

PolMagazine

GIUGNO 2024 | n. 11 (13) - Anno IV

DRITTI AL PUNTO

STRADE più SICURE CON LE ZONE 30?

È tempo di dare
una risposta

OMOLOGAZIONE e APPROVAZIONE

Aspetto operativo
del controllo alla luce
della sentenza della Cassazione

A OTTOBRE
l'XI edizione di
PolMeeting

L'EVENTO NAZIONALE DELLA POLIZIA LOCALE



L'AUTOVELOX SALVA LA VITA

SCEGLI BENE DA CHE PARTE STARE

LE GRANDI IDEE NON DORMONO MAI

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



Trenta SÌ, trenta NO... LA TERRA DEI LIMITI

Da quando Bologna, prima grande città italiana a fare questa scelta, è diventata una Città 30, nel nostro paese si è aperto un dibattito serrato. Cittadini, associazioni, istituzioni, forze dell'ordine hanno espresso giudizi a volte netti, altre sfumati.

Da un lato ci sono le posizioni di chi è contrario senza se e senza ma. A spanne, le argomentazioni sono queste: andare troppo lentamente provoca un aumento dei tempi di percorrenza e, di conseguenza, un maggiore volume di traffico e più smog nell'aria. Ancora, le amministrazioni comunali abbassano i limiti di velocità con il solo obiettivo di fare cassa. E poi, se l'automobilista deve stare attento a non superare i 30 all'ora, c'è il rischio che guardi il tachimetro più che la strada, con maggiore probabilità di provocare un incidente.

Dall'altra parte, si sostiene che una Città 30 sia destinata nel lungo periodo ad avere strade più sicure, a ridurre il numero di vittime di incidenti, a essere meno rumorosa, a favorire la mobilità dolce e pratiche di spostamento ambientalmente più sostenibili e via di questo passo.

Comunque la si pensi, **la decisione della città di Bologna ha avuto il merito di stimolare un confronto utile**, al quale non ci sottraiamo di certo. In uno degli articoli di copertina di questo numero parliamo della spinta che viene dai sindaci, della posizione espressa dal ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, della direttiva con cui il dicastero fissa una serie di punti fermi sulla possibilità di imporre il limite di 30 km/h.

Su un aspetto tutti – cittadini, associazioni, forze dell'ordine e istituzioni – non possono certo non essere d'accordo: **la strage sulle strade va fermata con ogni mezzo possibile, in Italia e in Europa.** L'8 marzo scorso la Commissione europea ha pubblicato alcuni dati preliminari sugli incidenti stradali avvenuti nell'Ue nel 2023: ebbene, sulle strade europee a quella data erano già morte oltre 20mila persone. Volendo stringere il focus sull'Italia, è vero che la situazione negli ultimi anni sta lentamente migliorando, ma c'è ancora molto da fare. Da poco meno di 8mila morti sulla strada nel 2000 siamo passati a circa 3mila, anche grazie ai dispositivi di controllo elettronico della velocità. Per quanto il trend sia in diminuzione, sono comunque ancora tanti, tantissimi. Troppi.

Mario Bencivinni

IL TEAM DI QUESTO NUMERO



Giovanni DI CAPUA

Dirigente Comandate
di Polizia Locale a.r.

Fabio DIMITA

Funzionario direttivo ministero delle Infrastrutture
e della mobilità sostenibili



Gianluca FAZZOLARI

Sostituto Commissario
della Polizia di Stato

UNA NUOVA ERA



Kria

SISTEMI BASATI SU TECNOLOGIE DI ACQUISIZIONE
E RICONOSCIMENTO AUTOMATICO DELLE IMMAGINI



Editoriale

03 / Trenta SÌ, trenta NO... la terra dei limiti

Una risposta a tutti

06 / Strade cittadine: sono tutte comunali?

07 / Carta tachigrafica e patente: cosa fare se i numeri non coincidono?

07 / Stallo di sosta per disabili personalizzato, come procedere?

08 / Uso di materiale plastico come spartitraffico



Attualità

10 / Successo per la tecnologia made in Italy a Intertraffic 2024

Album di famiglia

13 / A Cosenza l'XI edizione di PolMeeting



Obiettivo su

14 / Omologazione e approvazione

20 / Città 50 o Città 30?

CDS e dintorni

26 / Assicurazioni, cosa cambia

Norma_le

32 / Arresto in flagranza differita

PolMagazine

DIRITTI AL PUNTO

Giugno 2024

Direttore: Mario **BENCIVINNI**
 Art director: Luigi **VIRCILO**
 Grafica e impaginazione: Antonello **CALIPARI**
 Francesca **COZZA**

Email Redazione: ufficiostampa@lobepartners.it

Hanno collaborato: Giovanni **DI CAPUA**,
 Fabio **DIMITA**,
 Gianluca **FAZZOLARI**

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:
4 GIUGNO 2024

Registrazione Tribunale Roma n. 88/2021
 Periodicità mensile | n. 11 (13) - Anno IV

* 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.



Strade CITTADINE sono tutte COMUNALI?

Mi trovo in una situazione curiosa. Davo per scontato che le strade cittadine fossero tutte comunali, invece ho scoperto che alcune, seppure a tutti gli effetti strade a uso pubblico, risultano a catasto terreni privati seminativi, anche se ormai presenti da più di mezzo secolo. Come e chi deve ovviare a tale anomalia e come fare in modo da attivare tale procedura di regolarizzazione? Ringrazio per la cortese attenzione. Saluti.

E-mail firmata

Le strade esterne all'abitato e destinate prevalentemente al servizio dell'agricoltura, sono definite "vicinali" (cfr. A.M. Sandulli, Manuale di diritto amministrativo, Novene, Napoli, II, pag. 813). Esse vengono formate mediante conferimento di suolo dai vari proprietari, dando luogo a una comunione per la quale il godimento non è iure servitutis, ma iure proprietatis, in quanto tutti gli uti-

lizzatori hanno contribuito alla loro apertura. Le porzioni di suolo conferito, pertanto, non restano nella proprietà individuale di ciascuno dei proprietari conferenti, ma danno luogo alla formazione di un nuovo bene, oggetto di comunione e goduto da tutti in base a un comune diritto di proprietà.

La materia è attualmente regolata dalla legge 20 marzo 1865 n. 2248, dal decreto legislativo Luogotenenziale 1° settembre 1918 n. 1446 e dalla legge 12 febbraio 1958 n. 126. Ai sensi della legge 20 marzo 1865 n. 2248 allegato F, la riparazione e la conservazione delle strade vicinali è a carico degli utenti. Il municipio può essere tenuto a concorrere alle spese per le strade vicinali più importanti (art. 51).

Le strade vicinali, sempre di proprietà privata, possono essere soggette a uso privato o pubblico. Devono ritenersi strade vicinali soggette a uso pubblico le vie agrarie che, originariamente di natura privata, siano state successivamente aperte al pubblico transito, anche se non classificate come tali e non inserite nell'elenco delle strade pubbliche. L'uso pubblico, infatti, non può essere affermato solo sulla base dell'iscrizione della stra-

da nell'elenco formato dalla pubblica amministrazione delle vie gravate di uso pubblico, in quanto lo stesso non ha natura costitutiva, ma meramente dichiarativa.

Affinché una strada vicinale possa considerarsi di uso pubblico devono sussistere:

- 1)** Il passaggio esercitato a seguito di costituzione di servitù pubblica da una collettività di persone qualificate dall'appartenenza a un gruppo territoriale, quale ad esempio un comune o una frazione;
- 2)** la concreta idoneità della strada a soddisfare esigenze di pubblico interesse quale, ad esempio, il collegamento con la pubblica via;
- 3)** un titolo valido a sorreggere l'affermazione di uso pubblico.

Si conferma che le strade vicinali aperte al pubblico passaggio, ancorché private e non inserite nell'elenco delle strade pubbliche, siano da considerarsi a tutti gli effetti a uso pubblico e pertanto, ai sensi dell'art. 37 c. 1 lett. c) del vigente Codice della strada (DLg n. 285/1992), e secondo la definizione di cui all'art. 2 c. 5 lett. D), ultimo periodo, del medesimo, al Comune spetta l'apposizione e la manutenzione della relativa segnaletica.

(f.d.)

CARTA TACHIGRAFICA e PATENTE

Cosa fare se i numeri NON COINCIDONO?

Abbiamo fermato un autista della Slovacchia e dal controllo documentale effettuato è emerso che la sua patente ha un numero diverso rispetto a quello riportato sulla carta tachigrafica. Si chiede se tale situazione sia sanzionabile e, in caso di risposta positiva, quale procedura applicare.

Grazie e complimenti per la rivista.

E-mail firmata

Per quanto concerne la fattispecie in esame, il ministero dell'Interno, basandosi sulle risultanze, ha puntualizzato con la recente cir-

colare del 30 gennaio 2024, che le norme di riferimento in materia sono il regolamento n. 165/2014 (articolo 26) e il decreto interministeriale del 19 ottobre 2021 (articolo 4) in cui si fissano le modalità di rilascio delle carte tachigrafiche.

Nel regolamento citato si evince che la carta tachigrafica è valida cinque anni e che deve essere identificata in modo univoco dal codice dello Stato membro di rilascio e dal numero della carta composto da 16 caratteri alfanumerici, affinché sulla base di questi elementi si possa avere certezza di identificare il conducente. Il decreto citato prevede, inoltre, che deve essere riportato il numero della patente al momento del rilascio, ma visto che la carta vale, come detto, cinque anni, è possibile che in questo lasso di tem-

po la patente venga rinnovata, che il numero non corrisponda più a quello riportato sulla carta, che invece rimane valida e che dispone di tutti gli elementi che consentono, comunque, di identificare l'autista.

La circolare ricorda, inoltre, che attraverso la banca dati "Tachonet", creata con regolamento n. 1503/2017, è stata resa operativa, al fine di affinare i controlli, l'interconnessione dei database delle carte tachigrafiche rilasciate dagli Stati membri.

