune di una strada vicinale nell'elenco di quelle gravate da uso pubblico ha valore dichiarativo e non costitutivo. Pertanto, pone in essere solo una presunzione dell'uso pubblico.
Dal punto di vista della disciplina del Codice della strada, le strade vicinali sono assimilate a quelle comunali. Sono citate anche nella disposizione dell'articolo 14 che, al comma 4, attribuisce i poteri dell'ente proprietario nei confronti del Comune: "4. Per le strade vici-

"Da un punto di vista normativo, le strade vicinali sono regolate dalle disposizioni del Codice civile in materia di comunione dei beni"

nali di cui all'art. 2, comma 7, i poteri dell'ente proprietario previsti dal presente codice sono esercitati dal Comune".

INTERVENTO DELLA SUPREMA CORTE

E veniamo, dunque, alla domanda iniziale: chi è responsabile della mancata manutenzione della strada vicinale in caso di incidente ai sensi dell'articolo 2051 del Codice civile, secondo cui "Ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito?"
Di particolare importanza, in materia di strade vicinali private, è l'intervento della Corte di Cassazione civile. Con l'ordinanza del 29 marzo 2023, n. 8879, ha statuito il principio secondo cui "In relazione alle strade vicinali sussiste la responsabilità del custode a prescindere dal fatto che siano di proprietà privata, purché esse siano inserite tra le strade adibite a pubblico transito".
La Corte precisa che, in relazione alle strade vicinali, **sussiste la responsabilità per custodia del Comune a prescindere dal fatto che esse siano di proprietà privata,** purché siano inserite - come in questo caso - tra le strade adibite a pubblico transito.
Va premesso, infatti, che ai fini della definizione stessa di "strada", è rilevante, ai sensi dell'articolo 2, comma primo, del nuovo Codice della strada, la destinazione di una determinata superficie a uso pubblico e non la titolarità pubblica o privata della proprietà. È, pertanto, l'uso pubblico a giustificare, per evidenti ragioni di ordine e sicurezza collettiva, la soggezione delle aree alle norme del Codice della strada e la legittimazione passiva del Comune, fondata sugli obblighi di custodia correlati al controllo del territorio e alla tutela della sicurezza ed incolumità dei fruitori delle strade di uso pubblico, in relazione agli eventuali danni riportati dagli utenti della strada.
Ciò è confermato dall'ultimo inciso del comma sesto dell'articolo 2, ai sensi del quale anche le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali, nonostante la vicinale sia per definizione (articolo 3, comma primo, n. 52, stesso Codice) di proprietà privata, anche in caso di destinazione a uso pubblico (vedi Cassazione n. 17350 del 2008; nello stesso senso, vedi Cassazione, n.14367 del 2018), quella del Consorzio dei comproprietari dei fondi viciniori, fondata sul concorrente obbligo di custodia esistente in capo ai proprietari del bene.
Vedi anche Cassazione n. 3216 del 2017: "In tema di responsabilità da negligente manutenzione delle strade è in colpa la Pubblica Amministrazione che non provveda alla manutenzione o messa in sicurezza delle aree, anche di proprietà privata, latistanti le pubbliche vie, quando da esse possa derivare pericolo per gli utenti delle strade, né ad inibirne l'uso generalizzato; **ne consegue che, nel caso di danni causati da difettosa manutenzione d'una strada, la natura privata di questa non è, di per sé, sufficiente ad escludere la responsabilità dell'amministrazione comunale** ove, per la destinazione dell'area e per le sue condizioni oggettive, la stessa era tenuta alla sua manutenzione".

Marco MASSAVELLI
Comandante Polizia Locale
Susa (TO)

Strada vicinale, quali caratteristiche

Il primo elemento di una strada vicinale è la **proprietà privata**. In mancanza, l'arteria, se extraurbana, è classificabile come comunale, provinciale, regionale o statale, mentre se urbana, è sempre classificabile come comunale, a eccezione dei tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti, come previsto dall'articolo 2, comma 7, Codice della strada.
Secondo elemento è **l'uso pubblico.** A questo proposito per il Tar Liguria, sez. Genova, 26 marzo1996, n. 93, "Per la qualificazione di una strada come vicinale necessita accertare che la strada, privata, è gravata da uso pubblico, ossia al servizio di una collettività indeterminata di cittadini".
Infine, terza caratteristica, il tracciato stradale deve essere **fuori dai centri abitati.**

CODICE DEGLI APPALTI COSA C'È DI NUOVO

Tempi più veloci per le gare grazie alla digitalizzazione, a procedure semplificate e a importanti semplificazioni burocratiche

---

È entrato in vigore il primo aprile 2023, ma le disposizioni, con i relativi allegati, acquisiscono efficacia il primo luglio 2023. Ci siamo, dunque: non c'è più molto tempo per assimilare il nuovo Codice degli appalti.

> In alternativa all'indagine di mercato la stazione appaltante può individuare gli operatori economici da invitare, selezionandoli da elenchi appositamente costituiti

Il tema degli incentivi ai dipendenti che seguono le procedure di acquisto nel Codice 2023 ha qualcosa di innovativo

QUALI LE MAGGIORI NOVITÀ

In linea di massima, è possibile sintetizzare così le innovazioni più importanti: tempi veloci, meno burocrazia.

