

PolMagazine

DRITTI AL PUNTO



■ POLMEETING 2025

A Cosenza la XII edizione

■ SE LA PATENTE È STRANIERA

ma il titolare risiede in Italia

Il controllo della velocità

SALVA LA VITA

Le Zone 30 tra necessità, opportunità e quadro normativo

RINNOVA



RINNOVA

TECNOLOGIE E INNOVAZIONI PER LA POLIZIA LOCALE

www.rinnova-pa.it

Con l'autovelox meno vittime SULLE STRADE

I numeri non dicono tutto, è vero, ma dicono molto. Soprattutto quando dietro a cifre e statistiche ci sono vite spezzate.

I dati Istat relativi al 2024 sono terribilmente chiari: il numero di morti in incidenti stradali ammonta a 3.030, quello dei feriti a 233.853. Tra il 2023 e il 2024, gli incidenti e i feriti sono aumentati su tutte le tipologie di strade, soprattutto sulle autostrade (+6,9% incidenti, +7% feriti). Il numero delle vittime è aumentato in maniera marcata sulle autostrade (+7,1%).

Istat conferma, inoltre, che i comportamenti errati alla guida più frequenti sono la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità. **La guida troppo veloce, in particolare, è il comportamento più sanzionato dopo la sosta vietata:** rappresenta il 34% del totale delle violazioni del Codice della strada.

Questi numeri ripropongono ancora una volta con forza il tema della sicurezza stradale come autentica emergenza per il nostro paese.

Inutile nascondersi dietro un dito: la soluzione c'è e si chiama, comunemente, autovelox. Lo hanno detto in tanti. Tra gli altri, il Comandante della Polizia Locale di Verona e delegato Anci per la sicurezza Luigi Altamura, intervenuto a una trasmissione radiofonica della Rai la scorsa estate: "Gli autovelox sono strumenti che salvano vite. Non ci dobbiamo dimenticare che dove l'autovelox è installato in forma fissa si è ridotto di oltre l'80% il numero di morti e feriti".

Non si tratta solo di sanzionare giustamente i trasgressori, che mettono a rischio la propria vita e quella altrui. **Gli autovelox hanno anche un enorme potere di deterrenza:** scoraggiano i comportamenti pericolosi e promuovono un maggiore rispetto dei limiti di velocità.

Ne abbiamo bisogno. Non possiamo permetterci di perdere un paese di tremila abitanti ogni anno.

Mario Bencivinni

PolMagazine
DIRITTI AL PUNTO

Ottobre/Dicembre 2025

Direttore: Mario **BENCIVINNI**
Art director: Luigi **VIRCILLO**
Grafica e impaginazione: Vincenzo **ACRI**
Giovanni **CISARIO**

Email Redazione: ufficiostampa@lobepartners.it

Hanno collaborato: Giuseppe **AIELLO**, Fabio **DIMITA**,
Gianluca **FAZZOLARI**

EDITORE
LOB&PARTNERS

Sede
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:
30 SETTEMBRE 2025

Registrazione Tribunale Roma n. 88/2021
Periodicità trimestrale | n. 6 (16) - Anno V

Diffuso telematicamente tramite www.pol-italia.it

* 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.



PARTNER DI
RIFERIMENTO
PER I SERVIZI
POSTALI



NOTIFICA
MULTE



STAMPA E
IMBUSTAMENTO



SERVIZI
ONLINE



SERVIZIO
DI RITIRO



 
sailpost.it



Editoriale

03 / Con l'autovelox meno vittime sulle strade

Una risposta a tutti

06 / Mezzo di ditta inattiva usato da familiare

07 / Strisce blu vietate in ZTL, si può fare?

Obiettivo su

08 / Le Zone 30 tra necessità, opportunità e quadro normativo

Album di famiglia

15 / Il programma di PolMeeting 2025, a Cosenza il 22 e il 23 ottobre

Attualità dalle aziende

19 / Grandi vantaggi per i territori con le CER

Cds e dintorni

20 / Se la patente è straniera ma il titolare risiede in Italia

Norma_le

26 / Conferimenti irregolari dei rifiuti, valide le ordinanze e i regolamenti locali: i Comuni hanno autonomia regolamentare e potestà sanzionatoria in materia di gestione dei rifiuti urbani



08 Le Zone 30 tra necessità, opportunità e quadro normativo



15 Il programma di PolMeeting dodicesima edizione



Mezzo di ditta inattiva usato da familiare

Vorrei porre un quesito sulla possibilità di applicare l'intestazione temporanea di un veicolo immatricolato a uso proprio, intestato a una ditta inattiva, in corso di liquidazione. Il veicolo viene condotto da un componente familiare del titolare della ditta. Dalla visura camerale la ditta è inattiva, in corso di liquidazione e nominato un amministratore/liquidatore con pieni poteri. In questo caso, è applicabile l'art. 94 c. 4 bis del Cds? La difficoltà è dimostrare l'uso esclusivo per 30 giorni, ma nel caso in cui venga sorpreso a circolare più volte, superando i 30 giorni complessivi tra i vari accertamenti, è configurabile la violazione?

E-mail firmata

Per poter rispondere in maniera esaustiva al quesito posto sarebbe opportuno conoscere in maniera più approfondita alcuni aspetti dalla questione. Solo la conoscenza precisa di questi dettagli, infatti, permette di dare una coretta indicazione. Di seguito gli aspetti di cui tenere conto e le risposte conseguenti.

In primo luogo, **bisogna accertare se la ditta risulti a conduzione familiare.** In tal caso, il componente familiare, se inquadrato come figura giuridica nel contesto societario (adesempio, come socio, collaboratore, dipendente...), potrebbe continuare a guidare il veicolo in questione fino alla chiusura della società e con l'eventuale consenso dell'amministratore/liquidatore.

In secondo luogo, **sarebbe opportuno verificare quale uso e/o destinazione economica del veicolo sia riconducibile con l'utilizzo dello stesso da parte del collaboratore familiare.** Difatti, qualora

fosse accertato, ad esempio, che il veicolo sia stato utilizzato a uso esclusivo e personale da parte del collaboratore familiare per più di trenta giorni con una destinazione d'uso diversa rispetto a quella originale, sarebbe ipotizzabile applicare l'ipotesi sanzionatoria di cui all'articolo 94, comma 4 bis, del Codice della strada. (f.d.)



▲
**Scansiona il QR CODE
per altri quesiti**

Strisce blu vietate in ZTL, si può fare?

Sono il responsabile di un Comando di Polizia Locale di una località marittima. Il sindaco mi ha chiesto di predisporre un'ordinanza con la quale si vieta il parcheggio sulle strisce blu all'interno della ZTL, la zona traffico limitato. È possibile adottare un simile provvedimento, oppure così come predisposto, risulterebbe illegittimo?

E-mail firmata

A tal riguardo e in via preliminare, si ricorda che nei centri abitati i Comuni possono, con ordinanza, stabilire obblighi, divieti e limitazioni per ciascuna strada o tratto di essa, oppure per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade (art. 6, c. 4, lett. b), cui rinvia l'art. 7, c.1, lett. a), Codice della strada). Oltre alla specifica normativa sopra richiamata, l'ente proprietario deve sempre rispettare i principi generali che governano l'attività amministrativa e, in particolare, i principi di pubblicità e di trasparenza indicati nell'art. 1 della Legge 241/90 e i principi dell'ordinamento comunitario, anch'essi richiamati espressamente nel medesimo articolo.

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

L'art. 5, c. 3 del Cds, attraverso l'espressione "ordinanze motivate" richiede che l'ente proprietario compri la sussistenza delle esigenze e dei presupposti (già previsti a livello normativo) attraverso documenti o analisi tecniche che giustificano il provvedimento adottato. In mancanza, l'ordinanza di regolamentazione della circolazione potrebbe risultare illegittima per violazione di legge o eccesso di potere, riscontrandosi quantomeno un difetto di motivazione ovvero di istruttoria. Anche la giurisprudenza ha sempre ritenuto che ogni limitazione,

temporanea o stabile, del traffico veicolare sulle pubbliche vie, va preceduta da una attenta analisi dei fenomeni di congestione che si intendono evitare e va sorretta da idonea motivazione sulla necessità dell'iniziativa e sulla proporzionalità del sacrificio così imposto alla collettività, rispetto all'interesse pubblico tutelato.

Per quanto concerne la fattispecie in esame, si precisa come l'articolo 11 del Dpr 503/1996 afferma che le persone con disabilità, tramite le autorità competenti, possono circolare e sostare con il proprio veicolo, purché ciò non costituisca grave intralcio alla circolazione.

L'articolo 158 del Codice della strada stabilisce i divieti di fermata e di sosta, che si applicano anche ai veicoli al servizio di persone con disabilità. **Si rappresenta che le corsie bus, le ZTL e le aree pedonali non rientrano tra le "apposite strutture" predisposte dagli enti proprietari della strada per facilitare la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone con invalidità** (art. 188, c. 1 del Cds). Tuttavia, i commi 3 e 4 dell'art. 11 del Dpr 503/96 recitano:

3. "La circolazione e la sosta sono consentite nelle «zone a traffico limitato» e nelle «aree pedonali urbane», così come definite dall'art. 3 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, qualora è autorizzato l'accesso anche ad una sola categoria di veicoli per l'espletamento di servizi di trasporto di pubblica utilità".

4. "Per i percorsi preferenziali o le corsie preferenziali riservati oltre che i mezzi di trasporto pubblico collettivo anche ai taxi, la circolazione deve intendersi consentita anche ai veicoli al servizio di persone invalide detentrici dello speciale contrassegno di cui all'art. 12".