Di conseguenza, dal combinato delle disposizioni sopra citate, il ministero ritiene che la non corrispondenza del numero di patente riportato sulla carta del conducente con quello della patente posseduta ed esibita al momento del controllo, non possa essere oggetto di sanzione.

Stallo di SOSTA per DISABILI personalizzato, Come procedere?

Spettabile redazione, si chiedono delucidazioni su come il Comando scrivente si debba comportare qualora dovesse accertare l'utilizzo di uno stallone di sosta riservato per disabili "personalizzato" da parte di un soggetto portatore di disabilità e munito di contrassegno. L'autovettura di quest'ultimo potrà essere rimossa in deroga a quanto stabilito dall'art. 159 del Codice della strada e art. 354 del Regolamento? Si ringrazia anticipatamente per l'eventuale risposta.

E-mail firmata

L'art. 159 comma 1, lett. c) del D.lgs. 285/1992, Nuovo Codice della strada, stabilisce, tra le varie fattispecie elencate e in termini generali, la possibile rimozione di un

veicolo quando la sosta sia vietata e costituisca pericolo o grave intralcio alla circolazione stradale. Il medesimo articolo al comma 3, prevede la possibilità dello spostamento del veicolo in alternativa alla rimozione del medesimo. L'art. 354 del regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice della strada del Dpr 495/1992 dice che "è vietato il blocco dei veicoli destinati a servizi di polizia, anche se privati, di ambulanze, dei Vigili del Fuoco, di soccorso, nonché di quelli dei medici che si trovano in attività di servizio in situazione di emergenza e degli invalidi, purché muniti di apposito contrassegno".

Alla luce del combinato degli articoli sopra citati, pertanto, nel caso in cui un veicolo munito di contrassegno di parcheggio per disabili occupi senza titolo uno stallone di sosta riservato "ad personam" ad altro soggetto disabile, appare possibile applicare la procedura di cui all'art. 159, comma 3, del Codice della strada, effettuando lo spostamento del veicolo in divieto di sosta tramite un mezzo

adibito alla rimozione con conseguente addebito delle spese di intervento a carico del proprietario del veicolo e con applicazione della sanzione di cui all'art. 188, comma 5, del Codice della strada.

Il veicolo deve essere spostato nelle immediate vicinanze dello stallone di sosta riservato, al fine di arrecare il minor danno possibile al soggetto disabile sanzionato.

Per l'individuazione della diversa ubicazione del veicolo, l'interessato o suo delegato, dovrà rivolgersi al Comando di Polizia Locale che lo dovrà informare.

Se il conducente del veicolo arriva durante le operazioni di spostamento, o prima dell'arrivo del carro attrezzi, è consentita la restituzione immediata del veicolo, ma solo dopo il pagamento delle spese di intervento all'incaricato del concessionario del servizio rimozioni.

L'intervento si considera iniziato con la richiesta di intervento del carro attrezzi.

(f.d.)

Uso di materiale plastico come SPARTITRAFFICO

Spettabile redazione, l'Ufficio tecnico dell'Amministrazione comunale ha richiesto al Comando di Polizia Locale un parere sull'utilizzo di manufatti tipo new jersey e di delineatori di corsia in materiale plastico o gomma da utilizzare come spartitraffico sormontabile, anche come spartitraffico centrale. Si chiede se possa essere considerato fattibile e legittimo l'utilizzo di tali dispositivi di protezione, oppure il loro uso potrebbe creare condizioni tali da essere considerati come insidia stradale viste le ridotte dimensioni e la difficoltà di percepire per gli utenti la loro presenza sulla strada?

E-mail firmata

Nella fattispecie in esame si evidenzia che i dispositivi proposti, cioè i delimitatori di corsia, sono concepiti per la segnalazione di corsie riservate, ai sensi dell'art. 178 del regolamento di esecuzione e di attuazione. Pertanto è da escludere categoricamente il loro impiego per la funzione di spartitraffico. In via generale si richiamano, in premessa, le disposizioni contenute nell'art. 140, c. 1 del Cds e di cui agli artt. 7, 14 e 40 dello stesso, nonché quelle di cui all'art. 139 del relativo regolamento di esecuzione e di attuazione. Si osserva, inoltre, che l'art. 3, c. 1, punto 49) del Cds definisce spartitraffico "la parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione delle correnti veicolari". In merito all'adeguamento tecnico della strada e l'eventuale previsione di uno spartitraffico centrale, si precisa che, non rinvenendo espresso obbligo normativo all'installazione



di una barriera di ritenuta stradale su strade con velocità di progetto non superiore ai 70 Km/h in conformità alla statuizione di cui all'art. 2 del decreto ministeriale 18.2.1992, resta in capo all'ente proprietario e/o gestore, ai sensi dell'art. 14 del Cds, stabilire se tale previsione sia necessaria e/o opportuna nel caso specifico. Si osserva che, qualora ritenuto necessario anche "per conferire maggiore sicurezza alla circolazione distanziando i due sensi di marcia" (v. art. 139, c. 6 del precitato regolamento), ciò potrà essere stabilito, previa analisi dei rischi per le diverse configurazioni tecniche ammesse, sulla base delle evidenze che emergono da valutazioni approfondite degli aspetti di sicurezza correlati. Sotto il profilo tecnico, lo spartitraffico centrale potrà essere, in prima istanza, individuato dalla segnaletica orizzontale, con la previsione delle due strisce affiancate continue di separazione delle corsie e delle zebraature nel caso in cui il loro distanziamento sia maggiore dei 50 cm prescritti. Potranno, inoltre, essere previsti, se del caso, dispositivi complementari, quali chiodi a larga testa, inserti e dispositivi di delineazione luminosa (v. art. 154, c. 2 e artt. 170, c. 8 e 174 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Cds). Nel caso in cui si configurino specifiche condizioni di rischio per l'utenza, al fine di

tutelare la sicurezza nella circolazione stradale, come sopra precisato, potrà anche essere considerata la previsione di uno spartitraffico centrale invalicabile di opportuna larghezza e altezza, in conformità all'allegato al decreto ministeriale 21.6.2004, n. 2367 e ai requisiti prescritti dal decreto ministeriale 28.6.2011 (certificato Ce e relativa marcatura). In tale evenienza, considerate le circostanze incidentali esposte, dovrà essere considerata, altresì, l'opportunità di mitigare i rischi derivanti dalle eventuali interazioni dell'utenza con la barriera, mediante l'impiego di dispositivi di sicurezza per motociclisti in conformità alle prescrizioni di cui al decreto ministeriale 01.4.2019.

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.



Scansiona il QR CODE
per altri quesiti



LAVORIAMO PER MIGLIORARCI

Integraa Holding è un Operatore postale nato con l'intento di superare 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



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



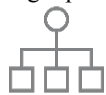
PUNTIAMO TUTTO SULLA FORMAZIONE

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



CREDIAMO NELLA RICERCA

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



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



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



PRODOTTI POSTALI



DIRECT MAILING



PLICHI E PACCHI



ATTI GIUDIZIARI



NOTIFICA CON MESSO



FATTURAZIONE ELETT.



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 INTEGRRAA, COMPRESIVO 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



Successo per la **TECNOLOGIA** **MADE IN ITALY** a Intertraffic 2024

Il Gruppo italiano laBconsulenze tra i protagonisti del più importante evento commerciale al mondo dedicato ai player che operano nell'ecosistema della mobilità, al RAI Exhibition and Convention Centre di Amsterdam. In mostra, in particolare, i laBGlasses e il T-EXSPEED

“Questo è solo l'inizio. Abbiamo intenzione di continuare a stupire i nostri clienti e i nostri partner nazionali e internazionali”. **Luigi Bruno, AD di Imperium Holding**, commenta con queste parole l'edizione 2024 di Intertraffic.

“Il riscontro che abbiamo avuto ad Amsterdam da tutto il mondo è stato assolutamente appagante ed entusiasmante”, si legge in un comunicato stampa del Gruppo laBconsulenze. “È la conferma del percorso di crescita che il Gruppo sta avendo nella capacità di offrire

soluzioni software e tecnologiche a supporto delle Pubbliche Amministrazioni locali e centrali”.

Tra i dispositivi che il Gruppo laBconsulenze ha messo in mostra ad Amsterdam spiccano i laBGlasses e il T-EXSPEED di Kria, particolarmente apprezzati dai player che hanno visitato lo spazio espositivo.

“Il primo trimestre del 2024 si è chiuso con un ottimo risultato: il T-EXSPEED sta andando molto bene in Italia e nel mondo”, spiega a questo proposito **l'AD di Kria Enzo**

D'Antona. “Il fatto di avere una macchina all in one, che permette di coprire numerosi ambiti del controllo stradale - semaforo rosso, velocità, zona a traffico limitato - è un nostro punto di forza. E poi la tecnologia della computer vision è assolutamente vincente in questo momento”.

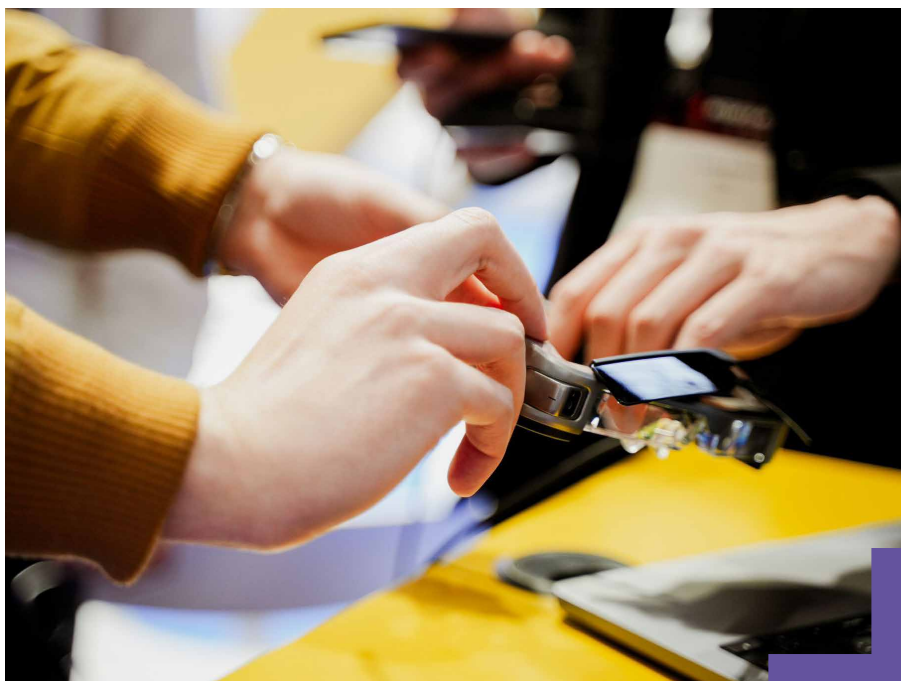
Quello di Amsterdam è un appuntamento fondamentale “per confermare il primato tecnologico del Gruppo”, uno tra i pochi player in Italia in grado di proporsi come fornitore unico della Pubblica Amministrazione

nel settore dell'erogazione di servizi integrati per la gestione del ciclo sanzionatorio riferito alle infrazioni al Codice della strada (dall'impianto dei dispositivi sino allo sviluppo del software) e per la gestione dei tributi, delle entrate patrimoniali e delle aree di sosta a pagamento.