Per fare una gara si risparmieranno da sei mesi a un anno, grazie innanzitutto alla digitalizzazione delle procedure, in vigore dal primo gennaio 2024. Per tenere traccia delle aziende coinvolte, una banca dati conterrà le informazioni relative alle imprese, una sorta di carta d'identità digitale, consultabile sempre. Fino a 140mila euro si può procedere con affidamento diretto, fino a 215mila c'è la procedura negoziata senza bando, invitando cinque imprese. Si è, in pratica, stabilito a regime definitivo le modifiche del quadro emergenziale. È stato eliminato il progetto definitivo e sdoganato definitivamente l'appalto integrato.

Le procedure dovranno trovare più semplificazione e meno burocrazia. Talvolta i disciplinari di gara le ingessano e con questa spinta alla semplificazione dovremmo andare più spediti. C'è da dire, tuttavia, che l'Anac non ha digerito questa impostazione liberista.

Non manca, poi, la delicata questione dell'illecito professionale: nella riformulazione del Codice, il governo ha provveduto a una "razionalizzazione e semplificazione delle cause di esclusione, anche attraverso una maggiore tipizzazione delle fattispecie". Per alcuni tipi di reato, in particolare, l'illecito professionale può essere fatto valere solo a seguito di condanna definitiva, di primo grado o in presenza di misure cautelari. Meno discrezionalità ai Rup, quindi.

SCELTA DEI CONTRAENTI

Uno dei punti su cui si è concentrato il nuovo Codice è la definizione della scelta dei contraenti nelle procedure negoziate. Si è finalmente eliminato il famoso dualismo dell'affidamento diretto: puro e mediato.

Dal 1° luglio 2023 esisteranno unicamente l'affidamento diretto e la procedura negoziata. All'art. 50 del D.lgs. 36/2023 si legge, infatti, per i beni e servizi:

- **affidamento diretto dei servizi e forniture,** ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, di importo inferiore a 140.000 euro, anche senza consultazione di più operatori economici, assicurando che siano scelti soggetti in possesso di documentate esperienze pregresse idonee all'esecuzione delle prestazioni contrattuali, anche individuati tra gli iscritti in elenchi o albi istituiti dalla stazione appaltante;
- **procedura negoziata senza bando**, previa consultazione di almeno cinque operatori economici, ove esistenti, individuati in base a indagini di mercato o tramite elenchi di operatori economici, per l'affidamento di servizi e forniture, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, di importo pari o superiore a 140.000 euro e fino alle soglie di cui all'articolo 14.

Gli elenchi e le indagini di mercato sono gestiti con le modalità previste nell'allegato II.1. Per la selezione degli operatori da invitare alle procedure negoziate, **le stazioni appaltanti non possono utilizzare il sorteggio o altro metodo di estrazione casuale dei nominativi,** se non in presenza di situazioni particolari e specificamente motivate, nei casi in cui non risulti praticabile nessun altro metodo di selezione degli operatori. Le stazioni appaltanti pubblicano sul proprio sito istituzionale i nominativi degli operatori consultati nell'ambito delle procedure di cui al comma 1.

SORTEGGIO SOLO IN ALCUNI CASI

Viene subito rilevato che il sorteggio, funzione informatica messa a disposizione anche dal Mepa, non è ammesso, se non in casi eccezionali. Eccezionali e motivati.

All'allegato II.1 il nuovo Codice spiega che le stazioni appaltanti possono dotarsi, nel rispetto del proprio ordinamento, di un regolamento in cui sono disciplinate:

a) le modalità di conduzione delle indagini di mercato, eventualmente distinte per fasce di importo, anche in considerazione della necessità di applicare il principio di rotazione degli affidamenti;

b) le modalità di costituzione e revisione dell'elenco degli operatori economici, distinti per categoria e fascia di importo;

c) i criteri di scelta dei soggetti da invitare a presentare offerta a seguito di indagine di mercato o attingendo dall'elenco degli operatori economici propri o da quelli presenti nel mercato elettronico delle pubbliche amministrazioni o in altri strumenti similari gestiti dalle centrali di committenza di riferimento.

Come si legge alla lettera c) è necessario definire i criteri di scelta dei soggetti da invitare, non è sufficiente scrivere in determina che gli operatori invitati sono stati individuati sul Mepa. Troppo generico, troppo discrezionale. Occorrono criteri, non basta dire che sono presenti sul mercato elettronico.

ELENCHI DI OPERATORI

In alternativa all'indagine di mercato, la stazione appaltante può individuare gli operatori economici da invitare, selezionandoli da elenchi appositamente costituiti secondo le modalità indicate nelle seguenti disposizioni e nel regolamento di cui all'art. 1, comma 3.

Gli elenchi sono costituiti a seguito di avviso pubblico, nel quale è rappresentata la volontà della stazione appaltante di realizzare un elenco di soggetti da cui possono essere tratti i nomi degli operatori da invitare. L'avviso

Il nuovo Codice ha definito la scelta dei contraenti nelle procedure negoziate

di costituzione di un elenco di operatori economici è reso conoscibile mediante pubblicazione sul sito istituzionale della stazione appaltante e sulla Banca dati nazionale dei contratti pubblici dell'Anac.