Anche la giurisprudenza ha confermato tale orientamento. Difatti, la Suprema Corte di Cassazione, con l'Ordinanza 27.9.2022, n. 28144, Il sezione civile, ha ribadito che il diritto dell'invalide ad accedere con il veicolo nelle zone a traffico limitato è incondizionato e non limitabile per esigenze di controllo automatizzato degli accessi in tali zone. La Corte ha affermato, come principio generale, che la piena effettività del diritto alla circolazione delle persone affette da disabilità - la sosta è un momento della circolazione - non tollera limiti od obblighi non previsti dalla legge, ma imposti con ordinanze degli enti locali - pur essendo le stesse dirette al

conseguimento delle finalità pubbliche di controllo delle aree a traffico limitato e di prevenzione dell'inquinamento in queste zone - che finiscono per introdurre illegittimi condizionamenti al diritto di circolazione dei disabili.

Infine, si ricorda che con la Legge 177/2024 è stato modificato il c. 3-bis del citato art. 188.

Con tale modifica è stato chiarito che la sosta dei veicoli al servizio di persone con disabilità non è mai soggetta al pagamento ovunque sia realizzata, anche nelle aree e nei parcheggi a pagamento. La modifica si è resa necessaria in quanto la precedente formulazione del c. 3-bis prevedeva per tali veicoli la possibilità di sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggi a pagamento qualora gli stalli a loro riservati risultassero già occupati o indisponibili. Tale formulazione aveva lasciato dubbi in merito alla circostanza che la possibilità di sostare gratuitamente nelle aree e parcheggi a pagamento fosse subordinata all'assenza di spazi riservati liberi nelle vicinanze. Pertanto, alla luce dei richiami normativi di cui sopra, nonché dell'orientamento giurisprudenziale in materia ben definito dalla suprema Corte, appare evidente come un'ordinanza comunale non possa prevedere il sanzionamento dei veicoli al servizio di persone con disabilità qualora sostino nelle aree di parcheggio a pagamento. Tale previsione risulterebbe contra legem rispetto alla disposizione primaria contenuta nel c. 3, dell'art. 188 sopra citato, risultando di conseguenza illegittima l'applicazione dell'eventuale provvedimento sanzionatorio. (f.d.)

**Inviare 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.

CHI VA PIANO... va sano e va lontano

Le Zone 30 tra necessità,
opportunità e quadro normativo





Sono aree urbane in cui il limite di velocità è fissato a 30 km/h, al posto dei 50 km/h standard, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza, ridurre l'inquinamento (anche acustico) e promuovere la mobilità attiva (pedoni e ciclisti)

Queste zone sono realizzate principalmente per rendere le città più vivibili, favorendo la socialità e l'interazione tra le persone, e si trovano principalmente in quartieri residenziali commerciali e nelle vicinanze di scuole e parchi.

“I provvedimenti che difettino di accertamento o dimostrazione delle esigenze alla base dell’ordinanza, potrebbero essere oggetto di impugnativa”



Le Zone 30 possono essere considerate sia uno strumento urbanistico che un’applicazione delle pratiche di “moderazione del traffico” che sono molto diffuse in altri paesi europei e stanno diventando sempre più comuni in Italia, come accade, ad esempio, a Bologna e in alcune zone di Roma. **Il limite di velocità è fissato a 30 km/h, al posto dei 50 km/h standard.** Questa tipologia di zona risulta efficace in quanto permette di trasformare la circolazione in modo rapido e a costi contenuti. Inoltre, tale strumento urbanistico non si limita a moderare sola la velocità dei veicoli ma è finalizzato ad adottare anche interventi alla riqualificazione dello spazio pubblico e di favorirne gli usi.

LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

L’art. 142, c. 1, del Codice della strada, fissa in 50 km/h il limite di velocità nei centri abitati, con possibilità di elevarlo a 70 km/h sulle strade urbane di particolari caratteristiche costruttive e funzionali. Il medesimo articolo, al comma 2, per motivi di sicurezza della circolazione e di tutela della vita umana, prevede inoltre la possibilità di ridurre tale limite su determinate strade o tratti di strade e in particolari condizioni, secondo apposite direttive ministeriali. Il Ministero può modificare i provvedimenti degli enti proprietari – emessi ai sensi dell’art. 5, c. 3, e dell’art. 7, c. 1, lett. a) in connessione con l’art. 6, c. 4, lett. b), del Codice della strada – qualora non rispettino le suddette direttive. Tale potere è peraltro previsto, in linea generale, dall’art. 5, cc. 1 e 2, del citato Codice.

Il connesso art. 343, c. 1, del Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada, elenca, in via esemplificativa e non esaustiva, i casi in cui possono essere imposti limiti di velocità inferiori: in prossimità di scuole, istituti, campi sportivi o in occasione di manifestazioni varie. A questi, possono aggiungersi chiese, ospedali, centri commerciali e, in generale, tutti quei luoghi in corrispondenza dei quali è necessaria una maggiore tutela dei pedoni.

In aggiunta, l’art. 135, c. 14, del citato Regolamento prevede una specifica segnaletica di inizio e fine per le zone a velocità limitata, ove vigono particolari regole di circolazione, quali ad esempio le zone a traffico limitato, le zone residenziali e le zone scolastiche, come definite dall’art. 3, c. 1, nn. 54, 58 e 58-bis, del Codice della strada. A tale riguardo sono tuttora vigenti le Direttive ministeriali prot. n. 6688 del 24.10.2000 e prot. n. 777 del 27.04.2006.

In particolare, rispettivamente nei paragrafi 5.1 della prima (Impieghi non corretti della segnaletica stradale - Casi più ricorrenti di vizi dei provvedimenti) e 2.2 della seconda direttiva (Limiti di velocità localizzati - Limiti di velocità nei centri abitati) vengono ribaditi alcuni principi fondamentali.

In primo luogo, i provvedimenti devono essere sempre motivati da effettive esigenze di circolazione o di sicurezza, improntati a criteri ispirati alla logica e alla razionalità delle soluzioni, e conformi alla necessaria correlazione tra l’interesse pubblico che si vuole perseguire con l’ordinanza e la obiettiva situazione di

traffico. In secondo luogo, le principali condizioni per abbassare il limite di 50 Km/h sono le seguenti:

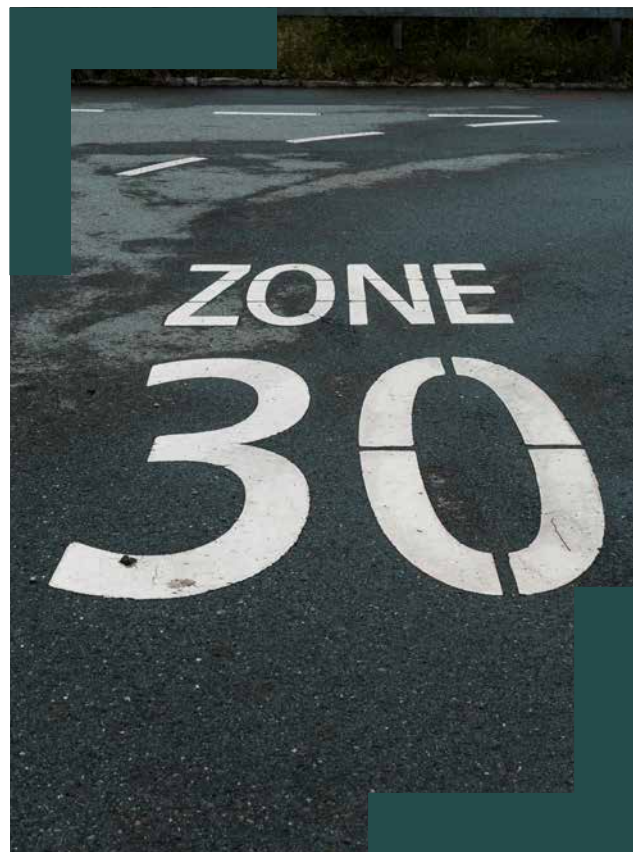
- assenza di marciapiedi e movimento pedonale intenso;
- anomali restringimenti delle sezioni stradali; pendenze elevate;
- andamenti planimetrici tortuosi tipici dei nuclei storici e dei vecchi centri abitati;
- frequenza di ingressi e uscite, carrabili e non, da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, campi sportivi, parchi e simili;
- pavimentazioni sdrucciolevoli o curve in vario modo pericolose (specie durante la cattiva stagione);
- presenza temporanea di deviazioni e cantieri stradali;
- combinazione di due o più delle condizioni suddette.

L’art. 142, c. 2, sopra citato, precisa inoltre che gli enti proprietari della strada hanno l’obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari. Successivamente, è stata oggetto di emanazione la Direttiva ministeriale prot. n. 4620 del 01.02.2024, che, nel richiamare gli ele-

menti di diritto nonché le condizioni di fatto presenti nelle direttive ministeriali sopra citate, ha ulteriormente aggiunto una metodologia di calcolo per l'individuazione delle strade ove applicare i limiti derogatori, nonché precisando – ad adiuvandum ai principi generali dettati dalla Legge 7 agosto 1990, n. 241 e da quanto stabilito dall'art. 5, comma 3, del Codice della strada – come ciascuna deroga al limite di velocità massimo di 50 km/h debba essere motivata, indicando quali siano le condizioni, tra quelle elencate e previste nella direttiva de quo e facendo emergere, in modo chiaro e in relazione a tali condizioni, la valutazione operata dall'Amministrazione competente in merito al contemperamento dei diversi interessi pubblici e privati rilevanti.

Sempre ai fini della motivazione del provvedimento istitutivo della deroga, inoltre, l'ente competente deve indicare analiticamente le casistiche in atto, relativamente all'infrastruttura interessata per ciascuna delle esigenze dichiarate e gli obiettivi di miglioramento che si intendono raggiungere entro un determinato arco temporale, alla scadenza del quale l'ente dovrà procedere al riesame dei provvedimenti adottati ove vengano meno le cause che hanno indotto a disporre limiti particolari, ancorando il medesimo provvedimento istitutivo del limite di velocità zonale ad un principio sostanziale di temporaneità.