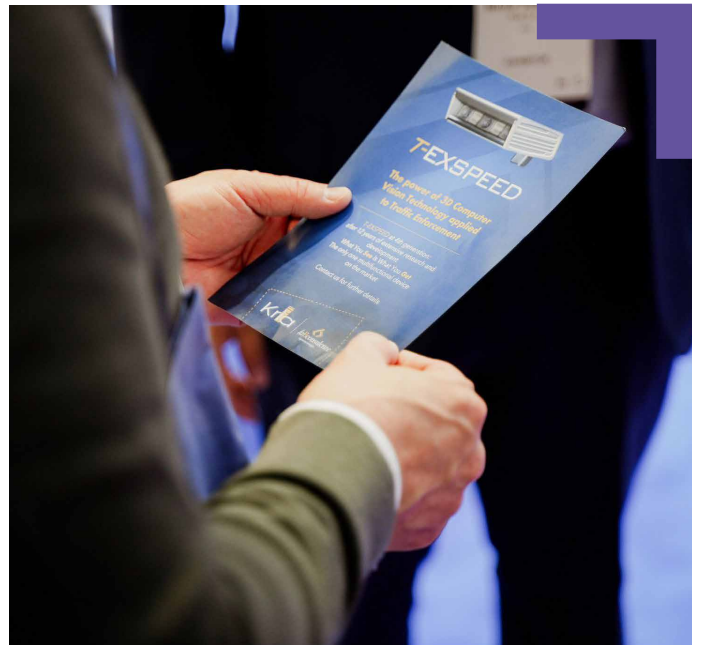
“Presentiamo le nostre innovazioni e spieghiamo in che modo siamo in grado di supportare le PA con progetti ad hoc e con soluzioni customizzate, in modo da intercettare anche le necessità latenti dei nostri clienti. L'entusiasmo è massimo.

Tutto ciò è un ulteriore stimolo affinché nei mesi a venire ci siano ancora maggiori investimenti in ricerca e sviluppo, e ci siano ancora maggiori investimenti in attività dal lato commerciale, che possano radicare la nostra presenza in tutti i continenti”, è l'auspicio di **Luigi Bruno** a conclusione dell'evento olandese.

Quello di Amsterdam è un appuntamento fondamentale per il settore, grazie alle occasioni di networking e alla presentazione di prodotti, soluzioni e servizi innovativi



In questa fotografia il T-EXSPEED. In alto, i iBglases. Nella pagina che segue, altri momenti di Intertraffic 2024



POLIZIA LOCALE | TRIBUTI | SICUREZZA STRADALE | TECNOLOGIA

un evento

LOB&PARTNERS
comunicazione strategica

un'idea

laBconsulenze
spazio aziende

PolMeeting

COSENZA OTTOBRE 2024

L'EVENTO NAZIONALE DELLA POLIZIA LOCALE

Sarà ancora una volta la città di Cosenza a ospitare l'evento nazionale dedicato alla Polizia Locale e alla Pubblica Amministrazione

L'undicesima edizione di PolMeeting, che si svolgerà a ottobre 2024, proporrà incontri, workshop e tavole rotonde con prestigiosi relatori, rappresentanti istituzionali e personalità provenienti da tutta Italia.

Un format oramai sperimentato e particolarmente apprezzato quello di PolMeeting. Lo dimostrano i numeri in crescita costante.

Lo scorso anno, per l'edizione del decennale, **oltre settanta relatori**, partecipanti mai così numerosi, **decine di tavole rotonde e**

workshop, due ordini professionali coinvolti, i presidenti e i rappresentanti nazionali di tutte le maggiori **associazioni di Polizia Locale** presenti, una ricca area espositiva con aziende provenienti da tutta Italia e oltre 220 studenti protagonisti del progetto **PolSchool**.

A ottobre 2024, dunque, formazione, approfondimento normativo, aggiornamento sulle prassi operative e nuove tecnologie per la Polizia Locale e la Pubblica Amministrazione. **Appuntamento a Cosenza.**



Scansiona il QR CODE
e scopri di più su
PolMeeting



120 140 160

100

80

60

40

20

0

180

200

220

240

280

OMOLOGAZIONE e APPROVAZIONE

L'aspetto operativo del controllo alla luce
della Sentenza di Cassazione n. 10505/2024.
Aspetti di criticità e possibili soluzioni



Non è la prima volta che la Corte di Cassazione richiama un “obbligo di omologazione” per i dispositivi di controllo per la rilevazione delle infrazioni della velocità, ex articolo 142 del Codice della strada. Lo aveva già fatto negli anni passati anche con sentenze di rinvio, ma in questa occasione entra specificamente nel merito della corretta interpretazione e applicazione dei commi 1 e 6 dell’articolo 142 sopra citato, precisando come non sia sufficiente la sola procedura di “approvazione” del dispositivo automatico di controllo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma sia necessaria anche la procedura di “omologazione” da parte del Ministero dello Sviluppo economico (oggi ministero delle Imprese e del Made in Italy). Due procedure distinte, secondo i giudici della seconda sezione civile, che per questa ragione hanno dato ragione a un automobilista che ha ottenuto l’annullamento della violazione per superamento dei limiti di velocità. Alla luce di tale pronunciamento va tenuto in considerazione un fatto di particolare importanza: in Italia nessun dispositivo per l’accertamento in modalità automatica della violazione per eccesso di velocità, che siano fissi, mobili e per il controllo della velocità media, risulta omologato in quanto non esiste la norma tecnica di riferimento ovvero un regolamento ministeriale indicante gli “standard europei e nazionali”. Pertanto, **i dispositivi in questione sono solamente oggetto di “approvazione” da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**

IL QUADRO NORMATIVO

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Decreto del 13 giugno 2017 n. 282, all’art. 1 ha disposto: “Nelle more della emanazione di specifiche norme per la omologazione, ai sensi dell’art. 192, commi 1 e 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, dei dispositivi, delle apparecchiature e dei

“Sostenere che la mancata omologazione ministeriale renderebbe inutilizzabile il rilievo prodotto dal dispositivo è un concetto assolutamente distorto e lontano dalla realtà fattuale e giuridica”

mezzi tecnici per l’accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, si procede all’approvazione del prototipo ai sensi dell’art. 192, comma 3, del decreto sopra richiamato (Cds)”. Più di recente, il medesimo Ministero con nota del 14.8.2020, ha confermato come “le funzioni per le quali i dispositivi sono stati approvati, sono espressamente indicate nei richiamati Decreti dirigenziali di approvazione, che costituiscono la certificazione del fatto che le risultanze di tali apparecchiature sono considerate fonti di prova per la determinazione dell’osservanza dei limiti di velocità, ai sensi dell’art. 142 comma 6 D. Lgs. 285/1992”.

In sostanza, **le aziende produttrici presentano domanda di omologazione ministeriale del prototipo prodotto ed è il Ministero che, eseguiti tutti i controlli tecnici del caso, rilascia il necessario provvedimento autorizzatorio** proprio al fine di poter eseguire i controlli elettronici della velocità. Non solo, ma gli strumenti, poi prodotti sulla scorta del prototipo, vengono sottoposti a taratura iniziale e periodica che consentono un controllo sull’esatto funzionamento di ogni singolo dispositivo che viene poi messo in commercio. E i dispositivi, successivamente, sono sottoposti a controllo e verifica di funzionalità da parte dei Comandi prima di utilizzarli e renderli operativi su strada.

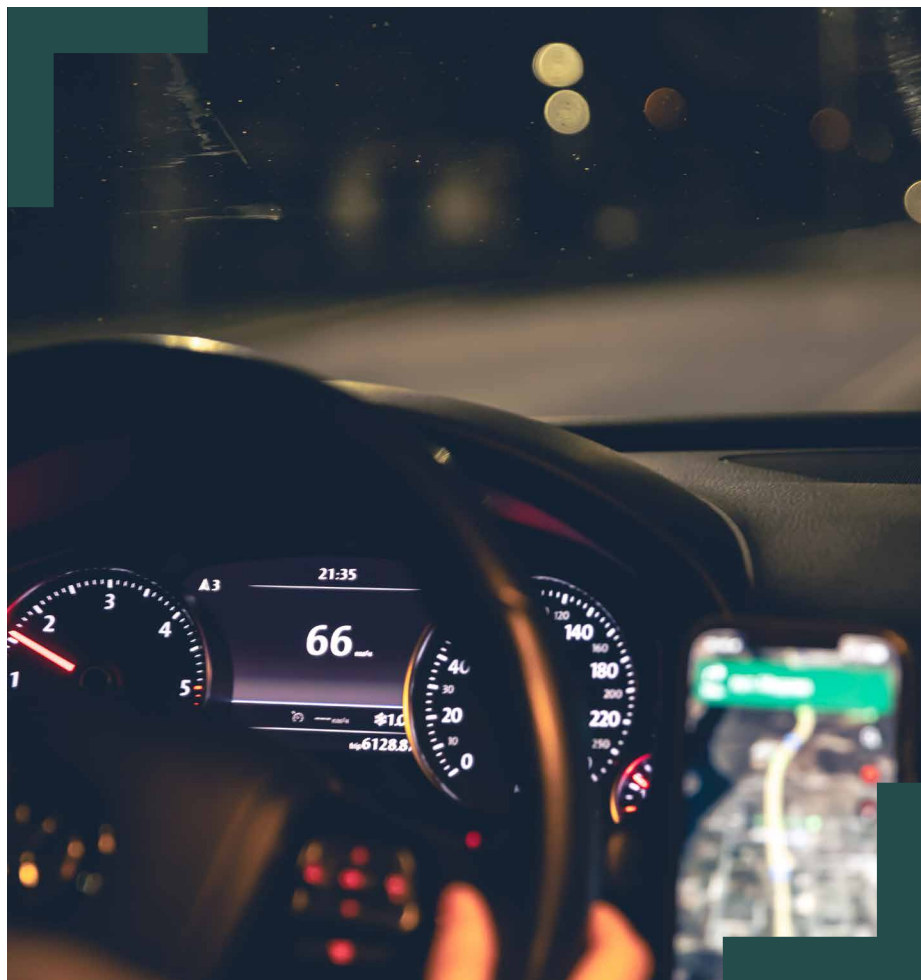
Sostenere, quindi, che la mancata omologazione ministeriale renderebbe inutilizzabile il rilievo prodotto dal dispositivo è un con-