INNOVAZIONI PER I DIPENDENTI

Il tema degli incentivi ai dipendenti che seguono le procedure di acquisto di beni, servizi e lavori nel nuovo Codice 2023 ha davvero qualcosa di innovativo. Già dall'art. 1 del D.lgs. 36/2023, il comma 4 è chiaro. Il principio del risultato costituisce criterio prioritario per l'esercizio del potere discrezionale e per l'individuazione della regola del caso concreto, nonché per:

a) valutare la responsabilità del personale che svolge funzioni amministrative o tecniche nelle fasi di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei contratti;

b) attribuire gli incentivi secondo le modalità previste dalla contrattazione collettiva.

L'art. 45 è molto chiaro e vede un cristallino cambio di passo:

- non è più necessario l'accantonamento a un Fondo, che a sua volta doveva transitare nel fondo salario accessorio, con tutte le istruttorie previste;
- le attività incentivabili sono definite con certezza;
- si supera il limite del 50% del salario del dipendente, elevandolo al 100%.

C'è anche un mistero, però. Il vecchio art. 113 del D.lgs. 50/2016, ovviamente, parlava di regolamento e delegazione trattante per i criteri. Il nuovo articolo 45 questo inciso non lo riporta. Sembrerebbe, quindi, che la questione di adottare un regolamento sia superata.

Invece no: visto il richiamo alla contrattazione collettiva dell'art. 1 prima citato e l'ultimo periodo del comma 3 ("I criteri del relativo riparto, nonché quelli di corrispondente riduzione delle risorse finanziarie connesse alla singola opera o lavoro, a fronte di eventuali incrementi ingiustificati dei tempi o dei costi previsti dal quadro economico del progetto esecutivo, sono stabiliti dalle stazioni appaltanti e dagli enti concedenti, secondo i rispettivi ordinamenti entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del codice"), ritengo che un nuovo regolamento vada adottato, unitamente al passaggio in contrattazione decentrata.

LA ROTAZIONE DEGLI AFFIDAMENTI

È stato sempre un argomento che ha interessato le stazioni appaltanti, la giurisprudenza amministrativa e la giurisprudenza contabile: stiamo parlando del principio di rotazione degli affidamenti.

L'ex Codice D.lgs. 50/2016 aveva provato a disciplinarne il principio ma, solo con l'aiuto delle Linee Guida Anac n. 4 si era riusciti a circoscrivere un perimetro quasi di comfort zone. Quasi.

Ci riprova il nuovo Codice appalti 2023 con l'art. 49. In applicazione del principio di rotazione è vietato l'affidamento o l'aggiudicazione di un appalto al contraente uscente nei casi in cui due consecutivi affidamenti abbiano a oggetto una commessa rientrante:

- nello stesso settore merceologico;
- nella stessa categoria di opere;
- nello stesso settore di servizi.

Sale, quindi, a due affidamenti al medesimo fornitore la soglia che fa scattare l'applicazione del principio di rotazione. **Attenzione, però: parliamo di stesso settore servizi o merceologico.** Cosa cambia? Molto.

Facciamo un esempio. Devo affidare il servizio di manutenzione della videosorveglianza per l'anno 2023. Individuo l'operatore economico Peter Pan e stipulo il contratto. L'anno successivo, il 2024, posso riaffidargli il servizio solo se alla ditta Peter Pan non ho affidato nessun altro tipo di servizio di manutenzione come quello per le fototrappole, ad esempio, o di manutenzione software del gestionale dei verbali. Perché no? Perché si tratta di una commessa rientrante nello **stesso settore di servizi.** Quindi, attenzione al concetto di "settore di servizi" a cui afferisce l'affidamento.

Il nuovo Codice continua con questo concetto: in casi motivati con riferimento alla struttura del mercato e alla effettiva assenza di alternative, nonché di accurata esecuzione del precedente contratto, il contraente uscente può essere reinvitato o essere individuato quale affidatario diretto. Quindi, ulteriore deroga al principio di rotazione (non è chiaro se alternativa al precedente comma o cumulativo) può essere:

- alla struttura del mercato e alla effettiva assenza di alternative (ovviamente deve essere reale, comprovata e motivata);
- accurata esecuzione del precedente contratto (cosa si intende? Tutti i contratti eseguiti come da contratto dovrebbero essere accurati... quindi, qual è la differenza fra un contratto svolto correttamente e un contratto svolto accuratamente?).

Altra deroga è quando l'indagine di mercato sia stata effettuata senza porre limiti al numero di operatori economici in possesso dei requisiti richiesti da invitare alla successiva procedura negoziata (concetto di derivazione giurisprudenziale e da prese di posizione di Anac).

Ultima deroga all'applicazione del principio di rotazione è per gli affidamenti diretti di importo inferiore a 5.000 euro. Attenzione all'art. 14, comma 6, ultimo periodo del nuovo Codice 2023: **un appalto non può essere frazionato per evitare l'applicazione delle norme del Codice, tranne nel caso in cui ragioni oggettive lo giustifichino.** È ovvio che se quest'anno prevediamo che un servizio ci costi 10.000 euro, non possiamo fare tre affidamenti inferiori a 5.000 euro per aggirare il principio di rotazione. Credo sia ovvio.