Nel particolare, la Direttiva in esame richiama l'articolo 7 del Codice della strada, che attribuisce alle amministrazioni comunali il potere di adottare disposizioni sulla circolazione nei centri abitati che possono essere derogatorie, temporanee o d'urgenza ovvero prevedere limitazioni e blocchi temporanei al traffico degli stessi centri. Secondo il combinato disposto dell'articolo 7 e dell'articolo 6, commi 1, 2 e 4 del D.lgs. 285/1992, detto potere rispetterebbe un bilanciamento di interessi tra diritto alla mobilità e alla libera circolazione dei cittadini, e le esigenze di promozione della sicurezza della circolazione, di tutela dell'ambiente (inteso come prevenzione dell'inquinamento), del patrimonio artistico, ambientale, naturale e, nei casi di sospensione della circolazione, delle esigenze di pubblica sicurezza.



ZONE 30 | Numerose città europee stanno introducendo o hanno già introdotto limiti di velocità a 30 km/h per migliorare la sicurezza stradale e la vivibilità urbana

“Le Zone 30 sono finalizzate anche ad adottare interventi per la riqualificazione e l’uso dello spazio pubblico”

PRINCIPI CHIARI

Secondo il Ministero, dalla predetta disposizione devono, in particolare, desumersi i seguenti principi, delineati in passato dal Consiglio di Stato (V Sezione, 4 maggio 2017, n. 2033/2017:

1) l'uso delle strade, specie con mezzi di trasporto, può essere regolato con provvedimenti che tengano conto delle esigenze connesse alla mobilità pubblica, alla sicurezza della circolazione, alla tutela della salute, nonché al buon regime della cosa pubblica, alla sua conservazione, alla disciplina che gli utenti debbono osservare ed alle eventuali prestazioni che essi sono tenuti a compiere;

2) la tipologia dei limiti alla circolazione veicolare all'interno dei centri abitati rappresenta una scelta discrezionale, che deve essere articolata dalla pubblica autorità tenendo conto sia di una serie di elementi contestuali rilevanti (diversità dei mezzi impiegati, impatto ambientale, situazione topografica o dei servizi pubblici, conseguenze pregiudizievoli derivanti dall'uso indiscriminato del mezzo privato), sia della incidenza delle scelte operate su una pluralità di interessi pubblici meritevoli di tutela, secondo criteri di ragionevolezza.

La direttiva in esame richiama, inoltre, anche l'art. 141 c. 6 del Codice della strada, il quale prevede che il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione. Le strade o tratti di strada interessati da deroghe al limite massimo di velocità di 50 km/h devono essere tassativamente individuati, laddove sussistano particolari condizioni che ne giustificano l'imposizione.

Tali condizioni devono essere mutuare dalle indicazioni della circolare n.1200 del 14 giugno 1979 del Ministero dei Trasporti, in sintesi:

- assenza di marciapiedi e movimento pedonale intenso; anormali restringimenti delle sezioni stradali; pendenze elevate; andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e vecchi centri abitati; frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi di gioco e simili; pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose (ad esempio durante la cattiva stagione o in condizioni meteorologiche avverse);

- le ordinanze di deroga dei comuni devono indicare la metodologica seguita per l'individuazione di limiti di velocità per ciascuna strada e una specifica motivazione, che, strada per strada, analizzi e valuti una serie di indicatori quali tasso di incidentalità dell'ultimo triennio: peculiari condizioni di utilizzo del contesto urbano, in relazione a presenza di scuole, ospedali, aree verdi, immobili



storici o di interesse artistico etc.; esigenze temporanee legate ai flussi turistici stagionali o eventi straordinari.

In attuazione del principio di diritto sopra richiamato con la Direttiva ministeriale de qua si fa presente che, ai fini della regolamentazione della circolazione stradale, gli enti proprietari devono indicare i presupposti di fatto e le ragioni di diritto che giustificano l'emanazione delle ordinanze (artt. 6 e 7 del Codice della strada) in relazione alle risultanze dell'istruttoria, mettendo in evidenza il nesso causale che deve intercorrere tra le esigenze di carattere generale (previste dagli artt. 6 e 7 sopra citati) e il provvedimento in concreto adottato.

L'art. 5, c. 3, del Codice della strada, attraverso l'espressione "ordinanze motivate" richiede che l'ente proprietario compri la sussistenza delle esigenze e dei presupposti (già previsti a livello normativo) attraverso documenti o analisi tecniche che giustificano il provvedimento adottato. **In mancanza, l'ordinanza di regolamentazione della circolazione potrebbe risultare illegittima per violazione di legge o eccesso di potere**, riscontrandosi quantomeno un difetto di motivazione ovvero di istruttoria.

Si ricorda che anche la giurisprudenza ha sempre ritenuto che ogni provvedimento limitativo, temporaneo o stabile, del traffico veicolare sulle pubbliche vie, deve essere preceduto da una attenta analisi dei fenomeni di congestione che si intendono evitare e va sorretta da idonea motivazione sulla necessità dell'iniziativa e sulla proporzionalità del sacrificio così imposto alla collettività, rispetto all'interesse pubblico tutelato. Ogni limitazione alla circolazione stradale, atto che incide in sé sulla sfera di libertà dell'utente della strada, va operata nel rispetto dei principi di proporzionalità e ragionevolezza, affermati sia dal diritto nazionale che da quello comunitario,

la cui corretta applicazione richiede da parte dell'amministrazione una indagine istruttoria trifasica, intesa a verificare:

a) la "idoneità" del provvedimento, ovvero il rapporto tra il mezzo adoperato e l'obiettivo perseguito. In virtù di tale parametro, l'esercizio del potere è legittimo solo se la soluzione adottata consenta di raggiungere l'obiettivo;

b) la sua "necessarietà", ovvero l'assenza di qualsiasi altro mezzo idoneo, ma tale da incidere in misura minore sulla sfera dell'utente della strada. In tal senso la scelta fra tutti i mezzi astrattamente idonei deve cadere su quello che comporti il minor sacrificio;

c) la sua "adeguatezza", cioè la tollerabilità della restrizione che comporta per l'utente della strada, e, pertanto, l'esercizio del potere, pur idoneo e necessario, è legittimo solo se rispecchia una ponderazione armonizzata e bilanciata degli interessi.

Si aggiunga, altresì che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con direttiva 16 giugno 2008, prot. n. 0050502, avente a oggetto la corretta applicazione delle disposizioni del Codice della strada nell'ambito della predisposizione delle ordinanze da parte degli enti locali, ha chiarito che "qualora nelle ordinanze di cui all'articolo 5, comma 3, del Codice della strada, siano stabiliti obblighi, divieti o limitazioni in relazione a esigenze della circolazione o a caratteristiche strutturali delle strade (articolo 6, comma 4, lett. b)), oppure sia disposta la sospensione della circolazione per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico (articolo 6, comma 4, lett. a), da tali ordinanze si dovrà evincere come l'ente proprietario della strada abbia effettuato una dettagliata analisi tecnica al fine di comprovare la sussistenza delle esigenze e dei moti-

vi previsti dall'articolo 6, comma 4, lettere a) e b) del Codice della strada. In mancanza di tale attività istruttoria l'ordinanza dovrebbe ritenersi illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quantomeno un difetto di motivazione o di istruttoria".

I provvedimenti istitutivi delle Zone 30 che difettano di un accertamento o una dimostrazione delle esigenze alla base dell'ordinanza comunale, ovvero che non siano supportati dalle opportune indagini, valutazioni, stime e rilievi preventivi, necessari per sorreggere i provvedimenti stessi, **potrebbero essere oggetto di impugnativa ai fini del loro annullamento per difetto di motivazione**. È evidente che tali carenze fanno presupporre una non sempre ponderata scelta delle misure di traffico adottate in ragione degli obiettivi che si intendono perseguire, nel rispetto della "istruttoria trifasica" precedentemente descritta. Appare essenziale, inoltre, nella predisposizione di tali provvedimenti, il richiamo al principio di temporaneità, agli obiettivi di miglioramento che si intendono raggiungere entro un determinato arco temporale, alla scadenza del quale l'ente deve procedere al riesame dei provvedimenti adottati ove vengano meno le cause che hanno indotto a disporre limiti particolari, condizione prevista anche nel c. 2, dell'art. 142, del Codice della strada, nella parte in cui prevede che "gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari". Per quanto concerne la segnaletica da apporre ai fini della individuazione e delimitazione della "Zona 30", infine, si rimanda all'art. 136 del Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada, figure II 323/a e 323/b.

Fabio Dimita

Funzionario direttivo del Mit



LAVORIAMO PER MIGLIORARCI

Integraa Holding è un Operatore postale nato con l'intento di sopprimere alle lacune del servizio postale nazionale e, di conseguenza, potenziarlo. Ogni giorno il Network si aggiorna per offrire ai Clienti i servizi più innovativi ed all'avanguardia



PUNTIAMO TUTTO SULLA FORMAZIONE

Per Integraa la formazione è la base del successo: dai portalettere, all'amministrazione fino ad arrivare al personale informatico. Ogni persona potenzia il suo campo continuamente



SIAMO UN'AZIENDA STRUTTURATA

Il nostro gruppo operativo collabora sinergicamente al fine di rispettare tempistiche ed obiettivi aziendali. Solo un gruppo che sia forte ed unito permette la crescita dell'Azienda



COLLABORIAMO CON LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Ci impegniamo per offrire sempre il meglio e ciò ci permette di lavorare con le Istituzioni Pubbliche offrendo anche un aiuto concreto al nostro Paese



CREDIAMO NELLA RICERCA

Il nostro reparto di ricerca e sviluppo è costantemente al lavoro per ottimizzare le tempistiche di ogni fase lavorativa



SIAMO COMPETITIVI

I nostri prodotti sono tra i più competitivi del mercato facendo sì che la nostra Azienda abbia il rapporto qualità/prezzo più vantaggioso

NOSTRI SERVIZI POSTALI



NORMALIZZAZIONE ANAGRAFICA



ATTI GIUDIZIARI



PRODOTTI POSTALI



NOTIFICA CON MESSO



DIRECT MAILING



FATTURAZIONE Elett.