cetto assolutamente distorto e lontano dalla realtà fattuale e giuridica. La procedura di 'approvazione', infatti, per come già detto e per come ribadito dal Ministero, è identica a quella prevista per la 'omologazione', poiché il comma 3 dell'art. 192 del Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada, richiama il comma 2. Non solo, ma la omologazione riguarda il prototipo dei dispositivi e non il singolo dispositivo prodotto e utilizzato concretamente per l'accertamento dell'illecito.

E sono la taratura e il controllo periodico del dispositivo che garantiscono la perfetta funzionalità dello stesso sotto il profilo della rilevazione della velocità e non certamente la eventuale 'omologazione' piuttosto che 'approvazione' del 'prototipo'.

Il Ministero ha, quindi, evidenziato come: *"In generale le procedure tipo per l'omologazione/approvazione di dispositivi/sistemi di rilevazione d'infrazioni, previste dal richiamato art. 45, comma 6, del vigente Codice della Strada e regolate dall'art. 192 del citato Regolamento, si basano su un'istruttoria tecnico-amministrativa, identica sia per l'omologazione sia per l'approvazione, svolta da questo Ufficio, tesa a valutare la validità, l'efficacia e l'efficienza del prodotto e la sua conformità alle norme tecniche nazionali e comunitarie, vigenti al momento dell'esame".* Ha aggiunto, inoltre, che: *"Una volta acquisite e verificate tutte le certificazioni necessarie, viene richiesto il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato, che si pronuncia sul dispositivo/sistema proposto, valutandone l'efficienza*

"Sono la taratura e il controllo periodico del dispositivo che garantiscono la perfetta funzionalità dello stesso sotto il profilo della rilevazione della velocità e non certamente la eventuale omologazione piuttosto che approvazione del prototipo"



tecnica e l'idoneità a svolgere la funzione per la quale è richiesta l'approvazione/omologazione. In caso di esito favorevole, viene emanato un decreto dirigenziale che autorizza il titolare della richiesta alla commercializzazione dei diversi esemplari del dispositivo/sistema, da produrre in conformità al prototipo depositato all'atto della richiesta di omologazione o approvazione". Il Ministero in questione ha, altresì, precisato che la accuratezza della procedura e la conseguente regolarità dell'accertamento del superamento del limite di velocità consentito, nei limiti della tolleranza prevista dalla norma primaria, è garantita dalle prove di funzionalità e di taratura, che vengono richieste per l'ottenimento dell'approvazione, e dalle successive verifiche iniziali e periodiche di funzionalità e di taratura.

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

L' ORDINANZA

I giudici della Suprema Corte, a parere dello scrivente, hanno assunto il loro pronunciamento limitandosi principalmente alla interpretazione letterale del combinato dei commi 1 e 6 dell'articolo 142, sotto l'aspetto operativo, seguendo la linea logica che l'eventuale conflitto semantico-interpretativo tra il citato articolo 142 del Codice della strada e l'articolo 192 del Regolamento di esecuzione e attuazione, non può che far prevalere il primo in quanto norma primaria rispetto al secondo che ha natura regolamentare. Difatti, la Suprema Corte, come si legge nel testo dell'Ordinanza, precisa come *"letteralmente l'articolo 142, comma 6, C.d.s. parla solo di "apparecchiature debitamente omologate", le cui risultanze – si sottolinea – sono considerate "fonti di prova" per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità (la stessa espressione – sempre in funzione della valutazione della legittimità dell'accertamento – si rinviene, peraltro, nell'art. 25, comma 1, lett. a) della legge n. 120/2010, con la quale ne è stato previsto l'inserimento nel comma 1 dello stesso art. 142 C.d.s., con riguardo ai tratti autostradali). Aggiunge che "il complementare ed esplicativo art. 192 del regolamento di esecuzione e di esecuzione del C.d.s. (d.P.R. n. 495/1992) il quale disciplina i "controlli e omologazioni" (in attuazione della norma programmatica di cui all'art. 45, comma 6, C.d.s.) – contempla distinte attività e funzioni dei procedimenti di approvazione e di omologazioni (dove la differenza dei conseguenti effetti agli stessi riconducibili). Infatti, il*

suo secondo comma stabilisce che: *L'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei lavori pubblici accerta, anche mediante prove, e avvalendosi, quando ritenuto necessario, del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, e ne omologa il prototipo quando gli accertamenti abbiano dato esito favorevole (...)*". Per la Cassazione quest'ultimo passaggio deve essere inteso nel senso giuridico che il procedimento di approvazione costituisce un passaggio propedeutico (ma comunque dotato di una propria autonomia) al fine di procedere all'omologazione (costituente, perciò, frutto di un'attività distinta e consequenziale) dell'apparecchio di rilevazione elettronica della velocità.

Per la Cassazione, quindi, è condivisibile l'interpretazione relativa alla distinzione tra i due procedimenti di approvazione e omologazione del prototipo, in quanto hanno caratteristiche, natura e finalità diverse.

A parere della medesima Corte, l'omologazione ministeriale autorizza la riproduzione in serie di un apparecchio testato in laboratorio, con attribuzione della competenza al Ministero per lo sviluppo economico, nel mentre l'approvazione consiste in un procedimento che non richiede la comparazione del prototipo con caratteristiche ritenute fondamentali o con particolari prescrizioni previste. Nel particolare e come risultato dell'interpretazione letterale e semantica ef-

fettuata, per l'Organo giudicante il citato art. 45, comma 6, del Codice della strada – per quanto già sopra esposto – non opera alcuna equiparazione tra approvazione e omologazione.

Al contrario, l'articolo in esame distingue nettamente i due termini, da ritenersi perciò differenti sul piano formale e sostanziale, giacché intende riferirsi a tutti i "mezzi tecnici atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni", taluni dei quali destinati a essere necessariamente omologati (quali, per l'appunto, i dispositivi demandati specificamente al controllo della velocità, stante l'inequivocabile precetto 142, comma 6, C.d.s., laddove l'utilizzo dell'espressione "debitamente omologati" impone necessariamente la preventiva sottoposizione del mezzo di rilevamento elettronico a tale procedura e che, solo se assolta, è idonea a costituire "fonte di prova" per il riscontro del superamento dei prescritti limiti di velocità e altri per i quali è sufficiente la semplice approvazione. Tale assunto non appare condivisibile sia alla luce dell'impianto normativo vigente, come precedentemente descritto, sia dal fatto che sia nel Codice della strada che nel Regolamento di esecuzione e attuazione dello stesso, non vi è alcun richiamo che possa definire la procedura di "approvazione" come propedeutica a quella di "omologazione". Pertanto, sostenere che la mancata omologazione ministeriale renderebbe inutilizzabile il rilievo prodotto dal dispositivo è un concetto assolutamente distorto e lontano dalla realtà fattuale e giuridica. La procedura di 'approvazione', infatti e per come già detto,

e per come ribadito dai pareri Ministeriali, è identica a quella prevista per la 'omologazione', poiché il comma 3 dell'art. 192 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della strada, richiama il comma 2, dove il legislatore impiega i due vocaboli mettendoli in correlazione, con la congiunzione "o", fornendo così un'alternativa.

SOLUZIONI

Il legislatore con l'emanazione dell'art. 4 del d.L. 121/2002, convertito, con modificazioni nella legge n. 168 del 2002, ha previsto che l'uso di dispositivi di rilevamento della velocità automatici senza la presenza dell'organo accertatore e, più in particolare, la mancata contestazione dell'illecito previsto e sanzionato dall'art. 142 del C.d.s., ove è ammessa lungo le autostrade e strade extraurbane principali, nonché sulle strade extraurbane secondarie e urbane di scorrimento, se così individuate dal prefetto, quali strade sulle quali si rende pericoloso il fermo del veicolo lanciato a velocità eccessiva. Al comma 3, secondo capoverso, del medesimo articolo 4 si legge: "Se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati od omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285".

L'art. 201, comma 1 bis, lett. e) del Codice della strada richiama l'utilizzo di dispositivi di controllo con la presenza dell'organo accertatore. Tutti i dispositivi sopra citati



sono soggetti alla procedura di approvazione ovvero omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale ipotesi operativa è richiamata nell'articolo 201, comma 1 bis, lett. f), del Codice della strada. L'art. 201, comma 1-ter, negli ultimi due capoversi precisa: "Omissis... Nei casi previsti alle lettere b), f) e g) del comma 1-bis non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1".

È opportuno che la lettura delle norme sopra citate avvenga in coordinamento con quanto disposto dall'articolo 201, comma 1-quater, che riporta: "In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-bis), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico (...) omissis (...)". e del comma 1-ter dell'art. 201, comma 1 bis del Codice della strada".