Luca LECCISOTTI
Professore universitario in master sui contratti pubblici

Tempi ben scanditi

Il Codice degli appalti è entrato in vigore, con i relativi allegati, il primo aprile 2023. Le disposizioni, con i relativi allegati, tuttavia, acquisiscono efficacia solo il primo luglio 2023. Fino al 31 dicembre 2023, gli avvisi e i bandi sono pubblicati, ai fini della decorrenza degli effetti di legge, nella Guri e trovano applicazione le disposizioni del D.lgs. 50/2016 e del decreto Mims 2 dicembre 2016 sulla pubblicazione (anche sui quotidiani) dei bandi e degli avvisi. Leggendo l'art. 226, comma 1 del nuovo Codice, lo stesso stabilisce che il vigente D.lgs. 50/2016 è abrogato dal primo luglio 2023.

Le stazioni appaltanti pubblicano sul proprio sito istituzionale i nominativi degli operatori consultati

La chiave è aggiornarsi sempre

I Rup devono conoscere il nuovo Codice e studiarne le nuove norme. Quando un Rup si trova dinanzi una azienda preparata, che conosce le norme del Codice, ci pensa su due volte prima di fare qualche forzatura. Il nuovo Rup, dunque, deve essere all'altezza, deve sapere come muoversi e conoscere i limiti e i confini da non valicare.

QUANTI SIETE? DOVE ANDATE? UN FIORINO!

Facciamo chiarezza sui veicoli per il trasporto di cose in conto proprio e sulla disciplina dell'articolo 94, comma 4 bis, del Codice della strada

---

Ci perdonerete se abbiamo voluto citare la celebre scena del film "Non ci resta che piangere", con Roberto Benigni e Massimo Troisi, per introdurre un tema che non ha molto di divertente. In ambito urbano, infatti, si registrano altissimi tassi di abusivismo nei trasporti delle merci e il ruolo della Polizia Locale può, se non risolvere, almeno arginare questo fenomeno in continua espansione, che penalizza la maggioranza degli operatori del settore, composta da piccole imprese artigianali (i cosiddetti padroncini). In questa ottica, la corretta preparazione degli operatori diventa indispensabile per fornire una risposta adeguata. Che, e qui torniamo al celebre film, non può essere uguale per tutti. In una società che cambia in maniera così rapida e repentina, gli addetti al controllo devono essere anch'essi in grado di evolversi e specializzarsi, così da garantire il rispetto di quelle regole che sono la base della nostra società.

NORME E CHIARIMENTI

L'articolo 94 del Decreto legislativo 285 del 30 aprile 1992 regola le formalità per il trasferimento di proprietà degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, oltre che il trasferimento di residenza dell'intestatario. L'articolo ha subito una profonda modifica a seguito della Legge 120 del 2010 che, attraverso l'introduzione del comma 4 bis, ha provveduto a disciplinare la variazione dell'intestatario della carta di circolazione, ovvero la disponibilità del veicolo per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso.

La nuova norma impone al soggetto diverso dall'intestatario del veicolo, che ne ha la disponibilità per un periodo di oltre trenta giorni, di comunicare alla Motorizzazione Civile tale condizione, meglio nota come "Intestazione temporanea".

Congiuntamente alla stesura del comma 4 bis, appena citato, il quadro normativo è stato integrato dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada (art. 247 bis del Dpr 495 del 19 dicembre 1992) e da una serie di Circolari ministeriali (tra cui la 15513 del 10 luglio 2014 e la 25018 del 29 ottobre 2015 del ministero dei Trasporti e le Circolari del ministero degli Interni n. 300/A/1479/15/106/16 del 2 marzo 2015 e 300/A/7839/15/106/16 del 13 novembre 2015).

TEMPORANEO A CHI?

In forza di questo quadro normativo, l'intestazione temporanea coinvolge due "attori": il primo è il proprietario/intestatario del veicolo, il secondo è l'utilizzatore. Entrambi possono essere persone fisiche o giuridiche e la norma prevede che l'intestazione temporanea possa rendersi necessaria, oltre che nei casi di stipula di un contratto, anche nei casi di affidamento in custodia giudiziale, di veicolo intestato a un soggetto giuridicamente incapace, nell'ipotesi di un erede che fruisce del veicolo intestato al de cuius e quando si acquisisce un veicolo con la formula rent to buy.

Non risulta, invece, applicabile nei casi di utilizzo inferiore ai 30 giorni da parte di familiare convivente del proprietario, di utilizzo di veicoli aziendali in disponibilità a titolo di fringe-benefit, di utilizzo di veicolo aziendale per la cui guida si alternino più dipendenti e di utilizzo di veicoli aziendali in modo promiscuo, ossia impegnati per l'esercizio delle attività e utilizzati dal dipendente anche per raggiungere la sede di lavoro o la propria abitazione (in quanto viene meno l'uso esclusivo e personale del veicolo).

USI QUEL VEICOLO PERCHÉ...

Quando l'utilizzo del veicolo da persona diversa dall'intestatario avviene a seguito di un accordo tra le parti, tale contratto (perché giuridicamente il contratto è l'accordo tra due o più parti per costituire, regolare o estinguere un rapporto giuridico patrimoniale) può essere gratuito e pertanto regolato come un comodato d'uso ai sensi dell'articolo 1803 del Codice civile o, a titolo oneroso, regolato, ai sensi dell'art 1571, come locazione.

L'attuale disciplina all'articolo 82 del Codice della strada prevede che i veicoli, a seconda della loro destinazione economica, possano essere a uso proprio o di terzi.