PLICHI E PACCHI



DELIVERY TENDER

IL MONDO DEGLI ATTI GIUDIZIARI



La nostra società è titolare di licenza individuale speciale A2/2020 n. 15 che consente, nell'intero Sud Italia, la notifica di atti giudiziari e comunicazioni connesse alla violazione del codice della strada in aggiunta ai tanti altri servizi postali svolti.

Centinaia di Enti, P.A., Concessionari e Privati possono certificare il nostro operato sempre volto alla massima produttività e tempestività del recapito e finalizzato a garantire certezza, puntualità e rendicontazione dell'intero iter legale e burocratico della notifica.

I NOSTRI PREZZI

PRODOTTO	TEMPI DI LAVORAZIONE.	PREZZO A PLICO
NOTIFICA ATTO GIUDIZIARIO INTEGRAA, COMPRENSIVO DI EVENTUALI CAN/CAD. 0-50 GRAMMI	SECONDO STANDARD POSTALI	€ 5,50 OLTRE IVA

N.B. Il prezzo sono indicativi e è validi per file in formato PDF pronti alla stampa e per flussi minimi di 300 atti per CAP; per quantitativi inferiori sarà fatturato il costo corrispondente a 300 atti, intesi come minimale di lavorazione. Offerta non valida per il solo servizio di stampa. Le spedizioni verso zone non coperte saranno spedite con Poste Italiane e fatturate secondo i listini ufficiali in vigore al momento della spedizione.

Contattaci ai seguenti recapiti:

Telefono: 081.818.23.48

E-mail: info@integraa.it

PEC: integraa@pec.it

Web: www.integraa.it

Gruppo Sailpost

consolida la sua leadership nel mercato postale privato e punta a un'ulteriore espansione



Con un fatturato consolidato di 80 milioni di euro (+10% rispetto all'anno precedente), l'azienda consolida la sua crescita grazie a nuove assunzioni, investimenti strategici in innovazione e AI technology

Con una solida crescita alle spalle e obiettivi ambiziosi per il futuro, **Gruppo Sailpost si conferma leader in Italia nel mercato postale privato.**

Grazie alla capacità di coniugare esperienza, innovazione tecnologica e attenzione al cliente la realtà pisana ha **chiuso in crescendo il 2024: fatturato intorno agli 80 milioni di euro, una crescita del 10% rispetto all'anno precedente e si punta a un'ulteriore crescita del 30% nel 2025.**

Numeri importanti, risultato di una Value Proposition solida e distintiva, costruita su una rete postale capillare che conta **oltre 140 agenzie postali e 590 punti operativi** tra sportelli e strutture periferiche, a copertura dell'intero territorio nazionale. Accanto ai servizi postali tradizionali, Sailpost ha sviluppato una forte specializzazione nella

logistica e nei trasporti grazie a **HR Parcel**, il Corriere Nazionale del Gruppo, e alla business unit **Linehaul**. Quest'ultima gestisce una rete composta da 10.000 truck di 220 partner fidelizzati, in grado di coprire oltre 600 tratte giornaliere, assicurando così soluzioni di trasporto affidabili e flessibili per rispondere alle esigenze del mercato e-commerce e dei grandi flussi logistici.

Gli investimenti si riflettono anche nella **creazione di nuovi posti di lavoro**: nel 2024, il Gruppo ha assunto oltre 50 dipendenti, portando il totale a 450 dipendenti diretti e 1500 addetti se si considera la rete franchising. Per il 2025, l'impegno è di proseguire su questa strada virtuosa, prevedendo circa cinquanta nuove assunzioni in ruoli strategici come Full Stack developers, Network Engineers, Project managers e figure di backoffice commerciale per la parte linehaul internazionale.

La realtà con sede a Pisa, inoltre, è il primo operatore postale privato ad aver conseguito la licenza speciale nazionale per Atti giudiziari e Multe e la certificazione ISO27001 "Information Security Management System", un business da oltre 350 milioni di euro e requisito obbligatorio al fine di ottenere la licenza speciale N.5 A1/2019 per la notifica degli atti giudiziari e grande valore aggiunto per la si-

curezza dei sistemi informatici delle business unit che si occupano di eCommerce e logistica.

Per rafforzare ulteriormente la propria offerta e l'impegno nell'innovazione, **il Gruppo ha recentemente acquisito Orangelink**, società specializzata in soluzioni tecnologiche, automazione documentale e innovazione digitale. L'operazione sottolinea la volontà di continuare a investire in tecnologia, puntando anche sull'AI, e conferma la capacità dell'azienda di cogliere le opportunità, anche in presenza di forti cambiamenti di mercato.



Valterio Castelli, Presidente Gruppo Sailpost

un evento

LOB&PARTNERS
comunicazione strategica

main sponsor

GRUPPO
IMPERIUM



PolMeeting

12^a Edizione

L'EVENTO NAZIONALE DELLA POLIZIA LOCALE

INNOVAZIONE CONTINUA

COSENZA PALAZZO EX BANCA D'ITALIA

22/23 OTTOBRE 2025

◆ **PROGRAMMA** ◆



PolItalia
Servizi per le PA

MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE

ORE 9.30 | SALA MAGNA

CERIMONIA DI APERTURA

Saluti e conferimento del premio POL 2025 a Comandi e agenti di Polizia Locale che si sono distinti nella loro attività

Innovazione tecnologica e servizi integrati per la P.A. – A cura del Gruppo Imperium

A seguire:

SEMINARIO / LE NOVITÀ DELLA RIFORMA FISCALE SULLO STATUTO DEI DIRITTI DEL CONTRIBUENTE E IN MATERIA SANZIONATORIA E L'IMPATTO SUI TRIBUTI LOCALI. CENNI SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO ATTUATIVO DELLA RIFORMA DEI TRIBUTI LOCALI

MODERATORE

Lorenzo SPATARO / Responsabile Servizi Finanziari del Comune di Coriano (RN)

INTERVIENE

Luigi LOVECCHIO / Dottore commercialista e tributarista, docente a contratto Università degli Studi Roma Tre

ORE 10.30 | SALA IMPERIUM | TAVOLA ROTONDA

CODICE DELLA STRADA E DECRETO SICUREZZA: NOVITÀ OPERATIVE

MODERATORE

Giovanni URAS / Comandante Polizia Locale di Oristano

RELATORI

Marco CARDILLI / Comandante dirigente generale Polizia Metropolitana di Roma

Vasco TALENTI / Vice Comandante Polizia Locale di Modena

Fabio DIMITA / Funzionario direttivo amministrativo MIT

Carmine BUCCIERO / Comandante Polizia Locale di Poggiomarino (NA)

Michele DALESSANDRO / Comandante Polizia Locale di Cerignola e Ascoli Satriano (FG)

Maurizio CANNAVÒ / Comandante Polizia Locale di Ragusa

ORE 13.00 | PAUSA PRANZO

ORE 15.00 | SALA MAGNA | TAVOLA ROTONDA

LE PROCEDURE OPERATIVE PER L'OCCUPAZIONE DEL SUOLO PUBBLICO: RUOLO DEL SUAP E DELLA POLIZIA LOCALE

MODERATORE

Domenico MARTINO / Comandante Polizia Locale di Caltagirone (CT)

RELATORI

Roberto CEFFA / Comandante dirigente Polizia Locale di Oleggio (NO)

Paola ROSSELLINI / Responsabile presso Suap Attività Produttive Comune di Pisa

Mauro SORU / Comandante Polizia Locale di Monserrato (CA)

Sabrina DEL PRETE / Comandante Polizia Locale di Caianello e Teverola (CE)

ORE 15.00 | SALA IMPERIUM | TAVOLA ROTONDA

SPECIALE DECRETO SICUREZZA

MODERATORE

Alessandro BELARDI / Comandante Polizia Locale di Figline e Incisa Valdarno (FI)

RELATORI

Ugo TERRACCIANO / Docente in criminologia e diritti umani e sicurezza

Alfredo PRIOLO / Segretario comunale

Gianluca FAZZOLARI / Sostituto Commissario Coordinatore della Polizia di Stato

Fabio DIMITA / Funzionario direttivo amministrativo MIT

ORE 18.00 | TERMINE DEI LAVORI

GIOVEDÌ 23 OTTOBRE

8.30 | SALA MAGNA | POLSCHOOL

PROGETTO SULLA SICUREZZA STRADALE DEDICATO AGLI STUDENTI

RELATORE

Ugo TERRACCIANO / Docente in criminologia e diritti umani e sicurezza

ORE 9.30 | SALA MAGNA | WORKSHOP

IL PROCEDIMENTO SANZIONATORIO PECUNIARIO NELLA L. 689/1981 E LE COMPETENZE DELLA P. L. E AUTORITÀ COMPETENTE

MODERATORE

Giuseppe BARROTTA / Comandante Polizia Locale di Trepuzzi (LE)

RELATORE

Simone CHIARELLI / Già Dirigente di Pubblica Amministrazione, formatore e consulente

ORE 11.30 | SALA IMPERIUM | TAVOLA ROTONDA

CONFRONTO FRA I RAPPRESENTANTI NAZIONALI DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

MODERATORE

Emilio CARUSO / Comandante Polizia Locale di Amantea (CS)

RELATORI

Giuseppe IZZO / Presidente nazionale UPLI

Domenico GIANNETTA / Vice Presidente nazionale A-PL

Diego PORTA / Presidente nazionale ANCUPM

Giuseppe GEMELLARO / Delegato Associazione MAPLI

Silvana PACI / Presidente nazionale ANVU

Altri responsabili delle associazioni presenti

ORE 10.00 | SALOTTO POLMAGAZINE

COFFEE BREAK CON I RELATORI

10.00 Fabio DIMITA / Funzionario direttivo amministrativo MIT

10.30 Giuseppe AIELLO / Comandante Polizia Locale di Lioni (AV)

REGISTRATI ORA!