Dalla lettura del combinato delle disposizioni sopra richiamate appare evidente come la legittimità dell'utilizzo dei dispositivi automatici per le violazioni elencate sia condizionato all'esito positivo della procedura di omologazione, ovvero approvazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili secondo le procedure stabilite dal medesimo Ministero in coerenza con quanto previsto in via generale dall'art. 45, comma 6, del Codice della strada.

La differenza tra un procedimento di omologazione e uno di approvazione è da ricercarsi unicamente nel fatto che per il primo esistono norme tecniche di riferimento, europee e/o italiane, mentre per il secondo manca tale riferimento. Pertanto, i dispositivi approvati possono

"La Corte implicitamente non riconosce un valore assoluto al dispositivo dettato con la sentenza in esame, lasciando aperta una possibile diversa interpretazione delle norme"

essere richiamati a successiva verifica qualora sia emanata una norma tecnica, per valutare la rispondenza degli stessi alle nuove specifiche richieste.

Va evidenziato come nell'Ordinanza in argomento sia stata comunque applicata la compensazione della spese legali e di giudizio tra le parti. Tale decisione della Suprema Corte risulta giustificata dal fatto che la questione in esame non solo sia stata sottoposta, in modo diretto e approfondito, per la prima volta all'esame della medesima Corte, ma che appare controvertibile anche per quanto emerge dalla non univoca giurisprudenza di merito formatasi al riguardo (per come dà atto anche la sentenza in esame) e per il rilevante impatto pratico che produce nella materia generale della circolazione stradale. Pertanto, lo stesso organo giudicante implicitamente non riconosce un valore assoluto al dispositivo dettato con il pronunciamento in esame, lasciando aperta a una possibile diversa interpretazione delle norme oggetto del gravame de quo in occasione di successivi pronunciamenti in materia da parte degli organi giudicanti. Tra l'altro la Corte con il pronunciamento de quo non entra nel merito di quanto disposto dall'articolo 4 del DL121/2002 convertito con legge 168/2002 e dall'articolo 201, comma 1-ter, in cui gli ultimi due periodi sono stati inseriti con la legge 120/2010.

Entrambe le disposizioni normative richiamano la possibilità di utilizzare **dispositivi "omologati o approvati"** per il rilevamento della velocità nella modalità operativa che prevede la "postazione fissa" senza la presenza dell'organo accertatore. Le medesime, peraltro, sono state emanate successivamente al D.Lgs 285/1992 (Codice della strada) e come fonte di legge sono di pari grado rispetto a quest'ultimo. Quindi, quanto previsto dai commi 1 e 6 dell'art. 142, del Codice citato, appare superato alla luce anche di quanto previsto dall'articolo 15 delle Preleggi, che riporta: "Le leggi non sono abrogate che da leggi posteriori per dichiarazione espressa del legislatore, o per incompatibilità tra le nuove disposizioni e le precedenti o perché la nuova legge regola l'intera materia già regolata dalla legge anteriore".

Pertanto, **ritengo che quanto richiamato dall'articolo 6 sopra citato, che contempla l'utilizzo dei soli dispositivi di controllo "debitamente omologati", sia stato superato dalle disposizioni normative in questione** che prevedono l'utilizzo di strumenti "omologati" o "approvati", anche se limitatamente all'ambito applicativo di cui alla lettera f) dell'art.201, comma - 1bis.

Alla luce delle considerazioni di fatto e di diritto suesposte, pertanto, come soluzione procedurale si suggerisce di modificare i verbali di contestazione richiamando l'articolo 142 nell'individuazione della violazione di norma comportamentale, citando "per modalità operativa" la legge 168/2002 art. 4, comma 3, in combinato con il comma 1-ter dell'art. 201, del Codice della strada, in quan-

"Nella sentenza è stata applicata la compensazione della spese legali e di giudizio tra le parti. Decisione giustificata dal fatto che la questione è stata sottoposta, in modo diretto e approfondito, per la prima volta all'esame della Corte e appare obiettivamente controvertibile"

to entrambe le disposizioni contemplano l'utilizzo di "dispositivi omologati o approvati". Le modifiche apportate al verbale, potenzialmente potrebbero aprire un eventuale nuovo filone giurisprudenziale, nel caso in cui i medesimi verbali diventassero oggetto di impugnativa e di valutazione di legittimità da parte degli organi giudicanti, che dovrebbero rivalutare un'eventuale nuova ipotesi di violazione della procedura di accertamento e sanzionatoria, alla luce delle nuove norme citate e non prese in considerazione e valutate nel merito da parte della Cassazione con l'Ordinanza in esame, nell'ambito dell'impianto normativo generale vigente in materia; situazione questa che, tra l'altro, impedirebbe ai ricorrenti l'utilizzo del medesimo pronunciamento come elemento probatorio e di indirizzo giurisprudenziale nei confronti dei verbali di nuova formulazione.

Fabio Dimita
Funzionario direttivo MIT

Pur garantendo la massima affidabilità riguardo al contenuto di quanto scritto, l'autore non risponde dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute. La presente opera, laddove espresse, riflette esclusivamente le opinioni dell'autore e delle fonti eventualmente citate e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato alla quale appartiene.



30 km/h è la velocità auspicata in zone residenziali dal Piano Nazionale della Sicurezza stradale Orizzonte 2030 emanato dal ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili nel 2022



Città 50. Città 30

?

■

È tempo di dare una risposta
all'amletico dilemma shakespeariano,
che potrebbe salvare la vita
degli utenti della strada



Sull'esempio dell'Amministrazione bolognese, molti sindaci hanno manifestato l'intenzione di varare provvedimenti simili sui territori di rispettiva competenza

Nell'assumere servizio presso il Comune di Terlizzi, in provincia di Bari, ho avuto modo di imbattermi in un provvedimento del precedente Comandante, il quale aveva adottato un'ordinanza dirigenziale che imponeva il limite di 30 km/h sull'intera rete stradale cittadina nel tentativo di arginare il contenzioso derivante dal cattivo stato di manutenzione delle strade. Correva l'anno 2005.

A distanza di quasi vent'anni, grazie alle iniziative dell'Amministrazione comunale di Bologna, ci si pone il problema delle Città 30, che molti sindaci stanno valutando di varare sulla falsariga dei provvedimenti che dal 1° luglio 2023 sono entrati in vigore sulla rete cittadina bolognese, suscitando forme di approvazione, ma anche di protesta, da parte dei cittadini e di numerose associazioni.

SPINTA DEI TERRITORI

Partiamo dal presupposto che l'Amministrazione comunale di Bologna, ponendosi auspicabili obiettivi di diminuzione dei sinistri stradali e di azzeramento della mortalità, ha realizzato ben otto Zone 30, dopo la redazione di uno studio affidato a una società di ingegneria dei trasporti e matematica applicata, la quale – come sottolineato dal Corriere di Bologna in un articolo a firma Marco Merlini, pubblicato il 12 luglio 2023 – applicando i propri modelli matematici a rilevazioni effettuate nel quadriennio 2015/2019, che ha visto verificarsi ben 8.839 sinistri con 11.142 feriti e 82 decessi, ha individuato una

L'Amministrazione comunale di Bologna, ponendosi obiettivi di diminuzione dei sinistri stradali e di azzeramento della mortalità, ha realizzato ben otto Zone 30

serie di aree sulle quali poter intervenire. Ebbene, sull'esempio dell'Amministrazione bolognese, molti sindaci hanno manifestato l'intenzione di varare provvedimenti simili sui territori di rispettiva competenza per la realizzazione della "Città 30", ma in più occasioni, vista l'assenza di una regolamentazione che ponesse paletti all'interno dei quali muoversi per il varo dei consequenziali prov-

vedimenti, è pervenuta ai competenti uffici la richiesta di adottare provvedimenti simili a quello già adottato sul territorio terlizze, che hanno posto soprattutto i Comandanti interessati in serie difficoltà per il rilascio dei pareri di competenza ovvero, nella maggior parte dei comuni, per la stessa adozione delle prescritte ordinanze di realizzazione delle "Città 30".

INTERVENTO DEL MINISTERO

Nel dibattito, più volte sollecitato, è intervenuto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, nello scorso gennaio, ha varato una direttiva con lo scopo di disciplinare la materia e porre un freno alle iniziative di quelle Amministrazioni che avevano avviato procedimenti tesi a imporre in maniera generalizzata il limite sull'intera rete stradale cittadina.

Prendendo le mosse dall'articolo 142 del Codice della strada, la direttiva ministeriale conferisce ai comuni il potere di imporre limiti di velocità minimi e massimi tra i 50 e 70 km/h, già previsti dal Codice della strada per le strade urbane. Tale potere, però, potrà essere esercitato unicamente "in determinate strade o tratti di strada". La limitazione posta fa riferimento all'articolo 141, comma 6 del Codice della strada, dove è previsto che "il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione".

ne". Il richiamo nasce dalla oggettiva constatazione che "l'imposizione generalizzata di limiti di velocità eccessivamente ridotti potrebbe causare intralcio alla circolazione e, conseguentemente, risultare pregiudizievole anche sotto il profilo ambientale". Onde motivare l'imposizione dei predetti limiti, il Ministero richiama le disposizioni in precedenza impartite con due circolari al quanto datate:

- la prima del 14 giugno 1979, nella quale si specifica come limiti di velocità restrittivi "si possono imporre in corrispondenza di punti singoli delle strade" per incrementare la sicurezza e la scorrevolezza del traffico";
- la seconda del 24 ottobre 2000, che tra i casi chiaramente viziati da eccesso di potere cita anche "l'imposizione di limiti massimi di velocità localizzati non giustificati dalle effettive condizioni della strada o da esigenze di sicurezza".

PALETTI DA NON SUPERARE

Con la direttiva in esame, il Ministero fissa, dunque, una serie di punti fermi sulla possibilità di imporre il limite di 30 km/h. Si impone, innanzitutto, la "perimetrazione delle strade o tratti di strada interessati da deroghe al limite massimo di velocità di 50 km/h". Pertanto, i 30 km/h devono essere circoscritti a "strade o tratti di strada tassativamente individuati" su strade o tratti di strada che presentino: assenza di marciapiedi; 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 gioco e simili; pavimentazioni sdruciole o curve in vario modo pericolose.