Si ha uso di terzi quando un veicolo è utilizzato dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. In tutti gli altri casi, il veicolo si intende adibito a uso proprio. La circolare 5681 del ministero dei Trasporti del 16 marzo 2015 ha dettato le disposizioni in materia di disponibilità temporanea, per comodato o locazione senza conducente di veicoli adibiti al trasporto merci.

Questo intervento chiarificatore si è reso necessario in quanto si erano manifestate interpretazioni discordanti della norma, soprattutto per i veicoli adibiti al trasporto merci sia conto terzi che conto proprio con massa complessiva inferiore a sei tonnellate a pieno carico. Nell'ambito dell'esercizio dell'attività di autotrasporto conto terzi, infatti, è consentita la disponibilità dei veicoli a titolo di proprietà, usufrutto, acquisto con patto di riservato dominio, locazione finanziaria, oltre che locazione e comodato.

La stessa circolare ribadiva espressamente l'esclusione dal campo di applicazione della disciplina di cui all'articolo 94 comma 4 bis del trasporto conto terzi in quanto la stessa è soggetta a normativa speciale, derivante da disposizioni nazionali e internazionali e, in alcuni casi, da accordi internazionali.

Questa normativa regolamenta nel dettaglio le condizioni e i requisiti oggettivi e soggettivi per l'esercizio dell'attività e pone vincoli – in deroga alla normativa di carattere generale – in materia di disponibilità dei veicoli utilizzati.

Nella citata circolare veniva altresì sottolineato che altre forme di disponibilità temporanea non erano più contemplate, quali la cessione di veicoli a titolo di sublocazione o subcomodato a prescindere dalla portata e/o della massa a pieno carico e dell'uso del veicolo.Per quanto riguarda il conto proprio, la circolare precisava che per i veicoli con massa superiore a sei tonnellate a pieno carico, le tipologie di disponibilità erano dettate direttamente dalle disposizioni normative contenute nell'articolo 31 della Legge 298 del 6

giugno 1974, mentre per veicoli immatricolati a uso proprio non rientranti nell'ambito di applicazione della Legge 298/74 (massa a pieno carico uguale o inferiore a sei tonnellate) si rendeva necessaria una valutazione a seconda delle casistiche, che proviamo a riassumere nel box "Caso per caso", sia nell'eventualità di un contratto di locazione che nel caso di eventuale contratto di comodato.

Emerge, come conseguenza, che il controllo su strada dovrà valutare necessariamente in prima battuta il corretto utilizzo del veicolo impegnato nel trasporto merci (se conto proprio o conto terzi) attraverso un'analisi della documentazione presentata dal conducente. Quindi, come secondo "step", il collegamento tra il titolare/intestatario del veicolo e il possessore/utilizzatore.

Paolo PECORELLA
Comandante Polizia Locale
Castiglione del Lago (PG)

"Si ha uso di terzi quando un veicolo è utilizzato dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione"

CASO PER CASO

Per veicoli immatricolati a uso proprio che non rientrino nell'ambito di applicazione della Legge 298/74 è necessaria una valutazione a seconda delle diverse situazioni.

Veicolo con massa a pieno carico uguale o inferiore alle sei tonnellate immatricolati uso di terzi da locare (ex art 82 cds comma 5 lettera a) locato a soggetto che lo utilizza per uso proprio.
LOCAZIONE AMMISSIBILE e qualora il contratto abbia una durata superiore a 30 giorni, obbligo di aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli ex art 94 comma 4 bis Cds, così come disciplinato dall'articolo 247 bis comma 2 lettera b del Regolamento di esecuzione del Cds

Veicolo con massa a pieno carico uguale o inferiore alle sei tonnellate immatricolato per uso proprio locato a soggetto diverso che lo utilizza per uso proprio.
LOCAZIONE NON AMMISSIBILE in quanto il veicolo non rispecchia i requisiti di cui all'articolo 82 commi 4 e 5 del Codice della strada.

Veicolo con massa a pieno carico uguale o inferiore alle 6 tonnellate immatricolato per uso proprio concesso in comodato ad altro soggetto o impresa che li utilizza per uso proprio.
COMODATO AMMISSIBILE (mancando il fine di lucro nella specificità del contratto e non essendo presente l'elemento del corrispettivo). Se ha una durata superiore ai 30 giorni, registrazione presso la Motorizzazione civile e rilascio del tagliando di aggiornamento della carta di circolazione ex articolo 94 comma 4 bis così come disciplinato dall'art. 247 bis comma 2 lettera a del regolamento di esecuzione del Cds.

Veicolo con massa a pieno carico uguale o inferiore alle 6 tonnellate immatricolato per uso proprio concesso in comodato ad altro soggetto o impresa che li utilizza per trasporto merci in conto terzi.
COMODATO NON AMMISSIBILE in quanto il veicolo non rispecchia i requisiti previsti dell'art.82 commi 4 e 5 del Cds.

Veicolo di qualsiasi massa immatricolato per uso di terzi per trasporto di merci conto di terzi (art. 82 comma 5 lettera) concesso in comodato a soggetto che intenda utilizzarlo per uso proprio.
COMODATO NON AMMISSIBILE

Carta di circolazione, chi è l'intestatario

In linea di massima per intestatario della carta di circolazione deve intendersi:

a) il proprietario del veicolo compreso il "trustee";

b) il locatore nel caso di locazione senza conducente;

c) il nudo proprietario in caso di usufrutto;

d) l'acquirente nel caso di acquisto con patto di riservato dominio;

e) il locatario nel caso di leasing;

f) l'usufruttuario.