straticket.it

ORE 13.00 | PAUSA PRANZO

ORE 15.00 | SALA MAGNA | TAVOLA ROTONDA

LA GESTIONE DELLA VIDEOSORVEGLIANZA CITTADINA

MODERATORE

Fanny MALOMO / Comandante Polizia Locale di Villapiana (CS)

RELATORI

Silvia ZAGHI / Comandante Polizia Locale Codevigo (PD)

Chiara AGOSTINO / Comandante Polizia Locale Rosarno (RC)

ORE 15.00 | SALA IMPERIUM | WORKSHOP

IL NUOVO SISTEMA DEI CONTROLLI E DELLE SANZIONI IN MATERIA DI RIFIUTI: ABBANDONI, GESTIONE ILLECITA E APPLICAZIONE PRATICA DELLE DISPOSIZIONI

MODERATORE

Daniel AMATO / Comandante della Polizia Locale di Francofonte (SR)
e professore universitario di diritto dell'Unione europea

RELATORE

Giuseppe AIELLO / Comandante Polizia Locale di Lioni (AV)

ORE 18.00 | TERMINE DEI LAVORI

main sponsor



RINNOVA

Krifa

laBconsulenze
business strategies

Babilot

sponsor



PALITALSOFT



unv

e-fil

Mondo Vending

Arrive

exacom
diamo direzione al tuo business

Digital • Print • Media
KomuniKa

Dyrecta lab
Istituto di Ricerca

REAL CLOUD
DATA CENTER SOLUTION

Chianello
COPIERS



integroa
INTEGRATED SERVICES

SINTAX
SISTEMI E TECNOLOGIE PER LA PROTEZIONE SOCIALE

Spike
BY POSTSERVICE GROUP

Grandi vantaggi per i territori con le CER

Le Pubbliche Amministrazioni si trovano dinanzi a una opportunità epocale per la creazione di benefici ambientali, economici e sociali: le Comunità Energetiche Rinnovabili

Meglio note come CER, seppur introdotte normativamente, a livello nazionale, dall'art. 42-bis del D.L. 30 dicembre 2019, n. 162 e, successivamente, a opera dell'art. 31 del D.lgs. 199/2021, che attua la direttiva RED II, le Comunità Energetiche Rinnovabili continuano, ancora oggi, a rappresentare, purtroppo, più una opportunità che una buona pratica.

Secondo i dati diffusi da GSE, infatti, **a marzo 2025 le Comunità Energetiche Rinnovabili attive in Italia erano 212, con 326 impianti rinnovabili collegati**. La potenza installata complessiva raggiungeva i 18 MW – pari a poco meno dell'1% della potenza attesa dal Pnrr per le configurazioni di autoconsumo collettivo e le CER entro giugno 2026 – ed erano poco meno di duemila le utenze connesse. Ciononostante, le circa 4.000 richieste di attivazione di CER pervenute al GSE **dimostrano un reale interesse dei territori, frenato, presumibilmente, da timori e difficoltà concrete percepiti tanto dagli investitori che dalle famiglie**.

Le opportunità sono, tuttavia, indiscutibili: il coinvolgimento di singoli cittadini, piccole imprese, associazioni operanti sui territori e amministrazioni locali in progetti di lungo termine, che hanno come finalità la creazione di un futuro energetico più sostenibile e partecipativo, incentrato sulla capacità di produrre energie rinnovabili, gestirne il consumo e ricevere agevolazioni (in grado di abbattere

re i costi energetici) per orizzonti temporali sino a 20 anni. Oltre ai benefici economici e di tutela dell'ambiente, si aggiungono quelli di natura sociale, che vedrebbero la messa a disposizione di infrastrutture per la produzione di energia verde a vantaggio della propria comunità.

DIFFICOLTÀ BUROCRATICHE

Fra le barriere che ne hanno condizionato la piena diffusione in Italia sicuramente le oggettive difficoltà burocratiche che le CER – a dir la verità, non solo queste – scontano sin dalla fase di valutazione del processo aggregativo; la complessità delle norme sottostanti, che in taluni casi, ad esempio, comportano la riduzione degli incentivi percepiti dalle CER; la crescente sfiducia che il tessuto sociale ed economico-produttivo del Paese ha verso ogni forma di agevolazione statale, dall'esperienza post Superbonus; le tempistiche necessarie a conseguire le autorizzazioni; l'entità degli investimenti da sostenere per la messa in funzione di impianti di taglia pari a qualche centinaio di kilowatt di potenza (molte delle CER attive, a oggi, contano installazioni di potenza inferiore ai 100 kW); le spese necessarie ad allacciare l'impianto alla rete di distribuzione, che crescono in modo considerevole nei (tanti) territori morfologicamente insidiosi; la scarsa informazione della collettività; la necessità di avvalersi di ESCo (Energy Service Company) qualificate e affidabili, non interessate unicamente a realizzare investimenti speculativi e sganciati dagli interessi delle comunità locali; l'assenza di standard nella costituzione e regolamentazione delle CER, lasciate alle singole comunità. Oltre a queste, certamente la dipendenza dalle condizioni climatiche, che impatta sull'efficienza degli impianti fotovoltaici (tipologia di fonte

rinnovabile di gran lunga più diffusa – circa 88% – fra le CER); anche se, paradossalmente, i dati diffusi dal GSE rivelano una maggiore concentrazione di Comunità Energetiche Rinnovabili nel Nord-Italia (il Mezzogiorno ne ospita solo il 30% del totale, nonostante la produttività degli impianti, a parità di potenza installata, sarebbe maggiore rispetto a quella di altri territori).

LE AZIENDE INFORMANO

Partner delle PA

"Il Gruppo Imperium – si legge in una nota dell'azienda – opera su tutto il territorio nazionale come partner delle Pubbliche Amministrazioni locali per accompagnarle nel processo di transizione verso la produzione di energie da fonti rinnovabili a mezzo CER, differenziandosi rispetto ai competitor soprattutto mediante la capacità di analizzare le peculiarità e le esigenze dei territori, di affiancare gli enti locali in progetti ventennali volti non solo a perseguire fini economici per i membri delle CER ma anche a tutelare l'ambiente e a creare aggregazioni stabili di cittadini, enti, imprese e associazioni che, condividendo obiettivi, partecipano attivamente al processo di consolidamento e sviluppo di comunità; non solo energetiche".

Una condizione che rientra a pieno titolo nelle cattive prassi poste in essere da soggetti che non vogliono o non possono conseguire un titolo di guida sul territorio nazionale

Un recente caso di cronaca ha proposto alle forze dell'ordine la condizione di un cittadino straniero, soggiornante sul territorio nazionale e qui anagraficamente residente che, già destinatario della misura di prevenzione dell'Avviso orale ex art. 3 del D.lgs. 159/2011, all'atto del controllo su strada ha esibito al personale operante una patente di guida del Paese extra UE di origine (Tunisia) conseguita in data successiva all'assunzione della residenza anagrafica in Italia.



SE LA PATENTE È STRANIERA ma il titolare risiede in Italia





La patente di guida conseguita nel paese d'origine o in un altro Stato extra Ue da un cittadino straniero in costanza di residenza in Italia, per il solo fatto di essere stata ottenuta oltre confine in data successiva all'iscrizione nelle liste della popolazione residente, anche qualora rientrante nei titoli a condurre convertibili, non può beneficiare delle norme derivanti dall'applicazione degli accordi di bilateralità in materia di riconoscimento e conversione. Ci si chiede, in più, nella ricorrenza dell'attualità della sottoposizione alla misura di prevenzione dell'avviso orale del Questore, se la fattispecie assurga al rango di reato, rientrando nell'alveo delle condotte previste e punite ai sensi e per gli effetti dell'articolo 73 del Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, ovvero si ravvisi l'illecito amministrativo previsto dall'articolo 116 del Codice della strada nazionale.

MISURE DI PREVENZIONE PERSONALI IN SINTESI

La condizione del cittadino straniero che, in costanza di residenza in Italia e successivamente a essa, proceda al conseguimento della patente di guida nel paese d'origine, ovvero in altro Stato extra Ue, è cosa ben nota e rientra a pieno titolo nelle cattive prassi poste in essere da soggetti che, per i più svariati motivi, non vogliono, ma soprattutto non possono conseguire un titolo di guida sul territorio nazionale poiché rientrano nelle categorie espressamente indicate dall'articolo 120, comma 1, Cds. Così facendo, non di rado, queste persone tentano e, talvolta, riescono ad aggirare i controlli stradali, ma questa è tutta un'altra storia che prima o poi affronteremo.

Le misure di prevenzione personali applicate dal Questore, contemplate rispettivamente agli artt. 2 e 3 del D.lgs. n.159/2011, sono:

- il foglio di via obbligatorio;
- l'avviso orale.

Ai sensi dell'art. 5 del D.lgs. n. 159/2011, le misure di prevenzione personali applicate dall'Autorità giudiziaria sono:

la sorveglianza speciale di pubblica sicurezza; l'obbligo di soggiorno nel comune di residenza o di dimora abituale.

L'articolo 73 del Decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136, e s.m.i., nella sua attuale formulazione recita: "Nel caso di guida di un autoveicolo o motoveicolo, senza patente, o dopo che la patente sia stata negata, sospesa o revocata, la pena è dell'arresto da sei mesi a tre anni, qualora si tratti di persona già sottoposta, con provvedimento definitivo, a una misura di prevenzione personale".

PATENTE STRANIERA E RICONOSCIMENTO

Nel merito della questione, **la patente straniera conseguita nelle circostanze indicate in premessa**, anche qualora fosse emessa da un paese con il quale vige un accordo di reciprocità in materia di riconoscimento e conversione, **non può essere convertita per norma di diritto internazionale**. La Convenzione internazionale di Vienna sulla circolazione stradale del 1968, all'articolo 41

(patenti di guida), sul punto specifico, prevede che:

"Le disposizioni del presente articolo non obbligano le parti contraenti:

- a riconoscere la validità delle patenti nazionali rilasciate sul territorio di un'altra parte contraente a persone aventi la loro residenza abituale sul loro territorio al momento di tale rilascio o la cui residenza abituale è stata trasferita sul loro territorio dopo tale rilascio;

- a riconoscere la validità delle patenti nazionali rilasciate a conducenti la cui residenza abituale al momento del rilascio non si trovava sul territorio in cui la patente è stata rilasciata o la cui residenza è stata trasferita, dopo tale rilascio, in un altro territorio".