Viene, altresì, imposto ai comuni che individuano strade in cui introdurre il limite dei 30 km/h di "dare evidenza della metodologia seguita ai fini della predetta individuazione". In altre parole, il limite deve essere motivato.

È, infine, richiesta l'individuazione della "motivazione delle deroghe ai limiti di velocità".

Il Ministero specifica che ciascuna deroga al limite di 50 km/h generalmente previsto per le aree urbane "deve essere motivata" facendo riferimento a degli "elementi istruttori", quali, a titolo esemplificativo: i tassi di incidentalità monitorati almeno nell'ultimo triennio; le peculiari condizioni di utilizzo del contesto urbano, con la presenza di scuole, ospedali, aree verdi, esercizi commerciali; la presenza di immobili storici o di aree prettamente residenziali.

È stata altresì prevista la possibilità di istituzione di una Zona 30 temporanea per esigenze "legate a flussi turistici stagionali o eventi di carattere straordinario", ma anche l'obbligo, per le amministrazioni comunali che le hanno istituite, di verificare nel tempo se le condizioni che hanno giustificato l'introduzione del limite di 30 km/h siano confermate e non siano cambiate.

LA PROTESTA DELLE ASSOCIAZIONI

Non poche sono state le reazioni alla direttiva ministeriale, prima fra tutte quella di Legambiente, che ha annunciato mobilitazioni in numerose città per dire "NO" alla direttiva con il varo della Piattaforma #città30subito che manifesta per dire no alle posizioni del ministro dei Trasporti in materia di sicurezza stradale e per porre fine alla vergognosa strage quotidiana che si consuma sulle strade italiane.

Legambiente, FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Salvaiciclisti, Kyoto Club, Clean Cities Campaign, ASviS, Amodo, Fondazione Michele Scarponi, Associazione Lorenzo Guarnieri, fondazione Marco Pietrobono, Fondazione Luigi Guccione e Vinstrada ribadiscono l'importanza del modello Città 30 come naturale evoluzione delle zone 30, che da decenni esistono e funzionano in molti centri storici e zone residenziali in tutta Italia. Le associazioni manifestano, quindi, il loro sostegno a favore di tutti i comuni in cui la trasformazione è già iniziata o in cui il dibattito è aperto.

ZONE 30 in giro per il mondo

Bologna è solo una delle ultime città europee ad aver adottato le zone 30

CHAMBERY

La palma di prima ad averle introdotte in Europa va alla città francese di circa 60.000 abitanti nella regione del Rodano-Alpi.

GRAZ

La città austriaca di 250.000 abitanti è stata la prima a introdurre questa misura in tutta la superficie urbana.

LONDRA

Negli ultimi anni ne ha introdotte più di 400, con una grande impennata a partire dal 2000.

PARIGI

Coprono ormai il 20 per cento circa del territorio cittadino.

BERLINO

Sono diffuse in tutta la città. Qui l'impulso sembra venire principalmente dalle preoccupazioni relative all'inquinamento ambientale.

AMBURGO

Sono presenti in città fin dal 1983. Nel 2011 ne sono state create 50 nuove e oggi solo in 500 dei 4.000 chilometri di strade urbane si può andare a 50 km/h.

(Fonte Ufficio Stampa FIAB – Federazione Italiana Amici della Bicletta)



Le associazioni ribadiscono che la Città 30 è un modello che si rende ormai improcrastinabile a causa della continua emergenza sulle nostre strade dove velocità, distrazione e mancata precedenza ai pedoni, sono i fattori che causano oltre il 50 per cento dei decessi sulle strade urbane.

Non va sottaciuto, inoltre, che 30 km/h è la velocità auspicata in zone residenziali dal Piano Nazionale della Sicurezza stradale Orizzonte 2030 emanato dal Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili nel 2022 e dalle linee guida del Parlamento europeo.

Ulteriori critiche sono state mosse dall'Associazione "Ci Sarà un bel clima", che dal 2020 si occupa della crisi ambientale che ha colpito l'intero globo terrestre. Anche secondo quest'ultima la direttiva ministeriale appare "pericolosa e mette a rischio la sicurezza stradale nelle città italiane". Essa ha l'obiet-

tivo di impedire ai comuni di estendere il limite di velocità di 30 km/h alla maggior parte delle strade urbane, mantenendo i 50 km/h solo sugli assi di attraversamento principali. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si rende in tal modo responsabile dell'aumento dei rischi connessi alla velocità a danno della sicurezza stradale nelle città italiane in quanto secondo numerosi studi, fra cui quello della Canadian Association of Road Safety, la velocità delle auto ha conseguenze dirette sulla vita delle persone, con la probabilità di sopravvivenza di un pedone che diminuisce drasticamente quando colpito da un veicolo viaggiante a velocità superiori. Infatti è stato calcolato che se un automobilista travolge un pedone viaggiando a 50km/h, per quest'ultimo l'urto sarà fatale in 9 casi su 10. Se invece viene colpito a 30 km/h, il rischio di morte per il pedone si riduce a 2 casi ogni 10.

**Il ministero
delle Infrastrutture,
con una direttiva,
ha fissato
una serie
di punti fermi
sulla possibilità
di imporre
il limite di 30 km/h**



DIAMO I NUMERI

Se volgiamo la nostra attenzione alle statistiche rese note dall'Istat e mettiamo a confronto quelle pubblicate nel 2022 con quelle pubblicate nel 2019, possiamo rilevare che tutti i dati sono in diminuzione, eccetto quelli delle vittime su strade urbane, in lieve aumento (+0,2 per cento). Di fatto, il 42 per cento dei decessi stradali sono avvenuti in ambito urbano. Ciò nonostante il MIT giunge alla conclusione che "limiti di velocità eccessivamente ridotti potrebbero causare intralcio alla circolazione e risultare pregiudizievole sotto il profilo ambientale". Al di là di come la si pensi, dunque, la notizia certa è che tutte le associazioni che si occupano di mobilità all'interno degli stati generali dell'azione per il clima hanno, senza mezzi termini, condannato la direttiva del Ministero dei Trasporti e chiedono un ripensamento immediato per garantire la sicurezza e il benessere di tutti i cittadini.

QUESITO URGENTE

La disamina delle motivazioni addotte dalle associazioni e dai sindaci interessati contro la direttiva del MIT pone un quesito di non semplice soluzione: possiamo continuare a leggere il bollettino dei caduti sulle strade senza renderci conto che una generalizzata limitazione della velocità comporta con "assoluta certezza" un miglioramento degli indici di inquinamento delle nostre città, ma anche – e soprattutto – una sensibile riduzione dei decessi che, peraltro, hanno un sensibile costo sociale sostenuto dagli stessi cittadini? In ultima analisi, intervenendo sul richiamato art. 142 del Codice della strada, si potrebbe portare il limite su strade urbane a 30 km/h, prevedendo la possibilità di innalzamento a 50 km/h su tratti ad alto scorrimento.

Giovanni Di Capua
Dirigente Comandante
di Polizia Locale a.r.

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.





Assicurazioni COSA CAMBIA

**Nuovo obbligo per i veicoli
custoditi in aree private
e procedure operative da adottare
alla luce delle indicazioni
del ministero dell'Interno**

Con il decreto legislativo 22 novembre 2023 n. 184, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 290 del 13 dicembre 2023, con cui viene recepita in Italia la direttiva del 24 novembre 2021, come è noto, è stato previsto l'obbligo di assicurazione anche per i veicoli custoditi in aree private. Il ministero dell'Interno, con la circolare n. 4054 dell'8 febbraio 2024, ha fornito alcune delucidazioni sull'applicazione di questa normativa.



FACCIAMO CHIAREZZA

In primis, è il caso di precisare che sulla base della definizione fornita dal nuovo art. 1, comma 1, lett. m), che modifica l'art. 193 del Codice della strada, il "veicolo a motore" è quello "azionato esclusivamente da una forza meccanica" e pertanto non rientrano in tale categoria di veicoli quelli che, per circolare, sono azionati anche da forza muscolare come, ad esempio, i velocipedi con pedalata assistita o quelli in cui la propulsione del motore non è esclusiva, come nel caso dei monopattini elettrici dotati di prevalente propulsione generata dal motore elettrico. In più, per essere assoggettato all'obbligo assicurativo, il veicolo a motore deve anche rispettare una di tali condizioni: **viaggiare a una velocità superiore ai 25 km/h, avere un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h.**

Tra questi veicoli rientrano anche i rimorchi destinati a essere trainati da altro veicolo, a prescindere dal fatto che siano o meno aganciati a quest'ultimo.

Poiché, inoltre, il veicolo deve essere assicurato se svolge una funzione legata alla circolazione, di conseguenza, un'autogru in sosta che abbia come funzione, ad esempio, non la circolazione, ma il suo utilizzo come presa di forza, non va assicurata.

Viceversa, un veicolo tecnicamente idoneo alla circolazione deve essere assicurato anche nel caso in cui assolva a tale funzione non sulla strada pubblica, ma in area privata in cui l'accesso viene regolamentato e l'obbligo persiste anche quando lo stesso veicolo sia semplicemente parcheggiato in sosta.

I veicoli esclusi dall'obbligo sono quelli di seguito elencati:

- veicoli per i quali è stata richiesta la cancellazione dal Pubblico Registro Automobilistico (PRA) in vista della demolizione;
- veicoli cancellati dal PRA a seguito di revoca o annullamento della carta di circolazione;
- veicoli cancellati dal PRA per essere

"Il veicolo a motore è quello azionato esclusivamente da una forza meccanica"



esportati. Per tale fattispecie si fa presente che fin quando resta valido il foglio di via per il raggiungimento del confine il veicolo deve essere assicurato, mentre laddove scade tale validità, viene meno anche l'obbligo assicurativo;

- tutta una serie di casi in cui il veicolo non possa essere utilizzato in quanto destinatario di un provvedimento di limitazione alla circolazione emanato dall'autorità (ad esempio, confisca, sequestro amministrativo, fermo amministrativo, fermo fiscale, sequestro penale, sospensione dalla circolazione per circolazione senza revisione, ritiro della carta di circolazione, sospensione della carta di circolazione, ritiro delle targhe). Tale veicolo, pertanto, se in circolazione non potrà essere sanzionato – se sprovvisto di assicurazione – secondo le previsioni dell'art 193, ma in base a quanto previsto dalle diverse norme riferite alle singole fattispecie;
- veicoli inadatti all'uso come mezzo di trasporto, quindi quelli non in grado di circolare, in quanto privi di alcuni componenti essenziali (motore, pneumatici, ecc).