IN VACANZA CON LA BICICLETTA!

Utilizzo dei dispositivi portabici e targa ripetitrice: analizziamo normativa e dottrina di riferimento. E le conseguenze amministrative, civili e penali per eventuali violazioni

---

Non è raro di questi tempi imbattersi in veicoli che trasportano bici. Anche in vacanza gli appassionati delle due ruote non rinunciano ad avere con sé il proprio mezzo. Quali sono le norme a cui attenersi per questo genere di trasporti?

È consentito circolare con il portabici non caricato:
non esistono disposizioni normative o ministeriali che lo impediscano

ATTENTI ALLE PRESCRIZIONI

Come è noto, le biciclette possono essere trasportate sul tetto o sul retro dell'automobile o autocaravan con dispositivi omologati e che rispettino determinati limiti di sagoma e di portata, a patto che non venga compromessa la visibilità del conducente e della targa, e che i dispositivi di illuminazione siano ben visibili.

Si può ritenere che l'utilizzo dei portabici per auto siano equiparati ai portapacchi, così come i portasci. Sono considerati accessori leggeri e amovibili, che non modificano in modo significativo la massa a vuoto del veicolo. Non costituiscono, dunque, modifica della carrozzeria e della meccanica dell'automobile e quindi non è necessario effettuare alcuna variazione nella carta di circolazione.

Il decreto del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (allora MIT) del 30 dicembre 2019 ha determinato le caratteristiche e le modalità di installazione delle strutture portasci, portabiciclette o portabagagli, applicate a sbalzo posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente, sugli autobus da noleggio, di gran turismo e di linea, di categoria M2 ed M3. **Per i veicoli M1 non sono stati emanati decreti o specifiche direttive, ma solo alcune circolari tra le quali quelle sopra citate.** Mentre il ministero si era già espresso in senso negativo quanto alla targa ripetitrice per i veicoli M1 nel caso di installazione di portabiciclette, il decreto, per i veicoli M2 e M3, ha espressamente previsto che "in caso di ostruzione anche parziale della targa, al fine di consentire l'utilizzo della struttura portabiciclette, si dispone l'impiego della targa ripetitrice di cui all'art. 100 del Codice della strada con le modalità previste per il carrello appendice". Ha disposto, inoltre, che "la struttura posteriore e il relativo carico, se non è necessario ripetere la targa posteriore e le luci, sono da ritenersi assimilate al carico sporgente e, pertanto, dovranno essere indicate con apposito segnale di cui all'art. 164 comma 6 del Codice della strada e all'articolo 361 del Regolamento di esecuzione". Quindi, appare chiaro che tale indicazione valga anche per i veicoli M1 e che, una volta caricate le biciclette, si debba rispettare il disposto dell'articolo 164, anche relativamente al comma 6, in quanto carico sporgente oltre la sagoma del veicolo.

Secondo le indicazioni del ministero, l'installazione dei dispositivi in esame sui veicoli classificati M1 è ritenuta non soggetta ad alcune formalità in quanto tali strutture, una volta installate, si devono intendere come facenti parte del veicolo stesso e non come un carico. In tal senso, non si ritiene applicabile l'articolo 164 se la struttura non è stata caricata, fermo restando il principio generale dell'articolo 140 del Codice della strada, la cui inosservanza, anche senza che siano applicabili sanzioni amministrative, è sufficiente a radicare la responsabilità penale e civile in caso di danni ascrivibili imprudenza e negligenza (se tali condizioni si ravvisano nell'aver circolato con la struttura aperta e non segnalata, ancorché in assenza di una specifica disposizione).

UNA SEMPLICE SOMMA ALGEBRICA

Tali conclusioni si possono adottare anche per il gancio di traino amovibile, la cui rimozione nel caso di inutilizzo non è prevista da norme positive e, anche ove fosse prevista come prescrizione riportata sulla carta di circolazione, la sua inosservanza non darebbe luogo a una specifica sanzione, salvo che la rimozione sia preordinata a evitare il parziale occultamento della targa, situazione nella quale troverebbe applicazione l'articolo 102, comma 7.

Sulle modalità di carico si precisa che questo può sporgere posteriormente fino ai 3/10 della lunghezza del veicolo stesso. Se, ad esempio, una autovettura è lunga 3,6 metri, macchina e sporgenza del carico devono avere una lunghezza totale di 4,68 metri, ovvero la parte sporgente del carico non deve superare 1,08 metri.

Per quanto concerne la larghezza, la bicicletta può sporgere al massimo di 30 cm per lato, misurando dalle luci di posizione anteriori o posteriori, ma deve essere sempre garantita la visibilità delle medesime luci. Quindi se, ad esempio, l'autovettura è larga 180 cm, la larghezza massima è di 180+30+30 = 240 cm.