In buona sostanza, si stabilisce il principio secondo il quale una patente di guida ottenuta in uno Stato diverso da quello ove si risiede può non essere riconosciuta.

PRIME DEDUZIONI

Per quanto sin qui detto, dunque, appare più che evidente che la patente conseguita in un paese diverso da quello ove il soggetto ha stabilito la residenza, non è valida ai fini dell'abilitazione alla conduzione di veicoli sul territorio nazionale. Ciò in quanto in base all'articolo 116 del Codice della strada e alle convenzioni internazionali recepite nel nostro ordinamento (salvo quanto specificamente stabilito per le patenti di guida unionali), coloro i quali stabiliscono la loro residenza in Italia devono conseguire la patente di guida italiana. Tanto premesso, chi viene trovato sul nostro

“Una persona ha esibito una patente tunisina conseguita dopo la residenza in Italia”



territorio alla guida di un veicolo con patente acquisita all'estero in costanza di residenza in Italia, atteso il principio secondo il quale una patente di guida ottenuta in uno Stato diverso da quello ove risiede può non essere riconosciuta, **incombe nelle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie previste dall'art. 116, comma 15 e 17 del Codice della strada.** Sebbene altra autorevole dottrina sia orientata ad ascrivere la condotta di specie nell'alveo del regime sanzionatorio meno affittivo, contemplato dall'articolo 135, comma 14 del Codice della strada.

Con riguardo al caso di specie, richiamando i contenuti dell'articolo 41 della citata convenzione e del principio che in essa si afferma, in considerazione del fatto che la patente di guida straniera è stata ottenuta in costanza di residenza in Italia, detto titolo a condurre non può, né deve essere riconosciuto, tant'è che in siffatte circostanze gli Uffici della Motorizzazione Civile – in qualità di Autorità tecnica – non procedono alla conversione.

CONSUMAZIONE DEL REATO EX ART. 73 DEL CODICE ANTIMAFIA

Ravvisandosi l'ipotesi di guida senza patente contemplata dall'articolo 116 del Codice della strada, a connotazione squisitamente amministrativa, la fattispecie in analisi fa certamente sorgere la convinzione rispetto alla consumazione del reato previsto dall'articolo 73 del D.lgs. 159/2011, che ben si attaglierrebbe al soggetto agente gravato dalla misura di prevenzione ex art. 3 di quello stesso testo unico, nel momento in cui si pone alla guida di un autoveicolo o un motoveicolo, ma non di un ciclomotore!

L'elencazione delle prime due categorie di veicoli, infatti, appare tassativa e non degna di interpretazione alcuna. A riprova di ciò in

più occasioni la Corte di Cassazione ha escluso l'applicazione dell'articolo 73 del D.lgs. 159/2011 all'indirizzo del conducente di un ciclomotore:

Cassazione penale, Sez. I, Sent. 29 agosto 2019, n. 36648: non integra gli estremi del reato di cui all'art. 73 D.lgs. n. 159 del 2011 la condotta del soggetto sottoposto, con provvedimento definitivo, a una misura di prevenzione personale che conduca senza patente – o dopo che la patente sia stata negata, sospesa o revocata; un ciclomotore – non potendo tale mezzo essere ricondotto alla categoria dei motoveicoli contemplata dalla suddetta norma (Sez. 1 n. 6752 del 19 novembre 2018, dep. 2019; Sez. 1, n. 49473 del 16 luglio 2018). La disposizione incriminatrice contestata sanziona con la pena dell'arresto da sei mesi a tre anni la condotta della persona sottoposta, con provvedimento definitivo, a una misura di prevenzione personale che sia sorpresa alla guida di “un autoveicolo o motoveicolo”, senza patente, o dopo che la patente sia stata negata, sospesa o revocata. La nozione di “motoveicolo” riportata dall'art. 73 non è, tuttavia, tale che possa farsi rientrare in essa anche quella di “ciclomotore”, non autorizzando a tanto le norme definitorie di tali categorie estraibili dal Codice della strada.

Cassazione penale, Sez. I, Sent. 29 agosto 2019, n. 36648: la Corte ritiene che, alla stregua del quadro normativo di riferimento, il mero fatto dell'intervenuta previsione del conseguimento di una patente di guida anche per i conducenti di ciclomotori, con decorrenza dal 19 gennaio 2013, non legittimi un'interpretazione in virtù della quale il soggetto che, sottoposto a misura di prevenzione in via definitiva, sia stato colto alla guida di un

ciclomotore senza patente, possa essere chiamato a rispondere del reato previsto dall'art. 73 D.lgs. n. 159 del 2011. In effetti, anche a seguito delle illustrate innovazioni normative, il conducente del ciclomotore, che si trovi nelle condizioni e tenga la condotta descritte nell'art. 73 cit., non deve rispondere del reato, perché il suddetto veicolo non può essere, comunque, ricondotto alla nozione di motoveicolo.

Ai fini dell'ipotesi di reato contemplata dall'articolo 73 del D.lgs. 159/2011, appare tuttavia utile sottolineare, se mai ve ne fosse bisogno, **che il provvedimento afferente all'applicazione della misura di prevenzione deve essere definitivo**, circostanza esplicitamente contenuta nella norma, e sulla quale conformemente più volte si è espressa la Cassazione Penale: Sez. II, Sent. n. 21415 del 22 maggio 2017; Sez. V, Sent. n. 39703 del 18 settembre 2018; Sez. I, Sent. n. 22992 del 29 maggio 2019.

Sulla natura delle misure di prevenzione personali, che schiudono le porte alle sanzioni di cui all'articolo 73, la Corte di Cassazione penale, I Sezione, con sentenza n. 47713 del 16 dicembre 2022, si è pronunciata stabilendo che: “Non integra il reato di cui all'art. 73 D.lgs. 6 settembre 2011, n. 159, la guida di un autoveicolo senza patente, o dopo che la stessa sia stata revocata, da parte del destinatario di un mero avviso orale del questore, che, senza la prescrizione dei divieti previsti dall'art. 3, comma 4, del citato D.lgs., non costituisce misura di prevenzione, non comportando limitazioni alla libertà personale”.

Di tal ché, così per come espressamente si ricavava dalla massima appena proposta, l'Avviso orale del Questore **non assurge a misura di prevenzione personale ai fini della con-**

figurazione del reato ex articolo 73 del D.lgs. 159/2011, quando non accompagnato dalle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 4, del medesimo Decreto legislativo. Con tale pronuncia la Corte di Cassazione rileva, in pratica, che l'applicazione della sanzione penale per la condotta di cui al citato articolo 73, in assenza di una valutazione della pericolosità concreta del soggetto che guida senza patente, si configurerebbe come un'inammissibile responsabilità penale.

LA PRONUNCIA DI ILLEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE DELL'ART. 73

Rispetto all'ipotesi incriminatrice di guida senza patente di cui all'articolo 73 del D.lgs. 159/2011, con sentenza n. 116 del 2 luglio 2024 **la Corte Costituzionale ne ha dichiarato l'illegittimità costituzionale nella parte in cui prevede come reato la condotta di colui che** – sottoposto a misura di prevenzione personale con provvedimento definitivo, ma senza che per tale ragione gli sia stata revocata la patente di guida – **si ponga alla guida di un veicolo dopo che il titolo abilitativo gli sia stato revocato o**

sospeso a causa di precedenti violazioni di disposizioni del codice della strada.

In buona sostanza, come peraltro ribadito dal ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza, con circolare n. 300/STRAD/1/0000021427.U/2024 del 12 luglio 2024, "in forza della pronuncia di illegittimità costituzionale, l'articolo 73 continua a punire la condotta della persona sottoposta a misura di prevenzione con provvedimento definitivo che guida senza patente perché mai conseguita o con patente sospesa o revocata in conseguenza dell'applicazione di misure di prevenzione". Mentre, "nelle ipotesi in cui la persona sottoposta a misura di prevenzione con provvedimento definitivo guidi un veicolo con una patente sulla quale grava un provvedimento di sospensione o di revoca per la violazione delle norme del codice della strada, troveranno, invece, applicazione le sanzioni di cui all'art. 116, commi 15 e 17, CdS". Riconducendo il ragionamento fin qui fatto alla fattispecie di cui si è detto in apertura, ossia quella di persona gravata da misura di prevenzione personale che circola alla guida di veicoli a motore con patente straniera conseguita in data successiva all'assunzione della residenza anagrafica in Italia, in coerenza con l'orientamento espresso dalle Corti di merito (Costituzionale e di Cassazione) di cui si è detto, è di tutta evidenza che nell'ambito della non certo semplice attività di accertamento, l'operatore di polizia della mobilità oltre a verificare l'autenticità di quanto esibito, ha sempre l'onere di tener conto della natura della misura di prevenzione irrogata ex art. 3 (con o senza prescrizioni) del Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione. Trattandosi di titolo a condurre straniero di

cui nulla conosciamo se non le generalità del titolare e la data di emissione, l'Autorità di P.S. preposta si troverà innanzi a oggettive difficoltà giuridico/applicative in capo all'adozione dei provvedimenti di sospensione o revoca. Sicché, innanzi all'esibizione di una patente di guida straniera autentica ma conseguita dopo l'iscrizione anagrafica, rispetto alla condizione soggettiva dell'esibitore attinto da misura di prevenzione, in via squisitamente interpretativa si ritiene che possano schiudersi distinti impianti sanzionatori che prevedono l'applicazione:

- dell'ipotesi di reato contemplata dall'articolo 73 del D. Lgs. 159/2011, qualora il soggetto agente fosse gravato dalla misura di prevenzione dell'Avviso orale con prescrizioni ex art. 3, comma 4;
- del regime sanzionatorio amministrativo previsto dal codice stradale nazionale, qualora il soggetto agente fosse gravato dalla misura di prevenzione dell'Avviso orale "semplice" ex art. 3, D. Lgs. 159/2011, ossia senza alcuna limitazione alla libertà personale.