Si riportano di seguito le principali modifiche apportate con la norma in esame.

ART. 2 – MODIFICHE AL CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE

È stata modificata la definizione di veicolo, che include qualsiasi veicolo a motore azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia, con una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h o un peso massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h. Vengono, inoltre, inclusi i veicoli elettrici leggeri, che saranno individuati con apposito decreto del ministero delle Imprese e del made in Italy e del ministero

delle Infrastrutture, di concerto con il ministero dell'Interno.

ART. 122 – VEICOLI A MOTORE

Sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile i veicoli a motore e il veicolo rimorchiato, qualora utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente. Vengono introdotti i commi 1-bis, 1-ter e 1-quater, i quali stabiliscono rispettivamente che:

- l'obbligo di assicurazione si applica a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento;
- l'obbligo di assicurazione riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il

"Sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi i veicoli a motore e il rimorchiato, qualora utilizzati in quanto mezzi di trasporto al momento dell'incidente"

cui accesso è soggetto a restrizioni. Resta valida, ai fini dell'adempimento di tale obbligo la stipula, da parte di soggetti pubblici o privati, di polizze che coprono il rischio di una pluralità di veicoli secondo la prassi contrattuale in uso, quando utilizzati per le attività proprie di tali soggetti, sempre che i veicoli siano analiticamente individuati nelle polizze.

- alla violazione relativa all'obbligo di assicurazione si applicano le sanzioni amministrative di cui all'art.193 del Cds.

ART. 122 BIS (Deroghe)

In deroga all'art.122 Codice assicurazioni e art. 193 Cds, i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione nonché quelli il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente conformemente alla normativa vigente, non sono soggetti all'obbligo di assicurazione.

L'assicurazione comprende la responsabilità per i danni alla persona causati ai trasportati, qualunque sia il titolo in base al quale è effettuato il trasporto.

L'assicurazione non ha effetto nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario, dell'usufruttuario, dell'acquirente con patto di riservato dominio o del locatario in caso di locazione finanziaria, fermo quanto disposto dall'articolo 283, comma 1, lettera d), a partire dal giorno successivo alla denuncia presentata all'autorità di pubblica sicurezza.

L'assicurazione copre anche la responsabilità per i danni causati nel territorio degli altri Stati membri, secondo le condizioni ed entro i limiti stabiliti dalle legislazioni nazionali di ciascuno di tali Stati, concernenti l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, ferme le maggiori garanzie eventualmente previste dal contratto o dalla legislazione dello Stato in cui stazionano abitualmente.

Qualora il veicolo responsabile del sinistro stazioni abitualmente in un altro Stato membro, il Fondo di garanzia (art. 283 Codice assicurazioni) può presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.

ART. 128 (Massimali di garanzia)

Il contratto di assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore è stipulato per somme non inferiori ai seguenti importi:

- a)** danni alle persone: un importo di euro 6,450 Ml €/sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;
- b)** danno alle cose: euro 1,3 Ml €/sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime.

Ogni 5 anni (dal 22 dicembre 2021) i suddetti importi vengono indicizzati automaticamente in linea con l'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA).



ART. 144 -BIS (Tutela dei danneggiati nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo)

Nel caso di un sinistro causato da un insieme di veicoli consistente in un veicolo trainante e in un rimorchio, laddove il rimorchio disponga di un'assicurazione della responsabilità civile separata, il danneggiato può presentare la propria richiesta di indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione che ha assicurato il rimorchio, ove:

a) possa essere identificato il rimorchio, ma non possa essere identificato il veicolo trainante e la legge nazionale applicabile al sinistro preveda che l'assicuratore del rimorchio provveda all'indennizzo. L'impresa di assicurazione del rimorchio che ha indennizzato il danneggiato esercita l'azione di regresso nei confronti dell'impresa che ha assicurato il veicolo trainante o del Fondo di garanzia per le vittime della strada o dell'equivalente organismo dello Stato membro la cui legge nazionale si applica nel caso di sinistro. Nel caso di sinistro, l'assicuratore del rimorchio, laddove la legge nazionale applicabile al sinistro lo obblighi a fornire un indennizzo completo, informa il danneggiato, su richiesta di quest'ultimo e senza indebito ritardo:

b) dell'identità dell'assicuratore del veicolo trainante o qualora l'assicuratore del rimorchio non sia in grado di identificare l'assicuratore del veicolo trainante, del meccanismo di indennizzo previsto dal Fondo di garanzia per le vittime della strada o dall'equivalente organismo di altro Stato membro.

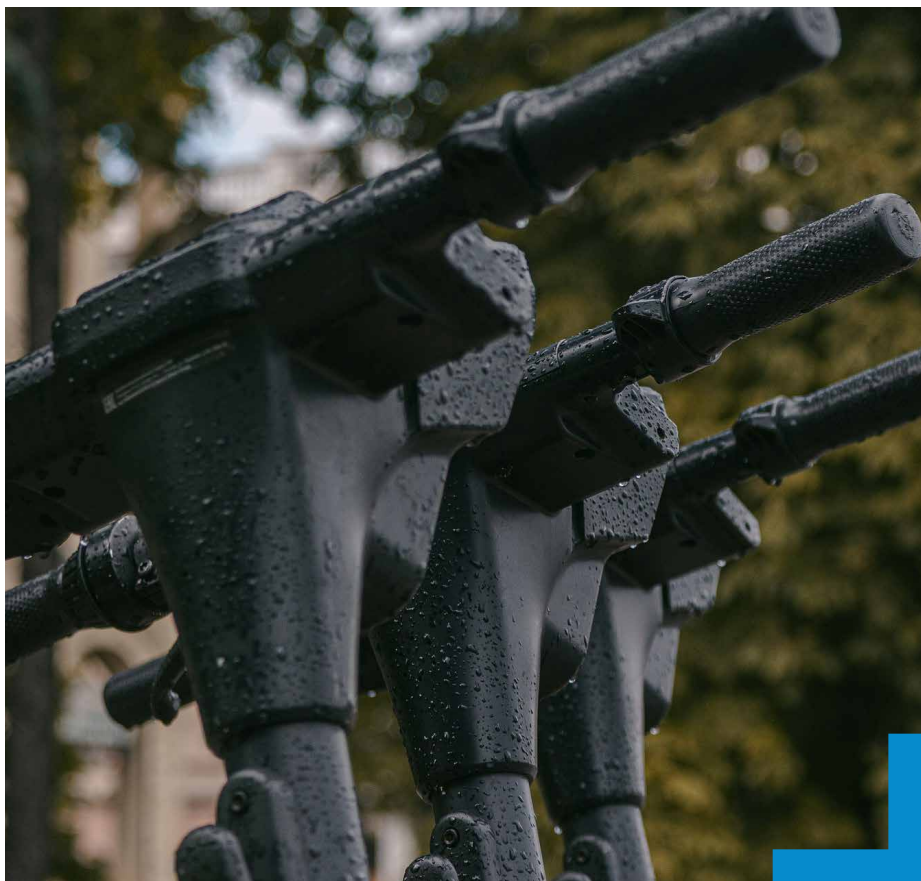
La modifica al comma 1, art.193 Cds relativa ai veicoli, comporta significativi riflessi su alcune tipologie di veicoli prima esclusi dall'obbligo di assicurazione. In particolare, riguardo ai "rimorchi" destinati a essere trainati da un altro veicolo a prescindere che sia agganciato o meno a quest'ultimo, la circolare ricorda che la copertura assicurativa per tali veicoli è sempre prevista anche quando non siano agganciati ad altro veicolo (cosiddetto "rischio statico").

Ai fini della circolazione, invece, viene chiarito che deve essere considerato coperto da assicurazione il rimorchio agganciato a un veicolo idoneo al traino avente una valida polizza assicurativa, riconfermando, pertanto, la situazione in atto prima delle modifiche. Con apposito decreto interministeriale sarà disciplinato anche l'obbligo assicurativo per i veicoli elettrici leggeri.

NOVITÀ IMPORTANTE

Viene introdotto il principio secondo il quale sono obbligati all'assicurazione anche i veicoli che non sono in circolazione sulla strada, facendo specifico riferimento al "terreno" e ricomprendendo, pertanto, aree diverse dalla strada, non sottoposte a restrizione di accesso.

Il concetto di "circolazione" dei veicoli comprende sia la fase dinamica che quella statica, vale a dire che i veicoli possono essere



in movimento oppure in sosta sulla strada o fuori di essa. L'obbligo assicurativo si estende anche ai veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni, vale a dire su aree non soggette a pubblico passaggio cui hanno libero accesso soltanto le persone autorizzate (come i porti e gli aeroporti).

È fatta salva la possibilità di stipulare polizza cumulativa per più veicoli i cui estremi siano indicati analiticamente nella polizza stessa, ma la copertura riguarda contemporaneamente soltanto una parte di essi.

Tali veicoli possono pertanto stazionare legittimamente all'interno di zone soggette a restrizione e si intendono coperti sotto il profilo assicurativo.

Per quanto concerne la procedura sanzionatoria per la mancanza di copertura assicurativa, bisogna tener conto sia dell'art. 193 del Codice della strada per i casi di circolazione stradale (che ricomprendono adesso anche la sosta o il movimento fuori dalla sede stradale o in aree il cui accesso è soggetto a restrizione), sia del Codice della assicurazioni per altri ambiti per i quali si applicano comunque le sanzioni dell'art.193 del Codice della strada, per tipologia e importi.