Corretta installazione

La non corretta sistemazione del portabici o della bicicletta può causare il distacco dal veicolo del primo o di entrambi, comportando conseguenze gravi con eventuale applicazione delle sanzioni amministrative, nonché della responsabilità civile e penale imputabile al soggetto responsabile. Ricade, pertanto, nella responsabilità del conducente del veicolo l'obbligo della corretta installazione delle strutture per quanto concerne la stabilità dei punti di ancoraggio, ovvero il rispetto del carico verticale ammesso sulla sfera qualora venga utilizzato il gancio di traino come appoggio. Per l'applicazione del portabici sulle autocaravan, inoltre, non sussiste più l'obbligo per lo sbalzo posteriore del rispetto del limite del 65 per cento dell'interasse.

Nel caso in cui un portabici sia stato montato sul tetto, si ricorda che l'altezza massima consentita dal Codice della strada per qualsiasi autoveicolo è di 4 metri senza possibilità di alcuna tolleranza. Qualora non siano rispettate tali disposizioni, il responsabile va a incorrere nella sanzione di cui all'art. 61 del Codice della strada per superamento dei limiti di sagoma.

PORTABICI SENZA... BICI

È consentito circolare con il portabici non caricato in quanto non esistono disposizioni normative o ministeriali che lo impediscano. Non esistendo direttive del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e della Direzione generale per la motorizzazione, **dovrebbe valere la prassi che consente la circolazione con il portabici montato, ancorché non utilizzato.**

La circolare Prot. n. 1906/4120 del 6 maggio 1999 , già citata, ha ribadito che portabiciclette e portasci, trattandosi di accessori leggeri e amovibili, possono essere applicati sulle autovetture e autocaravan senza incorrere nella violazione dell 'articolo 78 del Codice della strada e pertanto – come già evidenziato – non è necessario procedere alla loro annotazione sulla carta di circolazione del veicolo.

Non è ammessa, ovviamente, la copertura della targa. Trattandosi pur sempre di sistemazione del carico, deve avvenire nel rispetto dell 'articolo 164, nella parte in cui prescrive che il carico dei veicoli deve essere sistemato in modo "da evitare la caduta o la dispersione dello stesso; da non diminuire la visibilit à al conducente né impedirgli la libertà dei movimenti nella guida; da non compromettere la stabilità del veicolo; da non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva né le targhe di riconoscimento e i segnali fatti col braccio".

Sullo stesso piano interpretativo si era posto il ministero nella circolare del 1998 già citata, disponendo che incombe sul conducente la corretta sistemazione del carico, ai sensi dell'art. 164 del Codice della strada. In particolare, **raccomanda l'esigenza di assicurare la completa visibilità dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva, e della targa.** La targa ripetitrice è, invece, ammessa nel caso di agganciamento di rimorchi, compresi i carrelli appendice.

La maggior parte dei modelli commercializzati in Italia è realizzata in modo da non occultare le targhe e i dispositivi di illuminazione dei veicoli . Ne esistono, tuttavia, alcuni che non rispettano la disposizione. Per questo le case costruttrici vendono strutture per la collocazione della targa, con luci supplementari che, a parere di chi scrive, non sono utilizzabili in Italia, almeno secondo le norme vigenti e salvo un diverso indirizzo ministeriale. Si conferma, pertanto, quanto riportato dall'art. 100 comma 4 del Codice della strada, che prevede la possibilità di utilizzare la targa ripetitrice "esclusivamente nel caso di carrelli appendice", anche se parte della dottrina sostiene che se le strutture portabici hanno avuto l'omologazione del "vano targa", sia possibile staccare la targa dal veicolo per collocarla in tale "vano" per consentire la visibilità della stessa.

Tale ultima ipotesi lascia, comunque, alquanto perplessi circa la fattibilità e la legittimità operativa.

Quindi, secondo le indicazioni ministeriali, i portabiciclette sono consentiti e di conseguenza pare ovvio che il trasporto dei velocipedi su tali strutture sia da ritenersi consentito, in deroga all'articolo 164 del Codice della strada circa le sporgenze che, si ricorda, sarebbero consentite solo per cose indivisibili, mentre è evidente che un carico di più biciclette costituisca carico divisibile.

LUCI E TARGA BEN VISIBILI

Oltre al rispetto delle prescrizioni sulla sistemazione del carico di cui all'articolo 164 del Codice della strada (vedi box "Corretta installazione), **il conducente del veicolo dovrà assicurare la completa visibilità dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva, nonché della targa.** La superficie esterna delle strutture non deve presentare parti orientate verso l'esterno suscettibili di agganciare pedoni, ciclisti o motociclisti (si veda la circolare del ministero dei Trasporti e della navigazione prot. n. 2522/4332 sopra citata). Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con nota prot. n. 5887 - 5990 DIV 3 B del 3 marzo 2016 ha precisato: "In merito a quanto rappresentato circa l'installazione di portabiciclette a sbalzo si conferma che tale operazione è consentita nel rispetto delle circolari ministeriali del 21 novembre 1998 e del 6 maggio 1999. In particolare, devono essere soddisfatte le condizioni di una corretta installazione delle strutture di sostegno della bicicletta e il mantenimento della visibilità dei dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva a luce propria e riflessa nonché la visibilità della targa. Si conferma, altresì, quanto riportato dall'art. 100 comma 4 del Codice della strada che prevede la possibilità di utilizzare la targa ripetitrice esclusivamente nel caso di carrelli appendice".