Gianluca Fazzolari

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

* Pur garantendo la massima affidabilità riguardo al contenuto di quanto precede, l'autore non risponde dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute. Il testo che precede rispecchia esclusivamente l'interpretazione dell'autore, e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato di appartenenza. Le immagini e le informazioni presenti in questo articolo provengono esclusivamente da fonti ufficiali e sono state inserite a solo scopo orientativo. È probabile che dei documenti qui riprodotti esistano altri modelli o versioni, per tanto non è possibile garantire che una o più immagini riproduca esattamente un documento adottato ufficialmente.

Bibliografia

G. Fazzolari – "Il controllo dei conducenti unionali e stranieri" Modulistica Online.it 2024

G. Carmagnini – "L'articolo 73 del codice antimafia e l'evoluzione giurisprudenziale" in polizialocale.com 2024

G. Fazzolari – "Misure di prevenzione personali" il Centauro n. 238/2021



STREET TUTOR / INFORMATORI CIVICI: UN PROGETTO INFORMATIVO DI SUPPORTO ALLA SICUREZZA URBANA



Il fenomeno della “movida” e la crescente presenza di gruppi giovanili problematici, spesso definiti come baby gang, rappresentano una sfida per le comunità urbane di molte città italiane. Per affrontare queste situazioni non bastano azioni repressive: serve anche un lavoro di prevenzione, informazione e mediazione sul territorio.

In Emilia-Romagna, la figura dello **Street Tutor** è già riconosciuta dalla Legge Regionale n. 24/2003 e formata secondo quanto previsto dal D.M. 6 ottobre 2009, con un percorso aggiuntivo specifico. Queste figure operano a supporto delle istituzioni per favorire il rispetto delle regole di civile convivenza, in particolare nei contesti ad alta frequentazione giovanile.

Partendo da questa esperienza, **Top Secret Investigazioni e Sicurezza Srl** e **Top Secret Servizi Fiduciari Srl** hanno sviluppato un progetto analogo, denominato **Street Tutor / Informatori civici**, pensato per essere applicato anche al di fuori dalla Emilia-Romagna. Il modello si basa su un'attività di prossimità,

orientata non solo al controllo, ma soprattutto al dialogo e alla prevenzione: i nostri operatori informano i cittadini, in particolare i giovani, sulle regole di buona condotta e sul rispetto del **Regolamento di Polizia Urbana** del Comune in cui il servizio viene svolto.

Il progetto ha già trovato applicazione in decine di città italiane, tra cui realtà di rilievo come **Padova, Brescia, Udine, Monza** e molti altri Comuni di diverse dimensioni. I riscontri sono stati positivi: la presenza degli Street Tutor o Informatori Civici, contribuisce a ridurre tensioni, prevenire comportamenti a rischio e favorire una maggiore collaborazione tra cittadini, Polizia Locale e Amministrazioni.

Il valore aggiunto di questa iniziativa sta nell'approccio **proattivo ed educativo**, che affianca alle tradizionali azioni di vigilanza un ruolo di mediazione culturale e sociale, promuovendo sicurezza percepita e responsabilità condivisa.

Con il progetto **Street Tutor / Informatori civici**, le Amministrazioni locali hanno dunque a disposizione uno strumento flessibile, efficace e già sperimentato, capace di supportare la Polizia Locale nella gestione quotidiana delle dinamiche urbane, rafforzando il senso di comunità e il rispetto delle regole come bene comune.

Il nostro personale è formato da IUSI



Per maggiori informazioni:
www.topsecret.it
info@topsecret.it

Negli ultimi due anni l'autonomia regolamentare e la potestà sanzionatoria dei Comuni in materia di gestione dei rifiuti urbani sono state al centro di un ampio e acceso dibattito. La questione è stata messa in discussione dalla maggior parte di esperti e consulenti ambientali, a eccezione di una minoranza, alla quale mi sento di appartenere. Molti seminari e corsi di formazione, negli ultimi tempi, sono stati animati da slogan quali: "illegittimità delle ordinanze e dei regolamenti comunali in materia di rifiuti"; "impossibilità di elevare sanzioni per conferimenti scorretti"; presunta "incompetenza dei Comuni in materia di rifiuti"; fino all'asserita "illegittimità di nominare ispettori ambientali volontari per gli accertamenti".



Conferimenti irregolari dei rifiuti

**Valide le ordinanze e i regolamenti
locali: i Comuni hanno autonomia
regolamentare e potestà
sanzionatoria in materia
di gestione dei rifiuti urbani**



Negli ultimi tempi, nei contesti formativi e di approfondimento in materia di gestione dei rifiuti urbani, spesso si invitavano gli organi di controllo a non applicare più le sanzioni amministrative previste da ordinanze e regolamenti locali (ex art. 7-bis del D.lgs. 267/2000), limitandosi al Testo Unico Ambientale. In particolare, al combinato disposto degli artt. 192 (divieto di abbandono) e 255, comma 1 e seguenti (fattispecie penalmente rilevanti) del D.lgs. 152/2006, modificati prima dalla L. 137/2023 e successivamente dal D.L. 116/2025, che hanno introdotto e confermato sanzioni penali anche per l'abbandono di rifiuti da parte dei privati cittadini.

Il dibattito si è così concentrato sui limiti della potestà comunale in materia regolamentare e sanzionatoria. La questione è stata alimentata dalla pronuncia della Corte di Cassazione, Sez. II, Ordinanza 24 ottobre 2023, n. 29427, relativa a sanzioni inflitte a un amministratore condominiale per errato conferimento dei rifiuti, in base al regolamento comunale di Roma Capitale. A distanza di undici mesi, la stessa Sezione è tornata sul tema con la Sentenza 25 settembre 2024, n. 25905, giungendo a conclusioni opposte.

Si ritiene doveroso precisare, a monte del lavoro che seguirà, che le sentenze della Corte di Cassazione hanno, comunque, una validità e un'efficacia particolare nell'ordinamento italiano. La Cassazione non è un terzo grado di merito, ma un giudice di legittimità: controlla solo la corretta applicazione del diritto (legge, principi processuali, motivazione). La sentenza emanata dagli Ermellini è vincolante solo per le parti del giudizio in cui è stata emessa. **In Italia non vige il principio di stare decisis come nei sistemi di common law, quindi, le sentenze, come in questo caso, non hanno valore di legge, ma un forte valore persuasivo.** Un'ultima opportuna precisazione va fatta rispetto alle differenze che intercorrono tra ordinanza e sentenza della Corte di Cassazione, nella considerazione che il primo provvedimento, da cui prende spunto il presente articolo, è una Ordinanza mentre la seconda è rappresentata da una Sentenza. La Sentenza è il provvedimento "tipico" della Cassazione. Si conclude con un dispositivo di accoglimento, rigetto o cassazione con/ senza rinvio. L'Ordinanza è anch'essa un provvedimento decisorio, ma emesso in forma semplificata, con motivazione più sintetica. In effetti, dal punto di vista sostanziale, non c'è differenza di forza tra i due istituti: l'unico distinguo è rappresentato solo nel "peso" nomofilattico, una sentenza delle Sezioni Unite ha forte valore orientativo mentre un'ordinanza semplice ha peso persuasivo minore, perché di solito si limita ad applicare precedenti consolidati.

IL FATTO IN ESAME: AMMINISTRATORI CONDOMINIALI SANZIONATI DA ISPETTORI AMBIENTALI

Entrambe le pronunce riguardano procedimenti sanzionatori avviati dagli ispettori AMA (dipendenti e operatori dell'impresa di raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi urbani) nei confronti di amministratori condominiali per errato inserimento dei rifiuti nei mastelli differenziati. Le violazioni contestate si riferivano al Regolamento comunale di Roma Capitale (delibera n. 105/2005, artt. 18, 60 e 14, comma 7). Dopo il rigetto da parte del Giudice di Pace e del Tribunale,

i ricorrenti, in entrambi i casi considerati, hanno adito la Cassazione che, nella prima circostanza, ha deciso con l'Ordinanza 29427/2023 e, nella seconda, con la Sentenza 25905/2024.

Nell'Ordinanza Cass. Sez. II, 24 ottobre 2023, n. 29427, la Corte, accogliendo il ricorso, ha cassato la sentenza impugnata e disapplicato la delibera comunale nella parte in cui prevedeva sanzioni (€50-300). Secondo i giudici:

- il principio di legalità sancito dall'art. 1 L. 689/1981 impedisce che sanzioni amministrative siano introdotte da fonti normative secondarie (regolamenti, ordinanze) senza specifica previsione legislativa;

- il Regolamento di Roma Capitale, mancando di fondamento primario, è illegittimo nella parte in cui introduce obblighi e relative sanzioni per gli amministratori condominiali;

- inoltre, l'art. 14, comma 7, del regolamento è stato ritenuto generico e privo di tipicità della condotta sanzionabile;

- infine, la Corte ha escluso la responsabilità solidale dell'amministratore condominiale per violazioni commesse dai singoli condomini.

All'indomani della pubblicazione dell'Ordinanza n. 29427/2023 è sorto, da più parti, il dubbio se i Comuni siano effettivamente titolari di autonomia impositiva e regolamentare in materia di corretto conferimento dei rifiuti, ovvero se possano continuare a sanzionare le irregolarità connesse all'organizzazione della raccolta (orari e modalità di conferimento delle diverse frazioni merceologiche, tipologia dei soggetti ammessi al servizio, ecc.), oppure – come sostenuto da alcuni, in contrasto con la posizione dello scrivente – se sia necessario applicare esclusivamente le

"La sentenza è vincolante per le parti del giudizio in cui è stata emessa"

disposizioni di cui agli artt. 192 e 255, comma 1, del D.lgs. 152/2006, che dal mese di ottobre 2023 prevedono sanzioni penali anche a carico dei privati cittadini.