Nel dettaglio, le ipotesi sanzionatorie sono le seguenti:

art.193 Cds: si applica per violazione dell'obbligo assicurativo che si concretizzano sulla strada e si procede con la decurtazione dei punti sulla patente (art.126.bis del Codice della strada);

art.122, comma 1-quater, primo periodo: le sanzioni amministrative dell'art. 193

Cds si applicano per violazione dell'obbligo assicurativo dell'art.122, comma 1 del Codice delle assicurazioni; è sempre disposto il sequestro cautelare e la confisca amministrativa in caso di mancata riattivazione della polizza ed il pagamento della sanzione;

art.122, comma 1-quater, secondo periodo: sanziona l'utilizzo di veicoli privi di assicurazione in zone il cui accesso è soggetto a restrizione, con il richiamo all'art.193 del Codice della strada. Viene escluso il sequestro cautelare e la confisca del veicolo in caso di certificato di assicurazione falso o contraffatto o in caso di mancata riattivazione della polizza e pagamento di sanzione. Non è applicabile la decurtazione di punti (art.126-bis);

art.122, comma 1-quater, terzo periodo: sanziona l'uso del veicolo durante il periodo di sospensione con quanto previsto dall'art.193 Codice della strada. L'importo della sanzione è aumentato della metà ed è sempre disposto il sequestro cautelare e la confisca amministrativa in caso di mancata riattivazione della polizza e pagamento della sanzione; non si applica la decurtazione dei punti. Nelle ipotesi sanzionate dall'art. 122 comma 1-quater, il verbale di contestazione deve richiamare le norme violate e devono essere applicate le sanzioni dell'art. 193 sopra citato. Per quanto concerne il procedimento sanzionatorio, si applica quanto previsto dal Codice della strada riguardo notifica delle violazioni, modalità di pagamento delle sanzioni, disciplina dei ricorsi e opposizioni, e devoluzione dei proventi delle sanzioni.

(f.d.)

Viola

it's Genius

**NASCE UN NUOVO MODO
DI CONCEPIRE I CONTROLLI SU STRADA**

Un'app innovativa, integrata con le tecnologie avanzate del Gruppo *laBconsulenze*, capace di gestire tutte le fasi del processo di redazione dei verbali.

Arresto in FLAGGRANZA DIFFERITA

Contrasto della violenza sulle donne e della violenza domestica

La flagranza è configurabile tutte le volte che sia possibile stabilire un nesso tra il soggetto e il reato, in specie con l'elemento materiale di questo, dovendo le condotte in cui l'illecito si sostanzia essere ancora in corso, e cioè dovendo sussistere un rapporto di contestualità tra il comportamento del reo e l'intervento della polizia giudiziaria (Cassazione penale Sezione IV, 28/06/1996, n. 1681)





FEMMINICIDI

**Nel 2023, secondo alcuni dati,
le donne vittime di femminicidio
sono state oltre 100.
Un'emergenza da affrontare
senza esitazioni**



Nel numero 12 di questo prestigioso magazine ho avuto l'opportunità di argomentare in ordine alle intervenute modifiche al Codice di procedura penale a opera della legge 24 maggio 2023, n. 60, recante "Norme in materia di procedibilità d'ufficio e di arresto in flagranza", pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 127 del 1° giugno 2023 e in vigore dal 16 giugno 2023.

A distanza di alcuni mesi, stante l'avvenuta promulgazione della legge 24 novembre 2023, n. 168, recante "Disposizioni per il contrasto della violenza sulle donne e della violenza domestica", pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 24 novembre 2023, n. 275, vigente a decorrere dal 9 dicembre 2023, torno sull'argomento, atteso che, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 10 della legge appena citata, al codice di rito processuale penale dopo l'articolo 382, che tratta lo stato di flagranza, viene aggiunto l'articolo 382-bis rubricato "arresto in flagranza differita":

ART. 382-BIS.

Arresto in flagranza differita

1. Nei casi di cui agli articoli 387-bis, 572 e 612-bis del codice penale, si considera comunque in stato di flagranza colui il quale, sulla base di documentazione videofotografica o di altra documentazione legittimamente ottenuta da dispositivi di comunicazione informatica o telematica, dalla quale emerga inequivocabilmente il fatto, ne risulta au-

tore, sempre che l'arresto sia compiuto non oltre il tempo necessario alla sua identificazione e, comunque, entro le quarantotto ore dal fatto.

Presupposto della norma di nuovo conio, l'esigenza del legislatore di porre argine - e quindi tentare di contrastare con misure sempre più efficaci e incisive - al dilagante fenomeno della violenza sulle donne e della violenza domestica, che in molti casi si è evoluta in condotte omicidiarie.

Il neo introdotto articolo 382-bis Codice di procedura penale prevede una nuova ipotesi di arresto in flagranza, denominata appunto "flagranza differita", tipizzata dal riferimento a tre distinte fattispecie di reato previste dal vigente codice penale: (vedi box)

- Art. 387-bis. Violazione dei provvedimenti di allontanamento dalla casa familiare e del divieto di avvicinamento ai luoghi frequentati dalla persona offesa;
- Art. 572. Maltrattamenti contro familiari e conviventi;
- Art. 612-bis. Atti persecutori.

L'efficacia e l'ispirazione a modelli di flagranza differita estranei al codice processuale penale, così per come preveduti dalle norme in tema di reati commessi durante manifestazioni sportive o in occasione di esse, si rinvergono con modalità pressoché speculari

Art. 387-bis. Violazione dei provvedimenti di allontanamento dalla casa familiare e del divieto di avvicinamento ai luoghi frequentati dalla persona offesa

Chiunque, essendovi legalmente sottoposto, violi gli obblighi o i divieti derivanti dal provvedimento che applica le misure cautelari di cui agli articoli 282-bis e 282-ter del codice di procedura penale o dall'ordine di cui all'articolo 384-bis del medesimo codice è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e sei mesi.

La stessa pena si applica a chi elude l'ordine di protezione previsto dall'articolo 342-ter, primo comma, del codice civile, ovvero un provvedimento di eguale contenuto assunto nel procedimento di separazione personale dei coniugi o nel procedimento di scioglimento o di cessazione degli effetti civili del matrimonio.

Presupposto della nuova norma è l'esigenza del legislatore di porre argine al dilagante fenomeno della violenza sulle donne e della violenza domestica, che in molti casi si è evoluta in condotte omicidiarie

nell'articolo 382-bis del Codice di procedura penale.

Seguendo il contenuto della novella, sarà considerato in stato di flagranza il soggetto agente che, sulla base di documentazione videofotografica o di altra documentazione legittimamente ottenuta da dispositivi di comunicazione informatica o telematica, dalla quale emerga inequivocabilmente il fatto, risulti l'autore di uno dei tre delitti per i quali è applicabile il nuovo modello precautelare. Sicché nell'ambito delle attribuzioni proprie dalla polizia giudiziaria chiamata a intervenire, la prova, videofotografica o di altra natura che sia legittimamente ottenuta da dispositivi di comunicazione informatica o telematica, non può e non deve lasciare dubbi rispetto all'individuazione della persona cui è attribuita la condotta anti giuridica.

I limiti temporali dell'arresto in flagranza differita ex art. 382-bis c.p.p., non prevedono e non ammettono deroghe di sorta. La polizia giudiziaria, infatti, non potrà travalicare quelli stabiliti nella novella, essendo l'esecuzione della misura precautelare fermamente ancorata al tempo necessario all'identificazione del reo e, comunque entro le quarantotto ore dal fatto.

Gianluca Fazzolari

Sostituto Commissario 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. Quanto precede rispecchia esclusivamente l'interpretazione dell'autore, e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato da cui dipende.

Art. 572. Maltrattamenti contro familiari e conviventi

Chiunque, fuori dei casi indicati nell'articolo precedente, maltratta una persona della famiglia o comunque convivente, o una persona sottoposta alla sua autorità o a lui affidata per ragioni di educazione, istruzione, cura, vigilanza o custodia, o per l'esercizio di una professione o di un'arte, è punito con la reclusione da tre a sette anni.

La pena è aumentata fino alla metà se il fatto è commesso in presenza o in danno di persona minore, di donna in stato di gravidanza o di persona con disabilità come definita ai sensi dell'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, ovvero se il fatto è commesso con armi.

Se dal fatto deriva una lesione personale grave, si applica la reclusione da quattro a nove anni; se ne deriva una lesione gravissima, la reclusione da sette a quindici anni; se ne deriva la morte, la reclusione da dodici a ventiquattro anni.

Il minore di anni diciotto che assiste ai maltrattamenti di cui al presente articolo si considera persona offesa dal reato.



Art. 612-bis. Atti persecutori

Salvo che il fatto costituisca più grave reato, è punito con la reclusione da un anno a sei anni e sei mesi chiunque, con condotte reiterate, minaccia o molesta taluno in modo da cagionare un perdurante e grave stato di ansia o di paura ovvero da ingenerare un fondato timore per l'incolumità propria o di un prossimo congiunto o di persona al medesimo legata da relazione affettiva ovvero da costringere lo stesso ad alterare le proprie abitudini di vita.

La pena è aumentata se il fatto è commesso dal coniuge, anche separato o divorziato, o da persona che è o è stata legata da relazione affettiva alla persona offesa ovvero se il fatto è commesso attraverso strumenti informatici o telematici.

La pena è aumentata fino alla metà se il fatto è commesso a danno di un minore, di una donna in stato di gravidanza o di una persona con disabilità di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, ovvero con armi o da persona travisata.

Il delitto è punito a querela della persona offesa. Il termine per la proposizione della querela è di sei mesi. La remissione della querela può essere soltanto processuale. La querela è comunque irrevocabile se il fatto è stato commesso mediante minacce reiterate nei modi di cui all'articolo 612, secondo comma. Si procede tuttavia d'ufficio se il fatto è commesso nei confronti di un minore o di una persona con disabilità di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, nonché quando il fatto è connesso con altro delitto per il quale si deve procedere d'ufficio.

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