QUALI SANZIONI

Da un punto di vista amministrativo la violazione di una qualsiasi delle prescrizioni comporta una sanzione amministrativa nella forbice di un minimo di 85 euro a un massimo di 338 euro, nonché il ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida che deve essere annotata nel verbale di contestazione (art. 164 del Codice della strada). Se il carico può essere sistemato al mo mento, l'accertatore provvede alla restituzione dei documenti, annotando il tutto sul verbale di contestazione. Se , invece, dovesse essere necessario spostare il veicolo per provvedere alla sistemazione del carico, il conducente deve richiedere la restituzione dei documenti ritirati al Comando da cui dipende l'organo accertatore. Come conseguenza della violazione delle prescrizioni relative alla sistemazione dei carichi sporgenti **è, inoltre, prevista la decurtazione di 3 punti dalla patente di guida.** Qualora la struttura apposta non rendesse visibile la targa del veicolo, troverebbero applicazione anche la sanzione prevista dall'art. 100 del Codice della strada.

DANNI IN MATERIA CIVILE

Dal punto di vista civilistico in materia di danno derivante dalla perdita del carico o di

accessori da un veicolo nell'ambito della circolazione stradale, va precisato come l'orientamento giurisprudenziale maggioritario si è mostrato incline a riconoscere, a carico di un soggetto, la risarcibilità del danno stesso (essenzialmente) ai sensi dell'art. 2043 in combinato all'art. 2053 del Codice civile, ove dipeso anche da un "pericolo occulto" (insidia o trabocchetto). Per molti anni l'orientamento predominante della giurisprudenza è rimasto ancorato ai concetti di "insidia e trabocchetto" in rapporto all'art. 2043 del Codice civile, quale figura sintomatica dell'attività colposa, ricorrente in presenza di due presupposti congiunti: l'elemento oggettivo della non visibilità del pericolo e l'elemento soggettivo della non prevedibilità dello stesso, secondo le regole della comune diligenza. Pertanto, **appare evidente come la perdita improvvisa o non di un portabiciclette, della bicicletta o di entrambi sulla strada, possano creare una situazione di "insidia" per la circolazione e determinare un evento incidentale** con un "nesso eziologico" diretto tra la causa e l'incidente stesso, con eventuale obbligo di risarcimento a carico del responsabile. Ad esempio, a seguito della perdita su strada del portabiciclette un'autovettura sbanda e finisce fuori strada, con danni alla medesima e al conducente.

SE LA RESPONSABILITÀ È PENALE

Passando dal punto di vista civilistico a quello penalistico, se rapportiamo la condizione suesposta con quanto espressamente previsto anche dalla legge n. 41/2016 - che ha stabilito con l'art. 589 bis in materia di "omicidio stradale" che "chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme su lla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni" - può essere interessante far notare come la formula "violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale", fatta propria dalla predetta disposizione codicistica, sia altresì presente nell'art. 590-bis c.p. relativamente al reato di lesioni personali stradali gravi o gravissime: **"Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime".** Ovviamente ai fini del riconoscimento di una eventuale responsabilità penale deve sussistere la medesima condizione di "nesso eziologico" tra la perdita del carico e il sinistro stradale richiamata precedentemente per la responsabilità civile.

Fabio DIMITA
Funzionario Direttivo
ministero delle Infrastrutture

Riferimenti normativi

La normativa che riguarda le prescrizioni e il rispetto nell'ambito del trasporto delle biciclette è la seguente:

- articoli 61,100 e 164 del Codice della strada;
- direttiva del ministero dei Trasporti e della navigazione (ora ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili) del 27 novembre 1998, Prot. 2522/4332: "Strutture portabici, portasci e portamotocicli applicate posteriormente a sbalzo. Chiarimenti e precisazioni";
- direttiva del ministero dei Trasporti e della navigazione (ora ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili) del 6 maggio 1999, Prot. 1906/4120: "Strutture portabiciclette e portasci applicate posteriormente a sbalzo sulle autovetture e sulle autocaravan".

Le regole d'oro per i portabici

Si suggerisce di utilizzare le strutture portabici secondo le modalità e le prescrizioni di seguito riportate:

1. utilizzare sempre strutture portabici omologate contraddistinte dalla marcatura CE (numero di omologazione CE, preceduto dalla sigla dello Stato che ha rilasciato l'omologazione) e munite di istruzioni di montaggio;
2. richiedere al costruttore le specifiche tecniche e i punti esatti di ancoraggio ;
3. accertarsi sulla corretta sistemazione della bicicletta per evitare la caduta o il distacco del carico;
4. la sistemazione della bicicletta non deve ridurre in alcun modo la visibilità del conducente o impedirgli la manovra;
5. devono essere visibili le segnalazioni a braccio se necessarie;
6. non devono essere in alcun modo oscurati i dispositivi di ill uminazione;
7. deve essere leggibili la targa di identificazione del veicolo (non è consentito replicare le targhe con dispositivi autocostruiti);
8. le superfici estreme delle strutture non devono avere parti orientate verso l'esterno tali da poter agganciare inavvertitamente pedoni, ciclisti o motociclisti.

UNA NUOVA ERA

Kria

SISTEMI BASATI SU TECNOLOGIE DI ACQUISIZIONE
E RICONOSCIMENTO AUTOMATICO DELLE IMMAGINI

kria.biz

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

laBconsulenze
ingenious strategies