Secondo l'impostazione assunta dall'Ordinanza n. 29427/2023, non condivisa da chi scrive, i Comuni non disporrebbero di autonomia impositiva in materia di rifiuti, poiché l'art. 198 del T.U.A. costituirebbe una norma "in bianco". I cittadini, pertanto, potrebbero essere sanzionati solo per le fattispecie espressamente previste dal Testo Unico Ambientale, considerato che l'art. 7-bis del D.lgs. 267/2000 non consentirebbe di comminare sanzioni per la violazione di obblighi stabiliti da regolamenti o ordinanze locali.

Prendendo alla lettera tale impostazione, risulterebbe impossibile applicare la disciplina locale contenuta nei regolamenti ed Ordinanze comunali e irrogare le relative sanzioni amministrative. Ci si vedrebbe così costretti a deferire i trasgressori all'autorità giudiziaria anche in presenza di violazioni lievi, come il conferimento di rifiuti in





orari o giorni non consentiti, o la mancata separazione delle frazioni merceologiche. Ne deriverebbe un evidente caos gestionale, con conseguenze pratiche molto gravi: ad esempio, non sarebbe possibile, in generale, disciplinare le modalità di conferimento dei rifiuti e avvalersi degli ispet-

tori ambientali (agenti accertatori ex art. 13 L. 689/1981) e di altre forme di controllo che oggi consentono al Comune di contrastare i comportamenti inciviili con sanzioni amministrative rapide, di facile applicazione e direttamente introitate dall'Ente.

A soli undici mesi dalla pubblicazione dell'Ordinanza 24 ottobre 2023, n. 29427, la stessa Corte è chiamata a pronunciarsi su un caso simile al precedente, con questa seconda decisione, però, ha cambiato orientamento.

La Sentenza Cass. Sez. II, 25 settembre 2024, n. 25905, stabilisce, infatti, che:

- il potere regolamentare dei Comuni, in materia di rifiuti, trova fondamento in norme primarie (art. 21 D.lgs. 22/1997, oggi art. 198, artt. 182 bis e art. 200 del Codice dell'Ambiente, D.lgs. 152/2006; art. 7-bis e 50 D.lgs. 267/2000);

- i regolamenti comunali emanati per il corretto conferimento dei rifiuti, possono legittimamente prevedere sanzioni amministrative (entro i limiti di legge, ossia 25-500 € in base a quanto previsto dall'art. 7 bis del D.lgs. 267/2000), il regolamento di Roma Capitale, che stabilisce sanzioni da 50 a 300 €, rientra perfettamente in tale cornice;

- diversamente dall'Ordinanza del 2023, viene affermata anche la responsabilità solidale del condominio ai sensi dell'art. 6 L. 689/1981, qualora non sia possibile individuare il singolo trasgressore. Il ricorso, dunque, è stato rigettato.

TIRIAMO LE CONCLUSIONI

La recente sentenza emessa dalla Corte di Cassazione, la numero 25905/2024, offre un quadro

Conferimento: portare insieme con altri, raccogliere nello stesso luogo

Scorretto conferimento in orari o giorni sbagliati, in luoghi o con modalità non previste, da soggetti non abilitati. Sanzioni previste dal Regolamento o Ordinanze locali.

Violazioni ai Regolamenti del Comune

Procedura: amministrativa, Legge 689/1981

Atti da redigere:

Verbale di ISPEZIONE dei luoghi art. 13 L. 689/1981 con eventuale FASCICOLO FOTOGRAFICO art. 13 L.689/1981;

Verbale di contestazione conferimento irregolare dei rifiuti al servizio di raccolta citare la fonte Regolamento/Ordinanza.

Tempi per la notifica: gg. 90 dall'accertamento.

Pagamento: i regolamenti comunali prevedono sanzioni pecuniarie. Importi stabiliti dal Comune (entro i limiti della legge statale: art. 7-bis D.lgs. 267/2000, da €25 a €500). Introiti al Comune.

Autorità competente: Sindaco/Dirigente comunale

Scritti difensivi: entro 30 gg. dall'accertamento/notifica del verbale.

Nel caso di mancato pagamento entro il termine stabilito e in mancanza della presentazione dello scritto difensivo l'organo accertatore dovrà inviare il verbale all'autorità competente per l'ingiunzione della somma da pagare.

normativo più chiaro. Segna davvero un importante mutamento giurisprudenziale rispetto all'Ordinanza del 24 ottobre 2023, n. 29427: viene, cioè, riconosciuto a chiare lettere, che i Comuni, dovendo amministrare la raccolta dei rifiuti, mediante regolamenti e ordinanze, come previsto dal comma 2 dell'articolo 198 TUA, possono stabilire modalità di conferimento dei rifiuti (le modalità del servizio di raccolta e trasporto dei rifiuti urbani; le modalità del conferimento, della raccolta differenziata ecc.) e relative sanzioni, entro i limiti fissati dall'articolo 7-bis del Decreto legislativo numero 267 dell'anno 2000. Resta fermo, tuttavia, che:

- **i Comuni non possono sostituire, con propri Regolamenti e Ordinanze, le sanzioni previste dal Testo Unico Ambientale per abbandoni o depositi incontrollati di rifiuti**, fattispecie di esclusiva competenza statale e penalmente rilevanti. Non è corretto infatti richiamare nei regolamenti Locali le fattispecie punitive previste dagli artt. 192- 255 ecc del T.U.A.;
- **la differenza sostanziale tra lo scorretto conferimento e l'abbandono dei rifiuti è data dall'intenzione del soggetto**: nel conferimento scorretto egli vuole comunque affidare il rifiuto al servizio di raccolta, seppur violando regole locali; nell'abbandono invece vi è volontà di

disfarsene (animus derelinquendi);
- nel primo caso è **legittimo l'intervento di ispettori ambientali volontari o dipendenti comunali** (art. 13 L. 689/1981); nel secondo caso **la competenza è esclusiva della Polizia Giudiziaria** (artt. 55 e 57 c.p.p.).
- Infine, **la Corte ha riaffermato la responsabilità solidale del condominio con l'autore materiale dell'illecito**, come previsto dall'art. 6 L. 689/1981.

Giuseppe Aiello
Comandante della Polizia Municipale
di Lioni (AV)

Abbandono: lasciare per sempre qualcosa disinteressandosene totalmente

Abbandonare rifiuti, deposito incontrollato, immissioni di rifiuti. Reato contravvenzionale in violazione dei disposti artt. 192 e 255 c. 1 D.lgs 152/2006. Attività demandata al personale avente qualifica di Polizia Giudiziaria

Sanzioni previste a carico del privato cittadino in violazione agli artt. 192 c.1-2/ 226 c. 2 / 231 c.1-2, D.lgs. 152/2006
Valide dall'8 agosto 2025 giusto D.L. 116/2025

ARTICOLO SANZIONE	CONDOTTA	SANZIONE
Art. 255 comma 1 – D.lgs. 152 del 2006	Abbandoni / deposito incontrollato rifiuti non pericolosi	Procedura penale Reato contravvenzionale – ammenda da 1.500€ a 18.000€ Sanzione accessoria sospensione della patente da 1 a 4 mesi
Art. 255 bis c. 1 D.lgs. 152 del 2006	Abbandoni / deposito incontrollato rifiuti non pericolosi in condizioni particolari	Procedura penale Reato Delitto reclusione da 6 mesi a 5 anni Sanzione accessoria sospensione della patente da 2 a 6 mesi
Art. 255 - ter c. 1 D.lgs. 152 del 2006	Abbandoni / deposito incontrollato rifiuti pericolosi	Procedura penale Reato Delitto reclusione da 1 anno a 5 anni Sanzione accessoria non prevista
Art. 255 -ter c. 2 D.lgs. 152 del 2006	Abbandoni / deposito incontrollato rifiuti pericolosi in condizioni particolari	Procedura penale Reato Delitto reclusione da 1 anno e 6 mesi a 6 anni Sanzione accessoria non prevista



L'EVENTO IN TASCA



- ◆ **GESTIONE EVENTI**
- ◆ **PRENOTAZIONI E SERVIZI**
- ◆ **NEWS**
- ◆ **DMS**
- ◆ **BACHECA SOCIAL**
- ◆ **MATERIALE DIDATTICO**
- ◆ **ATTESTATO DI PARTECIPAZIONE**
- ◆ **POLMAGAZINE**
- ◆ **TANTE ALTRE FUNZIONALITÀ**



**INQUADRA
il QR code
e ACCEDI**

 **straTicket**

LEADER NELL'**ACCERTAMENTO** E NELLA **RISCOSSIONE** **COATTIVA** DI TUTTE LE **ENTRATE** **COMUNALI.**

Dettaglio tipologie di Entrate Gestite

> TRIBUTI MAGGIORI

- Imposta municipale unica (IMU)
- Tributo sui servizi indivisibili (TASI)
- Tributo sui rifiuti (TARI) e tributi precedenti in essa confluiti

> CUP

- Imposta sulla pubblicità e diritti sulle pubbliche affissioni (ICP e DPA)
- Tassa (o canone) occupazione spazi e aree pubbliche (TOSAP/ COSAP)

> ENTRATE EXTRATRIBUTARIE

- Contravvenzioni al Codice della Strada e sanzioni amministrative
- Acquedotto - utenze idriche
- Lampade votive
- Rette scolastiche
- Oneri di urbanizzazione
- Servizi a domanda individuale

Con riguardo alle sanzioni amministrative, siamo in grado di garantire il recupero crediti internazionale attraverso azioni stragiudiziali e giudiziali, con il supporto di legali ed agenzie di recupero crediti direttamente convenzionati e corrispondenti all'estero.